



COMMISSION DE DROIT MARITIME

HUITIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)
ÉVÉNEMENTS DE MER



Service public fédéral
Mobilité et Transports

Rapporteur: Eric Van Hooydonk

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

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

COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE
DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)

ÉVÉNEMENTS DE MER

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

Rapporteur:
Eric Van Hooydonk

A sunken vessel is no more at risk. It is at risk – but so are we all, including humans.

(le représentant grec lors de la préparation de la Convention sur l'Assistance de 1989, dans Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 106)

COLOPHON

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

295 pages - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

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

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

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

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

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

AVANT-PROPOS

Ces dernières années, le gouvernement fédéral a déployé des efforts considérables pour faire de la Belgique une nation maritime en vue sur l'échiquier international. Outre le retour réussi de la marine marchande belge sous pavillon belge et l'admission de notre pays au sein du Conseil de l'Organisation Maritime Internationale, citons les différentes initiatives de modernisation de la législation maritime (nouvelle loi sur les épaves, nouvelles lois relatives aux contrats d'engagement maritime pour la pêche en mer et la marine marchande, adhésion au Protocole LLMC et à la Convention Hydrocarbures de soute, nouvelle loi sur la sûreté maritime,...) et la reconnaissance de la politique de la Mer du Nord comme domaine politique particulier. Avec le succès continu des ports maritimes et intérieurs et les investissements consentis dans ce domaine, ces différentes mesures traduisent un grand dynamisme et une belle vitalité dans le secteur portuaire et maritime public comme privé. Ce secteur est et reste incontestablement le moteur de l'économie belge.

Cela fait déjà quelques années qu'on prépare la refonte complète de la législation maritime belge. La Commission royale de révision du droit maritime, instituée en 2007, s'évertue à élaborer un tout nouveau Code belge de la navigation. Avec la collaboration de nombreux experts belges et étrangers, elle développe un nouveau régime légal susceptible d'encore renforcer la compétitivité des entreprises maritimes et portuaires belges et des prestataires de services juridiques maritimes. L'actuelle Loi maritime étant devenue obsolète (la version de base remonte à 1879), une telle révision est indispensable.

Une Ebauche de Code belge de la navigation, établie dès le premier semestre 2011, a été soumise à consultation publique. Le présent Livre bleu est le huitième d'une collection de douze rapports élaborés par la Commission de révision. Ces rapports contiennent une analyse critique de la législation belge actuelle, qui a notamment été développée à la lumière des conventions internationales, de la législation en vigueur dans d'autres pays et des intérêts respectifs des acteurs concernés. Sur la base de cette étude critique fouillée, des propositions de loi concrètes accompagnées de commentaires sont présentées dans les rapports. Je tiens à féliciter la Commission de révision pour son sérieux et sa rigueur et pour le résultat impressionnant de son travail.

Par la même occasion, j'invite toutes les personnes intéressées du secteur maritime et portuaire et tous les intervenants du monde juridique à participer activement à la consultation et à contribuer ainsi à élaborer un régime légal répondant aux besoins dans toute la mesure possible. Sur la base des résultats de cette consultation et de l'apport du droit public, un avant-projet de loi sera rédigé, puis soumis au processus législatif formel.

Bruxelles, le 23 mai 2011

Etienne Schouppe
Secrétaire d'Etat à la Mobilité



INTRODUCTION

Le secteur maritime et portuaire belge figure parmi les plus importants au monde. Le port maritime d'Anvers est le deuxième port d'Europe, et on peut même dire qu'il est le premier au monde sous de nombreux aspects, comme sa superficie. Zeebrugge, Gand, Ostende, Bruxelles et Liège jouent également, chacun dans son domaine, 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 au monde, devançant même plusieurs grandes nations maritimes européennes. Quant au marché belge des assurances de transport, il figure parmi les quinze plus importants au monde. Par ailleurs, la Belgique maritime dispose d'un savoir-faire internationalement reconnu dans les domaines nautique, économique, juridique et de la construction. À l'ère de la mondialisation, le secteur maritime est plus que jamais le joyau de l'économie belge.

En vue du développement futur du secteur maritime belge — dit « cluster » de la navigation belge — la révision du droit maritime belge est une priorité. La Loi maritime belge – reprise dans le Code de Commerce, Livre II – est complètement dépassée par la réalité vécue dans le domaine de la navigation et du commerce maritime et par les législations étrangères.

Le 16 mai 2006, à l'occasion d'une journée d'étude qui a remporté un franc succès à l'Université d'Anvers, le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord de l'époque, Renaat Landuyt, a annoncé la 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 en droit maritime s'est attelée à élaborer une nouvelle Loi maritime belge. Cette équipe a publié 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 de droit maritime a été instituée afin de préparer la rédaction d'un nouveau Code belge de la navigation. Le Ministre de la Mobilité Yves Leterme, puis le Secrétaire d'Etat Etienne Schouppe, ont pleinement soutenu ce projet. Cette commission est indépendante et s'efforce de tenir compte de tous les intérêts publics et commerciaux en jeu afin de trouver un bon équilibre. Son objectif majeur est de renforcer le rayonnement international et l'attractivité du cluster de la navigation belge.

Suite à une préparation minutieuse¹ et à une concertation avec de nombreux experts, la Commission de droit maritime est aujourd'hui en mesure d'exposer ses constatations et ses propositions concrètes dans le domaine du droit maritime privé dans une collection de douze rapports, baptisés 'Livres bleus'. Ces Livres bleus font actuellement l'objet d'une (deuxième) consultation publique.

Le présent Livre bleu expose les nouvelles dispositions relatives aux événements de mer : abordage, sauvetage et avarie commune.

¹ Les sites web ont été consultés une dernière fois le 15 avril 2011. Nous tenons à remercier M. J. Van Raemdonck pour les travaux préparatoires, MM. Christiaan De Block, Walter De Schepper et Jean-Pierre Vanhooff pour leurs commentaires sur les textes de projets et M. C. Clijmans pour la concertation relative aux aspects de droit international privé.

Au nom de la Commission, j'espère que le secteur maritime et portuaire et les intervenants juridiques étudieront ces rapports de manière approfondie et formuleront des propositions constructives pour encore améliorer les textes si nécessaire avant de les soumettre à la procédure législative formelle. Par avance, la Commission remercie chaleureusement tous les participants à cette consultation pour leur précieuse contribution.

Anvers, le 23 mai 2011

Eric Van Hooydonk
Président de la Commission de droit maritime



LIGNES DE FORCE DU TITRE 'ÉVÉNEMENTS DE MER' DE L'EBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVE)

Le présent Livre bleu présente la partie de l'Ebauche de Code belge de la navigation consacrée aux événements de mer, et plus particulièrement aux régimes relatifs à l'abordage, à l'assistance et à l'avarie commune.

L'analyse du droit actuel en matière d'abordage révèle que les dispositions de la Convention sur les Abordages 1910 et de la Loi maritime donnent largement satisfaction en ce qui concerne les principes, et qu'il est donc inutile de procéder à des modifications en profondeur. La Belgique doit rester partie à la Convention précitée. Conformément à une orientation légistique générale, le régime conventionnel d'application directe doit être intégré au Code belge de la navigation et y être complété par les règles 'nationales' en matière d'abordage, lesquelles doivent être conformes au régime conventionnel. L'Ebauche de Code belge de la navigation propose les mesures suivantes:

- une meilleure correspondance entre les dispositions du Code belge de la navigation et le texte de la Convention sur les Abordages 1910;
- une application illimitée du régime à l'égard des navires d'Etat;
- une clarification des formulations, tout en respectant les exigences de conformité à la convention;
- sous réserve d'un examen plus approfondi, l'incorporation de références à la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 et à l'article 637 du C.J.;
- l'introduction d'une règle de conflit de lois de droit international privé en ce qui concerne les abordages en haute mer.

Bien que la Belgique soit partie à la Convention sur l'assistance de 1989, la Loi maritime contient encore et toujours les dispositions de la Convention sur le sauvetage de 1910. Le principal objectif du Chapitre du Code belge de la navigation consacré au sauvetage est d'intégrer de manière appropriée la Convention sur l'assistance de 1989 dans le droit maritime belge. Un deuxième objectif est d'exploiter de manière adéquate dans le Code belge de la navigation la marge de manœuvre laissée au législateur national par la Convention sur l'assistance de 1989. Afin de soutenir le secteur maritime et portuaire belge et le forum maritime belge, il convient de créer un climat législatif favorable pour les assistants. A l'heure actuelle, l'arbitrage à Londres a, en effet, la préférence des assistants. Les mesures suivantes sont proposées dans l'Ebauche de Code belge de la navigation en vue de compléter ou d'élaborer le régime contenu dans la Convention sur l'assistance de 1989:

- un élargissement limité du champ d'application des règles d'assistance à toutes les plateformes (de forage) qui satisfont à la notion de navire au sens du Code belge de la navigation, même si elles ne sont pas en service sur le site en question;
- une confirmation de principe du droit de l'Etat à une rémunération pour assistance;
- des dispositions larges concernant le pouvoir de représentation lors de la conclusion de conventions d'assistance;
- l'octroi à l'assistant de la possibilité de se tourner vers le propriétaire du navire ou les différentes parties intéressées pour les frais d'assistance;
- en ce qui concerne le droit de l'équipage à une rémunération pour assistance, un renvoi au droit des contrats de travail pertinent, donc sans intégration d'une règle matérielle spécifique dans le Code belge de la navigation;
- l'exclusion de la réclamation des frais de sauvetage à charge des personnes sauvées;
- l'introduction d'un régime explicite concernant l'exigibilité des intérêts;

- l'introduction d'un délai de prescription supplémentaire pour les actions récursoires;
- l'incorporation des règles de conflit de lois du droit international privé reprises dans la Convention sur l'assistance de 1989;
- l'incorporation d'une règle interprétative.

Les règles matérielles et formelles reprises dans la Loi maritime en ce qui concerne l'avarie commune sont également désuètes. Elles remontent à l'ancienne législation française, qui a été abrogée en France dès 1967. En raison de l'application contractuelle systématique des Règles d'York et d'Anvers et des Règles relatives à l'avarie commune de l'IVR, les règles matérielles de droit supplétif contenues dans la Loi maritime n'ont guère d'utilité et le fait qu'elles diffèrent sensiblement des régimes cités du droit international privé est plutôt embarrassant. En effet, la plupart des autres pays d'Europe occidentale ont soit adapté leurs règles matérielles concernant l'avarie commune sur la base des Règles d'York et d'Anvers, soit ils les ont supprimées et remplacées par un simple renvoi aux Règles d'York et d'Anvers (et, aux Pays-Bas, aux Règles relatives à l'avarie commune de l'IVR pour la navigation intérieure). En ce qui concerne les règles matérielles sur l'avarie commune, la meilleure option législative semble être de renvoyer aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles sur l'avarie commune de l'IVR dans le Code belge de la navigation, à remédier à quelques lacunes et à intégrer une définition de l'avarie commune qui renvoie également aux règles susvisées. En outre, un certain nombre de dispositions procédurales pouvant se fonder sur certaines dispositions procédurales existantes moyennant quelques modernisations et adaptations ont été reprises. Un régime limité de droit international privé a également été intégré. Enfin, des dispositions élémentaires sur l'avarie particulière et l'avarie en général ont été maintenues.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS PAR ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ETAT À LA MOBILITÉ	5
INTRODUCTION PAR ERIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE DROIT MARITIME	6
LIGNES DE FORCE DU TITRE 'ÉVÉNEMENTS DE MER' DE L'EBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)	8
TABLE DES MATIÈRES	10
ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES	16
ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS	21
1. PLAN GÉNÉRAL	22
A. LA PLACE DANS LE CODE	22
B. MATIÈRES CONCERNÉS	23
2. ABORDAGE	24
A. RÉGIME ACTUEL	24
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	24
A.2. APPRÉCIATION	26
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	26
- APERÇU DES DIFFICULTES	26
- LE FAIT QUE LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1910 N'A PAS ÉTÉ REPRIS FIDÈLEMENT DANS LA LOI MARITIME	26
- LIMITATION PROBLÉMATIQUE DU DOMAINE D'APPLICATION DES RÈGLES RELATIVES À L'ABORDAGE À CERTAINS TYPES DE BATEAUX	27
- DÉLAI DE PRESCRIPTION NON CONFORME À LA CONVENTION ET/OU DISCRIMINATOIRE POUR LES ACTIONS EN MATIÈRE D'ABORDAGE APRÈS UN DÉLIT	29
- CARACTÈRE DÉPASSÉ DE LA RESPONSABILITÉ SPÉCIALE DU CAPITAINE	32
- CARACTÈRE INCOMPLÈTE DES DISPOSITIONS DE LA LOI MARITIME RELATIVES AU DEVOIR DU CAPITAINE DE PRÊTER ASSISTANCE	32
- ABSENCE DE RÈGLES LÉGALES SPÉCIFIQUES DE DIP	33
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÈGLES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	35
- LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1910	35
- LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1930	46
- LA CONVENTION SUR LA COMPÉTENCE CIVILE EN MATIÈRE D'ABORDAGE 1952	46
- LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1960	48
- LES RÈGLES DE RIO	52
- LES RÈGLES DE LISBONNE	53
- LES RÈGLEMENTS DE BRUXELLES I ET DE ROME II	54
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	54
- ALLEMAGNE	54
- ANGLETERRE	60
- FRANCE	62
- LUXEMBOURG	64
- PAYS-BAS	65
- AUTRES PAYS	72

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS EN CAUSE	75
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	75
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS EN CAUSE	76
E) CONCLUSION	78
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	79
B.1. ARTICLE 8.2. APPLICATION INTERNATIONALE	79
A) TEXTE DE LOI	79
B) COMMENTAIRE	79
B.2. ARTICLE 8.3. APPLICATION MATÉRIELLE	79
A) TEXTE DE LOI	79
B) COMMENTAIRE	80
B.3. ARTICLE 8.4. INTERPRÉTATION	80
A) TEXTE DE LOI	80
B) COMMENTAIRE	80
B.4. ARTICLE 8.5. AUTRE RÉGLEMENTATION	81
A) TEXTE DE LOI	81
B) COMMENTAIRE	81
B.5. ARTICLE 8.6. FAUTE D'UN NAVIRE	81
A) TEXTE DE LOI	81
B) COMMENTAIRE	81
B.6. ARTICLE 8.7. FAUTE DE DEUX OU PLUSIEURS NAVIRES	82
A) TEXTE DE LOI	82
B) COMMENTAIRE	82
B.7. ARTICLE 8.8. PRÉSOMPTIONS DE FAUTE	84
A) TEXTE DE LOI	84
B) COMMENTAIRE	84
B.8. ARTICLE 8.9. FAUTE DU PILOTE	84
A) TEXTE DE LOI	84
B) COMMENTAIRE	85
B.9. ARTICLE 8.10. HASARD, FORCE MAJEURE ET DOUTE	85
A) TEXTE DE LOI	85
B) COMMENTAIRE	85
B.10. ARTICLE 8.11. PROTÈTS ET FORMALITÉS	85
A) TEXTE DE LOI	85
B) COMMENTAIRE	85
B.11. ARTICLE 8.12. PRESCRIPTION	86
A) TEXTE DE LOI	86
B) COMMENTAIRE	86
B.12. ARTICLE 8.13. OBLIGATION DE PRÊTER ASSISTANCE	87
A) TEXTE DE LOI	87
B) COMMENTAIRE	87
3. ASSISTANCE	88
A. RÉGIME ACTUEL	88
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	88
A.2. APPRÉCIATION	91
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	91
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÈGLES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	91
- APERÇU DES DIFFICULTÉS	91

- L'INTÉGRATION DE LA CONVENTION SUR L'ASSISTANCE DE 1989 DANS LE CODE BELGE DE LA NAVIGATION	92
- LA DÉNONCIATION DE LA CONVENTION SAUVETAGE DE 1910	112
- LE CHOIX TERMINOLOGIQUE ENTRE <i>HULPVERLENING</i> , <i>HULP</i> , <i>BERGING</i> ET <i>REDDING</i>	113
- APPLICABILITÉ AUX NAVIRES ET OBJETS AYANT SOMBRÉ	114
- APPLICABILITÉ AUX BIENS CULTURELS	117
- APPLICABILITÉ AUX PLATEFORMES ET AUX UNITÉS DE FORAGE	120
- APPLICABILITÉ À LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET AUX RESSORTISSANTS NATIONAUX	123
- APPLICABILITÉ AUX POUVOIRS PUBLICS	124
- SIGNIFICATION DE LA NOTION DE PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE	134
- SIGNIFICATION DE LA NOTION DE DOMMAGE À L'ENVIRONNEMENT	135
- SIGNIFICATION DE LA NOTION DE CARGAISONS HUMANITAIRES	137
- MAINTIEN DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE	138
- OBLIGATION LÉGALE D'ASSISTANCE	140
- MODE DE CALCUL DE L'INDEMNITÉ SPÉCIALE	141
- POUVOIR DE REPRÉSENTATION LORS DE LA CONCLUSION DE CONTRATS D'ASSISTANCE	142
- IDENTIFICATION DU DÉBITEUR DE LA RÉMUNÉRATION DU CHEF D'ASSISTANCE	144
- RÉPARTITION DE LA RÉMUNÉRATION DU CHEF D'ASSISTANCE ENTRE LES ASSISTANTS ET LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE	145
- OBLIGATION DES PERSONNES SAUVÉES DE PAYER UNE RÉMUNÉRATION	148
- PRESCRIPTION DES ACTIONS RÉCURSIVES	154
- EXIGIBILITÉ DES INTÉRÊTS	155
- PUBLICATION DES SENTENCES ARBITRALES	156
- DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ	157
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	158
- INTRODUCTION	158
- ALLEMAGNE	158
- ANGLETERRE	166
- FRANCE	171
- LUXEMBOURG	175
- PAYS-BAS	175
- AUTRES PAYS	182
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS EN CAUSE	187
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	187
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS EN CAUSE	192
E) CONCLUSION	194
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	195
B.1. ARTICLE 8.14. DÉFINITIONS	195
A) TEXTE DE LOI	195
B) COMMENTAIRE	195
B.2. ARTICLE 8.15. JURIDICTION	196
A) TEXTE DE LOI	196
B) COMMENTAIRE	196
B.3. ARTICLE 8.16. APPLICATION INTERNATIONALE	197
A) TEXTE DE LOI	197
B) COMMENTAIRE	197
B.4. ARTICLE 8.17. APPLICATION MATÉRIELLE	198

A) TEXTE DE LOI	198
B) COMMENTAIRE	198
B.5. ARTICLE 8.18. INTERPRÉTATION	199
A) TEXTE DE LOI	199
B) COMMENTAIRE	199
B.6. ARTICLE 8.19. AUTRE RÉGLEMENTATION	200
A) TEXTE DE LOI	200
B) COMMENTAIRE	200
B.7. ARTICLE 8.20. CLAUSES DÉROGATOIRES	202
A) TEXTE DE LOI	202
B) COMMENTAIRE	202
B.8. ARTICLE 8.21. ASSISTANCE PAR OU SOUS LE CONTRÔLE DES AUTORITÉS PUBLIQUES	203
A) TEXTE DE LOI	203
B) COMMENTAIRE	203
B.9. ARTICLE 8.22. CONCLUSION DE CONTRATS D'ASSISTANCE	203
A) TEXTE DE LOI	203
B) COMMENTAIRE	204
B.10. ARTICLE 8.23. ANNULATION ET MODIFICATION DE CONTRATS	205
A) TEXTE DE LOI	205
B) COMMENTAIRE	205
B.11. ARTICLE 8.24. OBLIGATIONS DE L'ASSISTANT, DU PROPRIÉTAIRE ET DU COMMANDANT	205
A) TEXTE DE LOI	205
B) COMMENTAIRE	206
B.12. ARTICLE 8.25. OBLIGATION D'ASSISTANCE	206
A) TEXTE DE LOI	206
B) COMMENTAIRE	206
B.13. ARTICLE 8.26. CONDITIONS OUVRANT DROIT À UNE RÉMUNÉRATION	207
A) TEXTE DE LOI	207
B) COMMENTAIRE	207
B.14. ARTICLE 8.27. CRITÈRES D'ÉVALUATION DE LA RÉMUNÉRATION	208
A) TEXTE DE LOI	208
B) COMMENTAIRE	208
B.15. ARTICLE 8.28. INDEMNITÉ SPÉCIALE	209
A) TEXTE DE LOI	209
B) COMMENTAIRE	210
B.16. ARTICLE 8.29. RÉPARTITION ENTRE ASSISTANTS	211
A) TEXTE DE LOI	211
B) COMMENTAIRE	211
B.17. ARTICLE 8.30. SAUVETAGE DES PERSONNES	211
A) TEXTE DE LOI	211
B) COMMENTAIRE	211
B.18. ARTICLE 8.31. SERVICES RENDUS EN VERTU DE CONTRATS EXISTANTS	212
A) TEXTE DE LOI	212
B) COMMENTAIRE	212
B.19. ARTICLE 8.32. CONSÉQUENCES DE LA FAUTE DE L'ASSISTANT	212
A) TEXTE DE LOI	212
B) COMMENTAIRE	212
B.20. ARTICLE 8.33. DÉFENSE D'EFFECTUER DES OPÉRATIONS D'ASSISTANCE	213
A) TEXTE DE LOI	213
B) COMMENTAIRE	213
B.21. ARTICLE 8.34. EXERCICE DU PRIVILÈGE MARITIME	213

A) TEXTE DE LOI	213
B) COMMENTAIRE	213
B.22. ARTICLE 8.35. OBLIGATION DE FOURNIR UNE SÛRETÉ	214
A) TEXTE DE LOI	214
B) COMMENTAIRE	214
B.23. ARTICLE 8.36. ACOMPTE	214
A) TEXTE DE LOI	214
B) COMMENTAIRE	215
B.24. ARTICLE 8.37. INTÉRÊTS	215
A) TEXTE DE LOI	215
B) COMMENTAIRE	215
B.25. ARTICLE 8.38. CARGAISONS HUMANITAIRES	216
A) TEXTE DE LOI	216
B) COMMENTAIRE	216
B.26. ARTICLE 8.39. PRESCRIPTION	216
A) TEXTE DE LOI	216
B) COMMENTAIRE	216
4. AVARIE COMMUNE	218
A. RÉGIME ACTUEL	218
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	218
A.2. APPRÉCIATION	221
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	221
- APERÇU DES DIFFICULTÉS	221
- STRUCTURE MALHEUREUSE DE LA LOI MARITIME	221
- RÉGLEMENTATION NON CONCLUANTE DE LA DISTINCTION ENTRE AVARIES COMMUNES ET AVARIES PARTICULIÈRES	222
- CARACTÈRE DÉPASSÉ ET INUTILITÉ RELATIVE DES DISPOSITIONS MATÉRIELLES CONCERNANT LES AVARIES	223
- ABSENCE DE DISPOSITION LÉGALE CONCERNANT LA SUSPENSION OU L'INTERRUPTION DE LA PRESCRIPTION	229
- CARACTÈRE DÉSUET ET MANQUE DE CLARTÉ DES RÈGLES PROCÉDURALES	230
- ABSENCE DE RÈGLES DE DIP	233
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÈGLES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	234
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	236
- ALLEMAGNE	236
- ANGLETERRE	242
- FRANCE	244
- LUXEMBOURG	249
- PAYS-BAS	250
- AUTRES PAYS	256
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS EN CAUSE	260
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	260
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS EN CAUSE	262
E) CONCLUSION	267
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ	268
B.1. ARTICLE 8.1. DÉFINITIONS	268
A) TEXTE DE LOI	268
B) COMMENTAIRE	268
B.2. ARTICLE 8.40. APPLICATION INTERNATIONALE	270

A) TEXTE DE LOI	270
B) COMMENTAIRE	270
B.3. ARTICLE 8.41. CLAUSES DÉROGATOIRES	270
A) TEXTE DE LOI	270
B) COMMENTAIRE	270
B.4. ARTICLE 8.42. LES AVARIES PARTICULIÈRES	271
A) TEXTE DE LOI	271
B) COMMENTAIRE	271
B.5. ARTICLE 8.43. LES RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS ET LES RÈGLES D'AVARIE-COMMUNE IVR	272
A) TEXTE DE LOI	272
B) COMMENTAIRE	272
B.6. ARTICLE 8.44. INTERPRÉTATION	273
A) TEXTE DE LOI	273
B) COMMENTAIRE	274
B.7. ARTICLE 8.45. DÉSIGNATION DES DISPACHEURS	274
A) TEXTE DE LOI	274
B) COMMENTAIRE	274
B.8. ARTICLE 8.46. RÉDACTION ET DÉPÔT DE LA DISPACHE	276
A) TEXTE DE LOI	276
B) COMMENTAIRE	277
B.9. ARTICLE 8.47. PRIVILÈGE ET DROIT DE RÉTENTION	278
A) TEXTE DE LOI	278
B) COMMENTAIRE	279
B.10. ARTICLE 8.48. LIVRAISON SANS RÉSERVE	280
A) TEXTE DE LOI	280
B) COMMENTAIRE	280
B.11. ARTICLE 8.49. DOMMAGES OU PERTES RÉCUPÉRÉS PAR LA SUITE	281
A) TEXTE DE LOI	281
B) COMMENTAIRE	281
B.12. ARTICLE 8.50. PRESCRIPTION	282
A) TEXTE DE LOI	282
B) COMMENTAIRE	282
5. TEXTE DE LOI	283

ABREVIATIONS ET CITATIONS ABREGÉES²

ABDM	Association belge de Droit Maritime
amvb	Algemene maatregel van bestuur – Mesure de gestion générale (aux Pays-Bas)
ARMB	Académie Royale de Marine de Belgique
Arroyo	Arroyo, I., <i>Curso de derecho marítimo</i> , Barcelone, J.M. Bosch, 2001
Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Bruxelles / Paris, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. et Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Paris, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., <i>Zeerecht en IPR</i> , Deventer, Kluwer, 1998
CDIP	Code de droit international privé
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. et Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londres, Financial Times, 1987
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdpijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
CMNI	Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, signée à Budapest le 22 juin 2001
Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime	Loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime
Convention sur l'Assistance de 1989	Convention internationale sur l'assistance, signée à Londres le 28 avril 1989
Convention sauvetage de 1910	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 1er novembre 1974 (telle que modifiée)
Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952	Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 10 mai 1952
Convention sur les Abordages 1910	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910
Convention sur les navires d'Etat de 1926	Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles le 10 avril 1926

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

CRMB	Collège Royal Maritime Belge
Danjon III	Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , III, Paris, Sirey, 1927
Danjon IV	Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , IV, Paris, Sirey, 1928
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Anvers, V.Z.W. De Schroef, 1991
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. et Blockx, J., “Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989”, <i>RDC</i> 1990, (564)
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Bruxelles, Larcier, 1971
De Smet II	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , II, Bruxelles, Larcier, 1971
De Weerdts I	De Weerdts, I. (éd.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Anvers, ETL, 1998
De Weerdts III	De Weerdts, I. (éd.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , III, Anvers, ETL, 2008
DMF	Le Droit Maritime Français
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. et Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
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
FPSO	Floating Production, Storage and Offloading (Ship ou Unit)
Gaskell-Asariotis-Baatz	Gaskell, N., Asariotis, R. et Baatz, Y., <i>Bills of lading: law and contracts</i> , Londres, LLP, 2000
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. et Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003
Grime	Grime, R., <i>Shipping law</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 1991
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch (Code de commerce allemand)
Hill	Hill, C., <i>Maritime law</i> , Londres / Hong Kong, LLP, 2003
HvB-A	Hof van Beroep te Antwerpen, Vierde Kamer (Cour d'appel d'Anvers, Quatrième Chambre)

IEL Transport Law	Huybrechts, M. et Van Hooydonk, E. (éds.), <i>International Encyclopaedia of Laws. Transport Law</i> , Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, feuillets mobiles.
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Bruxelles, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
Jacobs II	Jacobs, V., <i>Le droit maritime belge</i> , II, Bruxelles / Paris, Bruylant / A. Chevalier-Maresq, 1891
Kennedy-Rose	Rose, F.D., <i>Kennedy and Rose Law of Salvage</i> , Londres, Sweet & Maxwell / Thomson Reuters, 2010
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (éds.), <i>Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Anvers / Cambridge, Intersentia, 2011
LA Roland	<i>Liber amicorum R. Roland</i> , Bruxelles / Gand, Larcier, 2003
LA Wijffels	Serck, M.-P. (éd.), <i>Liber Amicorum Robert Wijffels</i> , Anvers, ETL, 2001
LMB	Ligue maritime belge
Loi linguistique en matière administrative	Lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966
Loi maritime	Code de commerce, Livre II
Loi sur les navires d'Etat	Loi du 28 novembre 1928 ayant pour objet l'introduction dans la législation belge des dispositions conformes à celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat
Lowndes-Rudolf	Cooke, J.H.S. et Cornah, R.R., <i>Lowndes and Rudolf. The Law of General Average and The York-Antwerp Rules</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 2008
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
LSRI	Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
MSA 1995	Merchant Shipping Act 1995
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek (Code civil néerlandais)
Oostwouder	Oostwouder, W.J., <i>Hoofdzaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992

Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , Munich, C.H. Beck, 2000
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
Règles de La Haye	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924
Règles de Hambourg	Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978
Règles de Rio	Draft International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and Enforcement of Judgments in Matters of Collision, approuvée par le CMI en septembre 1977
Règles de Rotterdam	Convention des Nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, signée à Rotterdam le 23 septembre 2009
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Paris, Rousseau, 1950
Ripert III	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , III, Paris, Rousseau, 1953
Rodière TGDM EDM	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Événements de mer</i> , Paris, Dalloz, 1976
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. et du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Paris, Dalloz, 1997
Schoenbaum II	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , II, St. Paul, Thomson West, 2004
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Bruxelles, Larcier, 1929
Smeesters-Winkelmolen II	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , Bruxelles, Larcier, 1933
Smeesters-Winkelmolen III	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , Bruxelles, Larcier, 1938
S&S	Schip en schade
Stevens Bva	Stevens, F., <i>Beperking van aansprakelijkheid</i> , Bruxelles / Gand, Larcier, 2008
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
URAB	Union Royale des Armateurs Belges

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 Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2006
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Paris, PUF, 1997

ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS

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

Organisateurs

Service public fédéral Mobilité et Transports
Commission de droit maritime

Partenaires principaux

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Union Royale des Armateurs belges

Sponsor principal

Association belge de Droit maritime

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Fédération maritime d'Anvers
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Association belge des assureurs maritimes
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Commission nautique près le Tribunal de Commerce d'Anvers
Ponet & De Vleeschauer
Port Autonome de Liège
Roosendaal Keyzer
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

Co-organisateurs

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

1. PLAN GÉNÉRAL

A. LA PLACE DANS LE CODE

8.1. Dans le schéma de travail expliqué précédemment³ et repris encore une fois ci-après, autour duquel est construite l'Ébauche du Code belge de la navigation, la position du présent titre « Événements de mer » (et des descriptions de notions y afférentes) figurant dans le présent huitième livre bleu est indiquée en italique :

ÉBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION
LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES
LIVRE 2 – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION
LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION
<i>TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES</i>
<i>Chapitre 1 – Notions</i>
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
TITRE 3 – ARMATEURS
Chapitre 1 – Copropriété de navires
Chapitre 2 – Agence maritime
Chapitre 3 – Responsabilités
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
<i>TITRE 6 – ÉVÉNEMENTS DE MER</i>
<i>Chapitre 1 – Abordage</i>

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

B. MATIÈRES CONCERNÉS

8.2. Le titre « Événements de mer » traite successivement de l'abordage, de l'assistance et de l'avarie commune. Cet ordre de succession des chapitres est le plus logique. Dans l'hypothèse d'un incident où les dispositions de ces trois chapitres venaient à s'appliquer, c'est en effet l'ordre chronologique dans lequel les questions ainsi réglementées devraient normalement se succéder : il y a d'abord un abordage, après quoi une opération d'assistance est mise en place et ensuite, les dommages et les coûts qui constitueraient cette avarie commune, parmi lesquels l'éventuelle rémunération d'assistance, sont indemnisés⁴.

Le même ordre a notamment été retenu dans la loi française n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, dans le Livre 8 du Code civil néerlandais et dans la proposition d'un nouveau code maritime allemand de 2009.

⁴ En ce qui concerne les relations mutuelles entre les trois constructions juridiques, voir Tassel, Y., “Regards sur l’avarie commune, le coeur du droit maritime”, dans LA Roland, (406), 410.

2. ABORDAGE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

8.3. Les dispositions de la Loi maritime ayant trait à l'abordage sont reprises dans le Titre VII, intitulé "De l'Abordage" (art. 251-256). Ces articles sont libellés comme suit:

Article 251

Si l'abordage est fortuit, ou s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

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

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

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

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

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

Article 252

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

Article 253

Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires. Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.

Article 254

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

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

Article 255

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

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

Article 256

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

8.4. Les règles portant sur la prescription des actions en réparation de dommages causés par un abordage sont reprises à l'article 270 de la Loi maritime, qui stipule:

Sont prescrites:

- toutes actions en réparation de dommages causés par un abordage, deux ans à partir de l'événement; le délai pour intenter les actions en recours admises par l'avant-dernier alinéa de l'article 251 est d'une année; cette prescription ne court que du jour du paiement;

[...]

8.5. Dans le Titre X de la Loi maritime concernant les "Bateaux d'intérieur", l'article 278 stipule que le Titre VII relatif à l'abordage ainsi que la règle de prescription citée "sont applicables aux bateaux d'intérieur".

8.6. La réglementation légale belge relative à l'abordage est reprise en grande partie de la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910 (appelée ci-dessous: "Convention sur les Abordages 1910"). La Convention a été ratifiée par la Loi du 14 septembre 1911⁵ et doit être réputée avoir un effet direct. La Loi du 12 août 1911⁶ a adapté les dispositions 'nationales' de la Loi maritime en conséquence. Le texte de la Convention sur les Abordages 1910 est repris plus loin dans ce Livre bleu⁷.

8.7. Le sujet de l'abordage est également effleuré dans d'autres dispositions de la Loi maritime. Ainsi, en vertu de l'article 23, § 1, 4^o de la Loi maritime, qui à son tour provient de la Convention sur les privilèges maritimes de 1926, un privilège maritime est lié à l'action en indemnité pour dommages causés par l'abordage⁸.

8.8. La Belgique est également liée par la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 "pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage" (appelée ci-après "Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952") et par la Convention de Bruxelles de la même date "pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation"⁹. Nous nous étendrons plus en détail ci-dessous sur la première convention. Ses principales dispositions sont également reprises plus loin¹⁰. La deuxième convention ne concerne pas les problèmes de droit privé et ne sera plus évoquée. Elle devra bien sûr recevoir l'attention nécessaire dans le cadre de la révision du droit maritime de droit public.

⁵ Loi du 14 septembre 1911 portant approbation des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé aux dites Conventions (MB 26 février 1913). Au sujet de la convention, voir *infra* n° 8.29 et s.

⁶ Loi du 12 août 1911 modifiant et complétant les dispositions du livre II du Code de commerce (de la navigation maritime et de la navigation intérieure) (MB 23 août 1911).

⁷ Voir *infra*, n° 8.56.

⁸ Voir Livre Bleu 3.

⁹ Loi du 24 mars 1961 portant approbation des actes internationaux suivants : A) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage; B) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation; C) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire de navires de mer signées à Bruxelles le 10 mai 1952 (MB 19 juillet 1961).

¹⁰ Voir *infra*, n° 8.54.

8.9. L'article 637 du Code judiciaire dispose:

L'action du chef d'un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure peut être intentée uniquement:

- a) soit devant le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;*
- b) soit devant le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire du défendeur, ou sur un autre appartenant au même défendeur, dans le cas où cette saisie est autorisée, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie;*
- c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.*

8.10. L'article 63 du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime contient une pénalisation spécifique concernant l'omission de prêter assistance après un abordage¹¹.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES DIFFICULTÉS

8.11. L'actuelle réglementation légale belge relative à la responsabilité en cas d'abordage présente plusieurs points litigieux dont les principaux sont les suivants:

- le fait que la Convention sur les Abordages 1910 n'a pas été reprise de façon entièrement fidèle dans la Loi maritime;
- la limitation problématique du domaine d'application du titre relatif à l'abordage de la Loi maritime à certains types de bateaux;
- le délai de prescription non conforme à la convention et/ou discriminatoire pour les actions en matière d'abordage après un délit;
- le caractère dépassé de la réglementation spéciale sur la responsabilité du capitaine;
- le caractère incomplet des dispositions de la Loi maritime concernant le devoir du capitaine de prêter assistance;
- l'absence de règles de référence légales spécifiques de DIP.

Nous nous penchons ci-dessous sur chacun de ces points litigieux.

- LE FAIT QUE LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1910 N'A PAS ÉTÉ REPRIS FIDÈLEMENT DANS LA LOI MARITIME

8.12. Pour commencer, il faut faire remarquer en général que le titre relatif à l'abordage de la Loi maritime est une reprise imparfaite mais aussi incomplète dans le droit national de la Convention sur les Abordages 1910.

Ce sera illustré plus loin dans le cadre de la critique à la lumière de la réglementation internationale et européenne¹². On y indiquera notamment quelles dispositions de la convention n'ont pas été reprises dans la Loi maritime.

¹¹ Pour le texte de la disposition de la loi, voir *infra*, n° 8.148.

¹² Voir *infra*, n° 8.29 et s.

Un problème général est que la Loi maritime elle-même ne donne pas d'éclaircissement sur l'applicabilité de la Convention sur les Abordages 1910 (à effet direct) – et d'ailleurs n'y réfère jamais – ni sur le rapport entre les deux actes. C'est-à-dire que la Loi maritime ne dit pas si et dans quelle mesure les dispositions qui y sont reprises, même celles d'origine nationale, sont valables ou non pour les situations qui tombent déjà directement sous l'application de la Convention.

Avant de s'attarder davantage sur la reprise de la Convention dans la Loi maritime, nous attirons l'attention dans ce chapitre sur deux problèmes propres au contexte législatif belge plus large, à savoir la limitation du domaine d'application des règles belges relatives à l'abordage et le règlement malencontreux de la prescription au cas où l'abordage peut donner lieu à des poursuites pénales.

- LIMITATION PROBLÉMATIQUE DU DOMAINE D'APPLICATION DES RÈGLES
RELATIVES À L'ABORDAGE À CERTAINS TYPES DE BATEAUX

8.13. La notion d'abordage n'est pas décrite dans la Loi maritime. Dans une jurisprudence et une doctrine unanimes, l'abordage est défini, au sens de la Loi maritime, comme la collision matérielle entre deux ou plusieurs navires de mer, entre deux ou plusieurs bateaux de navigation intérieure ou entre un ou plusieurs navires de mer et un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure. Il n'y a pas d'abordage en cas de collision d'un navire contre un objet fixe tel qu'un quai, une estacade ou un pont. N'est pas non plus un abordage, la collision d'un navire contre un objet immergé tel une ancre ou une épave, ou celle d'un objet flottant qui ne possède pas la qualité juridique de navire, tel une bouée¹³.

L'article 256 de la Loi maritime – qui reprend l'article 13 de la Convention sur les Abordages 1910 – élargit le domaine d'application des dispositions sur l'abordage aux dommages qu'un navire a occasionnés, soit en exécutant ou en négligeant une manœuvre, soit en ne respectant pas les règlements, à un autre navire ou aux effets ou personnes se trouvant à son bord, même si aucun abordage n'a eu lieu. Ainsi, les dommages occasionnés à un navire ou aux effets ou personnes se trouvant à son bord par le fait de naviguer trop près d'un autre navire ou de le dépasser trop rapidement tombent sous les règles relatives à l'abordage, même s'il n'y a pas eu de collision matérielle des navires. On parle dans ce cas de *quasi-abordage*¹⁴ (ou en allemand *Fernschädigung*¹⁵).

8.14. Malgré les règles qui précèdent, qui sont plutôt univoques, le domaine d'application des règles relatives à l'abordage de la Loi maritime n'est toujours pas entièrement clair en ce qui concerne les types de navires auxquels elles s'appliquent.

8.15. Tout d'abord il n'y a pas de sécurité juridique sur l'applicabilité des dispositions relatives à l'abordage de navires des pouvoirs publics.

Sur base des définitions de navire de mer et de bateau de navigation intérieure dans les articles 1 et 271 de la Loi maritime, qui exigent un but lucratif¹⁶, l'article 11 de la Convention sur les Abordages 1910, en vertu duquel la Convention ne s'applique pas aux bâtiments de guerre et aux

¹³ Voir Cass. 1er février 1926, *Pas.* 1926, I, 206; voir également notamment Beltjens IV, 1034, n° 1; De Smet I, 569-570, n° 465; De Weerd, I., "Aanvaring", dans De Weerd III, (1), 1-2, n° 1159-1161; *RPDB*, v° Navire-Navigation, n° 1434; Smeesters-Winkelmolen III, 290-291, n° 1148.

¹⁴ *RPDB*, v° Navire-Navigation, n° 1434.

¹⁵ Herber, 383; Rabe, 1010-1011, n° 1-2 (sur § 738c HGB).

¹⁶ Voir Livre Bleu 1 et Livre Bleu 3.

navires d'Etat destinés exclusivement à un service public¹⁷, et la Loi sur les navires d'Etat, en vertu de laquelle le droit d'abordage ne vaut manifestement pas pour les navires d'autorité belges¹⁸, il a été récemment estimé par exemple que les règles de prescription spécifiques en matière d'abordage ne sont pas valables pour les actions en réparation de dommages causés à un bateau-pilote de la Région flamande heurté par un cargo¹⁹.

Cette solution n'offre aucune satisfaction. Elle ne suit en effet ni la tendance des dernières décennies à élargir le domaine d'application de la législation maritime de droit privé aux navires d'état ni l'alignement de principe, établi depuis longtemps, de l'Etat et des parties privées dans le droit commun de responsabilité²⁰. Par ailleurs, il semble que l'article 11 de la Convention sur les Abordages 1910 ne peut empêcher qu'un Etat soumette volontairement au règlement de la convention ses bâtiments de guerre et ses navires destinés uniquement aux services publics. C'est ce qu'exige en fait également l'article 3, § 1, deuxième alinéa, 1^o de la Convention sur les navires d'état de 1926²¹. Dans l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi sur les navires d'état, il a même été dit que l'article 11 de la Convention sur les Abordages 1910 a été supprimé tacitement par la Convention sur les navires d'état de 1926 et par la Loi sur les navires d'état²². En ce qui concerne la navigation intérieure, on peut renvoyer à la Convention du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordages sur la navigation intérieure (la "Convention sur les Abordages 1960")²³, qui n'a toutefois pas été ratifiée par la Belgique. L'article 9, (a) de cette Convention offre aux parties contractantes la possibilité de déclarer lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion qu'elles se réservent le droit de déclarer par loi ou par convention internationale que les dispositions de la Convention ne s'appliquent pas aux navires utilisés uniquement par les pouvoirs publics. Il ressort de cette formulation qu'en l'absence d'une telle déclaration, les dispositions de la Convention sur les Abordages 1960 s'appliquent bel et bien aux navires utilisés exclusivement par les pouvoirs publics. Il semble en tout cas peu logique que le législateur belge rende applicable à l'Etat les règles relatives à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire²⁴, mais pas les règles matérielles de responsabilité en droit maritime elles-mêmes. Troisièmement, un problème évident se pose concernant le principe d'égalité.

Des réserves analogues peuvent être formulées concernant les bateaux de plaisance, les péniches d'habitation et le patrimoine naviguant.

8.16. Un problème similaire est que la notion de navire dans la Convention sur les Abordages 1910 a un sens plus large que dans les actuels articles 1 et 271 de la Loi maritime²⁵. Le fait que la Convention soit reprise dans la Loi maritime et que les articles susmentionnés 1 et 271 soient censés déterminer le domaine d'application de la Loi maritime²⁶, crée au moins l'impression que le domaine d'application des règles d'abordage est limité d'une façon inconciliable avec la

¹⁷ Voir le texte *infra*, n° 8.56.

¹⁸ Voir cependant l'art. 4 de la Loi sur les navires d'état et aussi le Livre Bleu 2.

¹⁹ Gand 12 juin 2006, *RDC* 2007, 718, avec note Stevens, F., *NjW* 2006, 804, avec note ES, *JPA* 2008, 155; confirmé par Cass. 12 décembre 2008, <http://jure.juridat.just.fgov.be>.

²⁰ Voir à nouveau le Livre Bleu 2.

²¹ Voir à nouveau le Livre Bleu 2. Comp. également l'article 5 de la Convention sur la compétence en matière d'abordage (matière civile) 1952.

²² *Parl. St.*, Chambre, 1926-27, n° 335, 2; comp. Omta, L.W.F.H., *Immunitet van Staatsschepen en -ladingen en van Staatshuchtvaartuigen*, Amsterdam, Paris, 1938, 131-132; Ripert I, 693, n° 799 mais aussi Le Clère, J., "De l'immunité des bâtiments de guerre et des navires d'Etat", *DMF* 1958, (450), 457.

²³ Sur cette convention, voir *infra*, n° 8.56-8.57.

²⁴ Pour plus de détails, voir Livre Bleu 4.

²⁵ Voir une fois encore Gand 12 juin 2006, *RDC* 2007, 718, avec note Stevens, F., *NjW* 2006, 804, avec note ES, *JPA* 2008, 155; confirmé par Cass. 12 décembre 2008, <http://jure.juridat.just.fgov.be>.

²⁶ Voir à ce sujet le Livre Bleu 3.

Convention. Ce problème ne peut être résolu que par une interprétation conforme à la convention du règlement légal ‘national’, reposant sur la Convention sur les Abordages 1910²⁷.

8.17. Enfin, le texte néerlandais de l’article 278 de la Loi maritime, repris dans le Titre sur les bateaux de navigation intérieure, stipule que les dispositions du Titre VII relatives à l’abordage sont “van overeenkomstige toepassing”. Il n’est cependant pas spécifié ici *sur quoi* les dispositions sont applicables en conséquence. Des contestations à ce sujet ne sont pas à exclure, étant donné que le Titre sur les bateaux de navigation intérieure n’utilise pas de terminologie uniforme et discerne, outre les « bateaux d’intérieur », les « bâtiments de navigation intérieure » comme catégorie²⁸. Dans la mesure où l’article 278 de la Loi maritime ne réfère qu’aux “bateaux d’intérieur” au sens de l’article 271, ce qui est probable vu la version française de l’article et l’histoire de la loi²⁹ et à la lumière de la doctrine³⁰, un problème se pose également concernant le principe d’égalité.

Un problème supplémentaire est que les articles 253 et 254 de la Loi maritime relatifs aux actions intentées et à la responsabilité personnelle ne concernent que le capitaine. La doctrine estimait qu’ils sont néanmoins également d’application au batelier³¹. Ce n’est cependant pas du tout évident, d’autant plus que le contremaître-batelier n’a normalement pas de compétence de représentation³².

8.18. La critique ci-dessus est soutenue par la tendance que l’on retrouve dans les législations étrangères, dont celles de plusieurs pays voisins, consistant à déclarer le droit d’abordage applicable à une catégorie de bateaux la plus vaste possible. Dans ce contexte, il est référé aux notes de droit comparatif rassemblées plus loin³³.

- DÉLAI DE PRESCRIPTION NON CONFORME À LA CONVENTION ET/OU
DISCRIMINATOIRE POUR LES ACTIONS EN MATIÈRE D’ABORDAGE APRÈS UN DÉLIT

8.19. Un sujet de discussion souvent abordé dans la doctrine concernant l’abordage porte sur le délai de prescription³⁴.

L’article 7, premier alinéa de la Convention sur les Abordages 1910 stipule que les actions en réparation de dommages causés par un abordage se prescrivent par deux ans. Cette disposition est reprise à l’article 270, premier tiret de la Loi maritime.

Le délai de prescription spécial pour les actions découlant d’un abordage a de longs antécédents législatifs. Avant 1908, le bateau abordé devait faire signifier une réclamation dans les 24 heures de l’abordage et ce protêt devait être suivi dans le mois de la formation d’une action (art. 232-232 de la Loi maritime de 1879, qui se basaient sur les art. 435-436 du Code de commerce et partiellement sur l’art. 8 du Titre XII du Livre I de l’Ordonnance de la marine³⁵). La Loi maritime

²⁷ A propos de la primauté du règlement de la convention, comp. implicitement Kegels, T., “De verjaring van vorderingen voortspuitende uit aanvaring”, *RDC* 1989, (1056), 1058-1059; comp. pour les Pays-Bas *infra*, n° 8.81; voir dans le Livre Bleu général 1, 105, n° 1.94.

²⁸ Voir Livre Bleu 3 et Livre Bleu 4.

²⁹ Voir art. 267 de la Loi maritime de 1908.

³⁰ Voir par ex. De Smet I, 607, n° 502.

³¹ Voir une fois encore De Smet I, 607, n° 502.

³² Voir Livre Bleu 5.

³³ Voir *infra*, n° 8.61 et s.

³⁴ Voir De Weerd, I., “Aanvaring - verjaring 2 of 5 jaar?”, *DET* 1990, 278-279; Kegels, T., “De verjaring van vorderingen voortspuitende uit aanvaring”, *RDC* 1989, (1056), 1056-1062; voir également Delwaide-Blockx 1991, 987, n° 165.

³⁵ Voir également De Smet I, 588-589, n° 480; Pour plus de détails, voir Jacobs II, 599 et s.

de 1908 a aboli la formalité de réclamation et a introduit un délai de prescription d'un an (art. 236 de la Loi maritime de 1908). L'article 6, premier alinéa de la Convention sur les Abordages 1910 stipule expressément que l'action en réparation de dommages n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune autre formalité spéciale. Cette nouvelle règle est répétée à l'article 252 de la Loi maritime³⁶. Le délai de prescription de deux ans instauré par l'article 7 de la Convention sur les Abordages 1910 et figurant également dans l'actuelle version de l'article 270 de la Loi maritime était un délai de consensus, lequel était un compromis entre les délais prévus par les législations nationales des états contractants³⁷.

Ces dernières règles ont incité la jurisprudence et la doctrine belges à dire qu'une action civile qui trouve son origine dans un abordage devait être introduite dans les deux ans auprès du tribunal compétent, à peine de prescription, même si l'accident était dû à une infraction sanctionnée par le droit pénal du règlement sur la navigation³⁸.

8.20. En 1961, le législateur a procédé à une modification du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale et a introduit les articles 26 et 28³⁹. Le nouvel article 26 stipulait à l'origine:

L'action civile résultant d'une infraction sera prescrite après cinq années révolues à compter du jour où l'infraction a été commise sans qu'elle puisse l'être avant l'action publique.

La jurisprudence ainsi que des experts en droit ayant autorité tels que Vandeplass, T. Kegels, Delwaide et Blockx ont estimé que cette règle, pour autant qu'elle résultait en un délai de prescription plus long que le délai de deux ans découlant de la Convention sur les Abordages 1910, était inconciliable avec cette convention et que cette dernière devait avoir la préséance en la matière; sur quoi on a fait remarquer que la Convention a un domaine d'application limité, de sorte qu'en la matière, pour ce qui est des abordages entre bateaux de navigation intérieure et navires d'état ou pour ce qui est des actions entre ressortissants nationaux, les règles de prescription nationale conservaieent leur validité⁴⁰.

8.21. Dans la grande majorité des cas, la faute du navire abordeur constituera en effet une infraction à un règlement maritime ou portuaire⁴¹; en cas de dommages à des personnes, des infractions de droit commun peuvent également être en jeu. Concrètement, en matière de prescription des actions civiles découlant d'un abordage, il faut presque toujours tenir compte du délai de prescription de l'action publique. Ce délai de prescription dépend de la gravité de l'infraction. Pour les crimes qui ne peuvent être correctionnalisés, le délai de prescription est de 15 ans, pour les autres crimes de 10 ans, pour les délits de 5 ans, pour les délits pouvant être contraventionnalisés de 1 an et pour les contraventions de 6 mois⁴².

En vertu de la disposition susmentionnée du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale, l'action civile ne pouvait être prescrite avant l'expiration de ces délais.

³⁶ Voir Smeesters-Winkelmolen III, 327-328, n° 1165.

³⁷ *Doc.Parl.*, Chambre, 1910-11, n° 108, 4.

³⁸ Kegels, T., "De verjaring van vorderingen voortspuitende uit aanvaring", *RDC* 1989, (1056), 1056; voir également Delwaide-Blockx 1991, 987, n° 165.

³⁹ A savoir en vertu de l'art. 1 de la Loi du 30 mai 1961 portant modification de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale et complétant l'article 32 de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances (*MB* 10 juin 1961).

⁴⁰ Voir à ce sujet Kegels, T., "De verjaring van vorderingen voortspuitende uit aanvaring", *RDC* 1989, (1056), 1059-1062 et les nombreuses références à cet article; voir également Delwaide-Blockx 1991, 987, n° 165; De Weerd, I., "Middelen van niet-ontvankelijkheid en verjaring", dans De Weerd III, 213, n° 1466.

⁴¹ *Comp. De Decker*, 99, n° 248-249.

⁴² Voir art. 21 V.T. Sv. et ensuite Van den Wyngaert, Chr., *Strafrecht & Strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2009, 809.

8.22. En 1995, la Cour d'Arbitrage a estimé que l'article 26 du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale violait les articles 10 et 11 de la Constitution car il avait pour conséquence que ceux qui subissent des dommages en raison d'une faute se trouvent dans une situation nettement moins favorable lorsque cette faute constitue une infraction que lorsque ce n'est pas le cas; plus spécifiquement, la Cour s'est étonnée du fait que l'action civile en réparation de dommages causés par un tel fait se prescrit à cinq ans, alors que la réparation des dommages causés par une faute civile, qui est moins lourde qu'une faute que le législateur a qualifiée de punissable, peut être réclamée pendant trente ans⁴³.

En vertu de cette sentence, le législateur a adapté l'article 26 du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale⁴⁴, de sorte qu'il est libellé actuellement comme suit:

L'action civile résultant d'une infraction se prescrit selon les règles du Code civil ou des lois particulières qui sont applicables à l'action en dommages et intérêts. Toutefois, celle-ci ne peut se prescrire avant l'action publique.

L'article 28 du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale inchangé depuis 1961 y reste annexé:

Les articles précédents sont applicables dans toutes les matières prévues par les lois particulières. Ces articles ne font toutefois pas obstacle à l'application des dispositions particulières qui régissent la prescription des actions ayant pour effet le recouvrement des droits fiscaux ou d'amendes fiscales.

La lecture combinée des articles 26 et 28 cités mène à ce que pour les actions en réparation découlant d'un abordage sanctionné pénalement, il faut appliquer actuellement en principe il est vrai le délai de prescription de deux ans établi dans la Convention sur les Abordages 1910 et dans la Loi maritime, mais que cette prescription ne peut entrer en vigueur avant celle de l'action publique en question.

Lorsque le délai de prescription pour l'action publique est de 15 ans (pour un crime ne pouvant être correctionnalisé), de 10 ans (pour un autre crime) ou de 5 ans (pour un délit), l'action civile peut donc également être prescrite au plus tôt après 15, 10 ou 5 ans respectivement, en vertu de l'article 26 du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale.

Pour ce qui est des abordages régis par la Convention sur les Abordages 1910, ce règlement ne semble pas conciliable avec cette convention, laquelle prévoit dans son article 7, comme nous l'avons vu, un délai de prescription uniforme de 2 ans. Il faut également rappeler à ce sujet la validité autonome, l'effet direct et donc la primauté de la Convention⁴⁵.

8.23. La priorité du règlement de la convention ainsi que la spécificité du droit maritime et l'importance de son unification internationale obligent à introduire dans le Code belge de la Navigation une dérogation explicite au Titre préliminaire du Code de Procédure pénale.

Cette dérogation est tout d'abord nécessaire pour expliquer clairement dans la législation nationale que les actions découlant d'un abordage, régies par la Convention sur les Abordages 1910, en conformité avec cette convention, sont en tout cas prescrites après deux ans.

⁴³ Cour d'Arbitrage, 21 mars 1995, n° 25/95 (MB 31 mars 1995).

⁴⁴ Loi du 10 juin 1998 portant modification de certaines dispositions concernant la prescription (MB 17 juillet 1998).

⁴⁵ Voir *supra*, n° 8.6 et 8.12.

Il est souhaitable en outre, si pas nécessaire, d'appliquer ce délai de prescription de deux ans de façon uniforme à tous les abordages (et sinistres y assimilés) réglés dans le Code belge de la Navigation. C'est logique, étant donné qu'en vue de faire connaître et de rendre prévisible la réglementation et l'harmonisation internationale maximale du droit de la navigation, on choisit dans l'ébauche du Code belge de la Navigation d'appliquer le plus largement possible les règles découlant de la Convention sur les Abordages 1910, et peut-être aussi, par nécessité juridique, d'éviter les violations du principe d'égalité. Le fait d'utiliser d'autres règles de prescription pour les abordages entre bateaux de navigation intérieure ou navires d'Etat ou pour les actions entre ressortissants nationaux que pour les abordages entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure serait en effet difficile à défendre.

- CARACTÈRE DÉPASSÉ DE LA RESPONSABILITÉ SPÉCIALE DU CAPITAINE

8.24. L'article 253, deuxième alinéa, de la Loi maritime stipule que le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.

Comme exposé ailleurs en détail⁴⁶, ces règlements spéciaux de droit maritime sur la responsabilité personnelle du capitaine sont superflus et entraînent la confusion et donnent lieu à un traitement inutilement défavorable de cet employé⁴⁷. Le chapitre 3 du Titre 4 de l'Ebauche du Code belge de la Navigation reprend un nouveau règlement uniforme sur la responsabilité, en harmonie avec le statut de droit commun de l'employé.

Si le capitaine n'est ni employé ni propriétaire du navire, l'applicabilité du droit de responsabilité commun suffit. Une règle spéciale comme celle de l'article 253, deuxième alinéa, de la Loi maritime n'est pas non plus nécessaire dans ce cas.

- CARACTÈRE INCOMPLET DES DISPOSITIONS DE LA LOI MARITIME RELATIVES AU DEVOIR DU CAPITAINE DE PRÊTER ASSISTANCE

8.25. Conformément à l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910, l'article 255 de la Loi maritime impose au capitaine notamment l'obligation, après un abordage, de prêter assistance à l'autre bateau, son équipage et ses passagers.

De façon conforme à la convention il est vrai mais néanmoins peu élégante pour ce qui est de la technique législative, une prescription formulée de façon presque identique a été reprise à l'article 265 de la Loi maritime, qui est elle-même une reprise de l'article 11 de la Convention Sauvetage de 1910, remplacée entre-temps par l'article 10 de la Convention sur le Sauvetage 1989. Comme nous allons l'expliquer plus loin à propos du règlement du sauvetage⁴⁸, le principe apparaît également dans d'autres instruments internationaux et est sanctionné pénalement par le Code disciplinaire et pénal belge pour la marine marchande et la pêche maritime.

En vue d'une rationalisation des articles de loi repris dans la Loi maritime et qui se chevauchent, il est préférable à première vue d'intégrer les règles en question dans le Code belge de la Navigation, au chapitre sur le capitaine. Examiné de plus près, ce serait cependant une solution malheureuse car le lien avec le règlement sur la responsabilité en matière d'abordage et le contexte de la convention serait ainsi perdu. Bien que le texte de la loi contienne inévitablement

⁴⁶ Voir Livre Bleu 5.

⁴⁷ D'ailleurs, la doctrine avait déjà eu tendance auparavant à interpréter de façon plutôt indulgente la règle existante sur le capitaine (voir par ex. De Smet I, 587, n° 478).

⁴⁸ Voir *infra*, n° 8.203 et s.

de ce fait une répétition, on choisit donc de reprendre les règles de la convention en question dans les chapitres sur l'abordage et le sauvetage.

Le Code belge de la Navigation peut en même temps expliciter que le propriétaire du bateau n'assume pas de responsabilité pour infraction au règlement en question. Bien que les dispositions de la convention susmentionnées stipulent cette dispense, elle n'apparaît pas dans la Loi maritime, ce qui surprend quelque peu. Smeesters et Winkelmolen sont d'ailleurs partis du point de vue que la dispense fait néanmoins partie du droit belge⁴⁹. Cette explicitation est également reprise dans le chapitre de l'Ebauche du Code belge de la Navigation portant sur l'abordage et le sauvetage.

Les chapitres sur la responsabilité du propriétaire du bateau et du capitaine reprennent des renvois à ce sujet⁵⁰.

- ABSENCE DE RÈGLES LÉGALES SPÉCIFIQUES DE DIP

8.26. Comme dit plus haut, la Belgique est liée par la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952⁵¹ et l'article 637 C.J. contient un règlement national spécial portant sur la juridiction internationale⁵². Il ne semble pas qu'il y ait déjà eu lieu de modifier ce système.

8.27. En ce qui concerne le droit applicable à l'abordage, la Belgique n'a jamais connu de règlement légal spécifique.

Il n'existe pas non plus à ce sujet de règlement international général, ce qui d'ailleurs n'empêche pas que les principes nationaux soient très similaires⁵³.

La Convention sur les Abordages 1910 s'applique, en vertu de son article 12, à tous les intéressés, si tous les navires concernés appartiennent à des Etats contractants. Pour les ressortissants d'une partie non contractante, les parties contractantes peuvent exiger la réciprocité (ce que la Belgique n'a pas fait⁵⁴). Si tous les intéressés sont des ressortissants du même Etat que l'Etat du tribunal saisi de la cause, c'est, en vertu du même article, le droit national et non la Convention sur les Abordages 1910 qui est d'application. La Convention sur les Abordages 1910 stipule ensuite que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action (art. 7, troisième alinéa).

Pour les situations et les cas auxquels la Convention sur les Abordages 1910 ne s'applique pas d'elle-même, il faut une règle de renvoi⁵⁵.

L'arrêt de la Cour de Cassation du 23 novembre 1962 fut déterminant pour le DIP belge relatif aux abordages; il estimait que la responsabilité d'un abordage dans les eaux d'un état étranger est régie par la *lex loci delicti commissi*⁵⁶. Plus précisément, la jurisprudence belge a stipulé que la *lex loci delicti* s'applique pour déterminer le fait qui fait naître la responsabilité délictuelle ou quasi-

⁴⁹ Smeesters-Winkelmolen III, 384, n° 1205.

⁵⁰ Voir Livre Bleu 4 et Livre Bleu 5.

⁵¹ Voir *supra*, n° 8.8.

⁵² Voir *supra*, n° 8.9.

⁵³ Tetley IMAAL, 265.

⁵⁴ Smeesters-Winkelmolen III, 288, n° 1146.

⁵⁵ Comp. van der Velde, 195 et plus particulièrement note de bas de page 11.

⁵⁶ Cass. 23 novembre 1962, *Pas.* 1963, I, 374, note W.G., *JPA* 1963, 306, *RW* 1962-63, 1198 ; voir également Cass. 27 novembre 1964, *Pas.* 1965, I, 309, *RCJB* 1966, 98, note Rigaux, F., "La Cour de cassation et la loi étrangère", *RW* 1964-65, 1681.

délictuelle et ses conditions d'existence ainsi que l'obligation de réparation qui en découle; la position juridique, le rôle et le statut du pilote belge ainsi que la responsabilité de l'état pour les actes de ses organes ou de ses préposés, sont toutefois régis par la loi nationale du pilote (belge) et de l'Etat belge⁵⁷.

En ce qui concerne la responsabilité née à l'occasion du pilotage sur l'Escaut et le Canal Gand-Terneuzen, le Règlement de l'Escaut stipule ce qui suit⁵⁸:

En cas de dommage causé dans l'exercice des services de pilotage aux termes du présent règlement, la responsabilité civile des personnes concernées dans l'exercice des services de pilotage sera déterminée sur la base des règles du droit du pays sur le territoire duquel est établi le siège principal du service de pilotage dont relève l'intéressé (art. 30).

8.28. Le Code de Droit International Privé de 2004 contient des dispositions générales sur la compétence et le droit applicable portant sur des obligations dérivant d'un fait dommageable. Elles ne disent nulle part qu'elles ne sont pas valables dans les affaires d'abordage.

Dans son article 2, la CDIP émet cependant une réserve expresse concernant l'application de conventions internationales et de lois spéciales. Cette réserve porte notamment sur la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952. En d'autres termes, cette Convention a la préséance sur le CDIP⁵⁹. Le CDIP ne déroge bien sûr pas non plus à l'applicabilité des règles de responsabilité matérielle unifiées contenues dans la Convention sur les Abordages 1910. L'article 637 C.J. reste également valable.

En ce qui concerne le droit applicable, l'article 98 du CDIP, qui porte le titre "Application des instruments internationaux en matière d'obligations", renvoie expressément au Règlement de Rome II. L'art. 98, § 4 CDIP stipule:

Le droit applicable aux obligations non contractuelles est déterminé par le 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").

Les obligations non contractuelles que ce règlement exclut de son domaine d'application sont régies par le droit applicable en vertu de la présente loi.

Il est clair que le droit applicable aux actions portant sur un abordage (ou sur certains aspects de ces actions) qui ne sont pas directement régies par la Convention sur les Abordages 1910, doit

⁵⁷ Selon Trib. Bruxelles 14 avril 1978, *JPA* 1979-80, 276; comp. ensuite Gand 20 novembre 1997, *JPA* 1998, 229; De Weerd, I., "Aanvaring", dans De Weerd III, (1), 7, n° 1183; comp. aussi, concernant le pilote, Van de Velde, J., "De ommekeer van de rechtspraak inzake de aansprakelijkheid voor de fouten van de loods, in het licht van enkele vergeten verdragen", *TPR* 1992, (1133), 1156-1162.

⁵⁸ Traité de Middelburg du 11 janvier 1995 entre la Région flamande, le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sur la révision du règlement d'exécution de l'article IX du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1 et 2, du traité du 5 novembre 1842, comme modifié, en ce qui concerne le pilotage et sa surveillance commune (Règlement de l'Escaut), notamment; ratifié par Décr. P. Fl. du 5 avril 1995 (*MB* 19 juillet 1995).

⁵⁹ En ce qui concerne la compétence internationale en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles, l'article 96 du CDIP stipule:

Les juridictions belges sont compétentes pour connaître de toute demande en matière d'obligations, outre dans les cas prévus par les dispositions générales de la présente loi, lorsque cette demande concerne:

[...]

2° une obligation dérivant d'un fait dommageable,

a) si le fait générateur de l'obligation est survenu ou menace de survenir, en tout ou en partie, en Belgique; ou

b) si et dans la mesure où le dommage est survenu ou menace de survenir en Belgique;

[...].

être déterminé actuellement sur base du Règlement Rome II et que les règles de référence qu'il comporte répondront à presque toutes les questions sur le DIP. Les propres règles de référence nationales du CDIP (art. 99-102) ne jouent donc qu'un rôle subsidiaire. Ni le Règlement Rome II ni le CDIP ne contiennent cependant de règlement spécifique pour les abordages en haute mer. On ne voit pas clairement si le Règlement Rome II laisse de la place à l'introduction d'un tel règlement national spécifique dans la loi nationale⁶⁰. Aux Pays-Bas, cette question a déjà reçu une réponse affirmative⁶¹. Dans le Code belge de Navigation, il y a également de la place pour une règle complémentaire.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÈGLES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

- LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1910

8.29. Comme indiqué à plusieurs reprises, les articles sur l'abordage se trouvant dans la Loi maritime sont basés dans une grande mesure sur la Convention sur les Abordages 1910. Cette vieille convention, préparée par le CMI, connaît encore toujours un grand succès au niveau mondial. Plus de 80 Etats y sont liés. C'est de ce fait la Convention CMI la plus répandue dans le monde. Parmi les principaux pays navigateurs et commerçants, il ne manque en fait que les Etats-Unis. La Belgique fait fonction de dépositaire de la Convention. Malgré le fait que la convention connaisse un grand succès international, on commence à suggérer qu'une actualisation pourrait être utile⁶².

8.30. Comme déjà dit, la Convention sur les Abordages 1910 s'applique en principe, en vertu de son article 12, à tous les intéressés lorsque tous les navires concernés par l'abordage appartiennent à des Etats contractants. Si tous les intéressés sont des ressortissants du même Etat que l'Etat du tribunal saisi de l'affaire, c'est, selon ce même article, le droit national et non la Convention sur les abordages 1910 qui est d'application.

⁶⁰ Au sujet des problèmes obscurs sur l'applicabilité des règles de référence objectives du Règlement Rome II aux abordages en haute mer, voir et comparer Boonk, H., "De betekenis van Rome II voor het zeerecht", *NiPR* 2008, (469), 477; Carbone, S.M., *Conflicts de lois en droit maritime*, Leiden / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, 227-238, *passim*; Hartenstein, O., "Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht", *Transportrecht* 2008, (143), 153; Smeele, F.G.M., "Implicaties Rome II voor het zee- en vervoerrecht", dans Smeele, F.G.M. (Red.), *Conflictenrecht in ontwikkeling*, Zutphen, Paris, 2009, (29), 42-44; van der Velde, 316-317; voir également *infra*, n° 8.91 à propos du DIP néerlandais en la matière. La proposition de la Commission du 22 mai 2003 reprenait la disposition spécifique suivante:

Article 18 – Assimilation au territoire d'un état

Pour l'application du présent règlement, sont assimilés au territoire d'un état:

a) les installations et autres équipements destinés à l'exploration et à l'exploitation de ressources naturelles se trouvant dans, sur ou au-dessus de la partie du fond marin située en dehors des eaux territoriales de cet Etat, dans la mesure où cet Etat est habilité à y exercer, en vertu du droit international, des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ressources naturelles;

b) un navire se trouvant en haute mer, immatriculé ou pourvu de lettres de mer ou d'un document y assimilé, par cet Etat ou en son nom, ou qui, à défaut d'immatriculation, de lettres de mer ou de document y assimilé, appartient à un ressortissant de cet Etat;

c) un aéronef se trouvant dans l'espace aérien, qui est immatriculé par cet Etat ou en son nom ou qui est inscrit dans le registre de nationalité de cet Etat, ou qui, à défaut d'immatriculation ou d'inscription dans le registre de nationalité, appartient à un ressortissant de cet Etat.

⁶¹ Au sujet de l'abordage et du Règlement Rome II, voir et comp. Boonk, H., "De betekenis van Rome II voor het zeerecht", *NiPR* 2008, (469), 477; van der Velde, 197-198 et plus loin 313-318.

⁶² Voir et comp. Griggs, P., "Obstacles to uniformity of maritime law", dans Comité Maritime International, *Yearbook* 2002, Anvers, CMI, 2003, (158), 160; Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, E.U.T., 2005, 21; Smeele, F.G.M., "Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking", dans De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom, 2006, (225), 239.

Les législateurs nationaux ont donc la liberté d'élaborer un règlement propre pour les abordages ayant une simple dimension nationale. Il semble cependant que de nombreux pays aient aligné leur propre règlement légal sur les termes de la Convention sur les Abordages 1910⁶³.

Le législateur belge a également opté pour cette solution. L'exposé des motifs du projet de loi en vue de l'adaptation de la Loi maritime, le traduit dans les termes suivants:

[...] il faut étendre l'application des règles conventionnelles à tous les litiges qui peuvent surgir, lors même que des ressortissants d'un Etat non contractant y sont parties et que tous les intéressés sont ressortissants du même Etat.

Ce résultat ne peut être obtenu qu'en substituant aux dispositions des lois nationales les règles adoptées par la Conférence de Bruxelles⁶⁴.

La façon dont le législateur a approché la mise en application de la Convention sur les Abordages 1910, montre clairement que cette convention est considérée comme ayant un effet direct⁶⁵. C'est également le cas dans d'autres pays⁶⁶.

8.31. Pour une bonne compréhension, rappelons que dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation, on a choisi en principe, pour diverses raisons, de répéter dans le code les règles conventionnelles d'application directe et de stipuler expressément l'origine conventionnelle tout comme l'obligation de donner une interprétation conforme à la convention⁶⁷. La Convention sur les Abordages 1910 entre également en considération pour ce traitement.

8.32. La déclaration citée ci-dessus dans l'exposé des motifs pour la loi d'adaptation laisse supposer que les dispositions en question de l'actuelle Loi maritime sont une copie exacte de la Convention sur les Abordages 1910.

Une comparaison du texte de la loi avec le texte de la convention fait apparaître immédiatement plusieurs différences⁶⁸. Pour le préciser, les deux textes sont repris intégralement dans le tableau ci-dessous. En ce qui concerne le texte de la convention, seules les dispositions de fond sont reprises, pour faciliter la lecture du présent rapport et pour permettre une comparaison aisée. La version de la Loi maritime donnée ci-dessous est bien sûr celle qui est établie par la Loi du 21 octobre 1997.

Lors de la rédaction des dispositions de l'Ebauche du Code belge de Navigation il fallait bien reprendre le texte authentique français de la Convention sur les Abordages 1910⁶⁹.

Convention sur les Abordages 1910	Loi maritime
Article premier <i>En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant</i>	

⁶³ Pour plus de détails, voir *infra*, n° 8.61 et s.

⁶⁴ *Doc.Parl.*, Chambre, 1910-11, n° 109, 1-2.

⁶⁵ Au sujet de cette question en général, voir Livre Bleu 1, 75 et s., n° 1.86 et s.

⁶⁶ Voir *infra*, n° 8.72 et 8.78 concernant la France et les Pays-Bas.

⁶⁷ Voir à ce sujet le Livre Bleu 1, 75 et s., n° 1.86 et s.

⁶⁸ *Comp.* à ce sujet brièvement De Smet I, 572-573, n° 467.

⁶⁹ Voir aussi le tableau comparatif avec la Convention sur les Abordages 1960 *infra*, n° 8.56.

<i>à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.</i>	
Article 2 <i>Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.</i>	Article 251 <i>Si l'abordage est fortuit, ou s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.</i>
<i>Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.</i>	<i>Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.</i>
Article 3 <i>Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</i>	<i>Si l'abordage a été causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.</i>
Article 4 <i>S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.</i>	<i>S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.</i>
<i>Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.</i>	<i>Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.</i>
<i>Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'al. 1 du présent article, il doit définitivement supporter.</i>	<i>Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 4 du présent article, il doit définitivement supporter.</i>
<i>Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.</i>	
Article 5 <i>La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.</i>	<i>La responsabilité établie par les dispositions qui précèdent subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.</i>
Article 6 <i>L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.</i>	Article 252 <i>L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.</i>
<i>Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.</i>	
Article 7 <i>Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.</i>	Article 270 <i>Sont prescrites:</i> <i>- toutes actions en réparation de dommages causés par un abordage, deux ans à partir de l'événement;</i>

<i>Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'al. 3 de l'art. 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.</i>	<i>le délai pour intenter les actions en recours admises par l'avant-dernier alinéa de l'article 251 est d'une année; cette prescription ne court que du jour du paiement;</i>
<i>Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.</i>	
<i>Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.</i>	
	Article 253 <i>Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires. Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.</i>
	Article 254 <i>Le capitaine ou le propriétaire d'un navire abordé peuvent agir pour compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et de toutes autres parties lésées par l'abordage. L'action intentée par le capitaine ou le propriétaire pour le dommage subi par le navire conserve le droit des autres intéressés.</i>
Article 8 <i>Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.</i>	Article 255 <i>Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.</i>
<i>Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.</i>	<i>Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.</i>
<i>Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.</i>	
Article 9 <i>Les hautes parties contractantes dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.</i>	
<i>Les hautes parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.</i>	
Article 10 <i>Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires,</i>	

<i>telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.</i>	
Article 11 <i>La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.</i>	
Article 12 <i>Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des hautes parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.</i> <i>Il est entendu toutefois:</i> <i>1. Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité;</i> <i>2. Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable.</i>	
Article 13 <i>La présente convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</i>	Article 256 <i>Les dispositions du présent titre s'étendent à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</i>
	Article 278 <i>Le Titre VII relatif à l'abordage, le titre VIII relatif à l'assistance et au sauvetage, les alinéas 1, 2, 3 et 4 de l'article 270, sont applicables aux bateaux d'intérieur.</i>

8.33. Les différences sur le contenu entre la Convention sur les Abordages 1910 et la Loi maritime belge peuvent être divisées en trois catégories.

Une première catégorie de différences trouve son origine dans les possibilités que la Convention offre elle-même aux législateurs nationaux de faire leurs propres choix sur certains points. Il ne s'agit donc pas spécialement de disparités avec les prescriptions de la convention mais de compléments nationaux.

Une deuxième catégorie de différences porte sur les dispositions reprises dans le titre de l'abordage de la Loi maritime, qui ne trouvent pas leur origine dans la Convention sur les Abordages 1910 mais dans une initiative nationale complémentaire.

Une troisième catégorie de différences concerne les dispositions de la Convention qui n'ont pas été reprises dans la Loi maritime belge.

Nous passons ces différences en revue ci-dessous en les soumettant à une évaluation critique.

8.34. Tout d'abord, la Convention sur les Abordages 1910 offre au législateur national plusieurs possibilités de compléter les prescriptions de la convention.

8.35. Ainsi, l'article 12, premier alinéa, stipule que le législateur national a la possibilité d'élargir le domaine d'application de la convention aux cas prévus par la loi. Le législateur belge en a fait un usage implicite en intégrant les prescriptions de la Convention sur les Abordages 1910 dans la Loi maritime et en supprimant ainsi le critère d'applicabilité que tous les navires concernés doivent être des parties contractantes. Vis-à-vis des ressortissants d'un Etat non contractant, la Belgique n'a pas posé d'exigence de réciprocité à cet égard (voir art. 12, deuxième alinéa, 1^o de la Convention)⁷⁰. Il ressort également de la Loi maritime que les règles découlant de la Convention sur les Abordages 1910 s'appliquent également lorsque tous les intéressés qui saisissent un tribunal belge sont eux-mêmes belges (voir art. 12, deuxième alinéa, 2^o de la Convention)⁷¹. En vue d'une uniformité internationale, de la facilité d'utilisation et de la sécurité juridique, il est préférable de confirmer dans le Code belge de la Navigation cet alignement des dispositions 'nationales' sur les prescriptions de la convention, mais de façon plus explicite. L'intégration dans le code des prescriptions à effet direct de la convention facilite la tâche.

8.36. A ce jour, la Belgique n'a pas utilisé la possibilité offerte par l'article 7, quatrième alinéa, de la convention de prolonger le délai de prescription lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux de l'Etat où est établi le demandeur. La préparation parlementaire ne fait pas ressortir la raison pour laquelle elle ne l'a pas fait. Il serait pourtant préférable de ne pas innover en la matière dans le Code belge de la Navigation. Tout d'abord, depuis près d'un siècle que les règles de prescription sont en vigueur en Belgique, il semble que personne n'ait insisté pour introduire la prolongation rendue possible par la Convention, même pas lors de la première consultation sur la codification qui est actuellement à l'ordre du jour. Deuxièmement, la prolongation compliquerait le régime de la prescription, alors qu'on vient d'argumenter ci-dessus pour quelle raison on préfère le concevoir de la façon la plus uniforme possible⁷². Troisièmement, l'option proposée s'aligne sur la suppression commentée déjà ailleurs ou du moins sur le resserrement de la prolongation analogue de l'échéance concernant les privilèges maritimes et fluviaux⁷³. Quatrièmement, on le verra par la suite, la prolongation est considérée comme étant inutile dans d'autres pays également tels que l'Allemagne, la France et les Pays-Bas. Cinquièmement, la possibilité de prolongation analogue qui était rendue possible dans la Convention Sauvetage de 1910, a été supprimée dans la Convention sur l'Assistance de 1989⁷⁴, ce qui confirme une fois de plus que la règle est jugée inutile au niveau international.

8.37. Le tableau comparatif présenté ci-dessus nous apprend également que la Belgique n'a pas répondu à l'invitation formulée dans le dernier alinéa de l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1910 de déterminer à l'égard des actions récursoires en réparation de dommages aux personnes "la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord". Bien que Smeesters et Winkelmolen en concluent que les règles générales de limitation sont applicables⁷⁵, il serait utile de reprendre dans le code belge de la Navigation une disposition expresse dans ce sens.

⁷⁰ Voir déjà *supra*, n° 8.27.

⁷¹ Voir également la citation de la préparation parlementaire donnée *supra*, n° 8.30.

⁷² Voir *supra*, n° 8.23.

⁷³ Voir Livre Bleu 3.

⁷⁴ Voir *supra*, n° 8.250.

⁷⁵ Smeesters-Winkelmolen III, 303, n° 1155.

8.38. La deuxième catégorie de différences porte sur des dispositions de la Loi maritime belge qui ne trouvent pas leur origine dans la Convention sur les Abordages 1910. C'est le cas pour les articles 253 et 254.

8.39. L'article 253 de l'actuelle Loi maritime était déjà repris dans la Loi maritime de 1879 (art. 230). La disposition s'inspirait d'un projet de loi français de 1867⁷⁶.

Le premier alinéa de l'article porte sur la façon dont l'action est intentée et stipule que le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires.

Le deuxième alinéa dit que le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.

Il n'y a pas lieu de reprendre tel quel l'article 253 de la Loi maritime dans le Code belge de la Navigation, bien au contraire.

En ce qui concerne l'action intentée contre le capitaine, Beltjens a donné le commentaire suivant:

L'article 253 stipule que le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires. Il est clair que l'action peut être intentée au propriétaire du navire. Il ne fallait pas un texte pour le dire. Que l'action puisse être dirigée contre le capitaine, c'est-à-dire que le capitaine puisse, aux lieu et place du propriétaire, être assigné en justice, c'est ce qui résulte du mandat légal conféré au capitaine. Ce n'est pas seulement en matière d'abordage, c'est en toute matière que le capitaine a le pouvoir de représenter en justice les propriétaires du navire⁷⁷.

Alors que l'article 253 de la Loi maritime reflète en effet un principe de droit maritime général, il faut rappeler que ce dernier est explicité dans le Chapitre 2 du Titre 4 du Livre 3 de l'Ebauche du Code belge de la Navigation commenté ailleurs, et que cette nouvelle disposition est également valable en dehors du domaine spécifique du droit de l'abordage⁷⁸. La reprise dans le Code belge de la Navigation de la règle spécifique de l'article 253, premier alinéa, de la Loi maritime est donc superflue.

En ce qui concerne la règle de responsabilité contenue dans l'article 253, deuxième alinéa, de la Loi maritime, rappelons une fois encore que le Chapitre 3 du Titre 4 de l'Ebauche du Code belge de la Navigation reprend un tout nouveau règlement concernant la responsabilité personnelle de l'équipage, basé sur l'article 18 de la Loi sur les Contrats de Travail de 1978 et qui rend superflu et même indésirable le maintien des anciennes règles de responsabilité spécifiquement maritimes et généralement plus sévères pour le capitaine⁷⁹. L'article 253, deuxième alinéa, de la Loi maritime ne doit donc pas non plus être repris dans le Code belge de la Navigation.

8.40. L'article 254 de la Loi maritime a été introduit par la loi du 12 août 1911, intégrant les dispositions de la Convention sur les Abordages 1910 dans la Loi maritime⁸⁰. L'article 254 ne trouve toutefois pas son origine dans la Convention. Il s'agit d'un propre ajout du législateur belge. L'article stipule que le capitaine ou le propriétaire d'un navire abordé peuvent agir pour compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et de toutes autres parties

⁷⁶ Voir Jacobs I, 592-594, n° 951-952; voir également Beltjens, IV, 1076, n° 1.

⁷⁷ Beltjens, IV, 1076, n° 1; comp. Jacobs I, 593, n° 951.

⁷⁸ Voir Livre Bleu 5.

⁷⁹ Voir une fois encore le Livre Bleu 5.

⁸⁰ L'art. 231 correspondant de la Loi maritime de 1879 déclarait le capitaine uniquement compétent pour ester en justice afin de conserver son droit (pour plus de détails, voir Jacobs I, 593, n° 951).

lésées par l'abordage. Cette disposition est une dérogation au principe *nul ne plaide par procureur*. Comme expliqué déjà ailleurs, cette dérogation était justifiée selon le législateur étant donné que les actions en matière maritime et plus particulièrement portant sur l'abordage doivent être intentées sans retard⁸¹.

L'exposé donné ailleurs sur la compétence du capitaine conclut qu'à ce sujet également la reprise d'une règle générale dans le Code belge de la Navigation est souhaitable⁸². Cette règle se trouve dans le Chapitre 2 du Titre 4 de l'Ebauche⁸³. Il en découle que l'application spécifique évoquée dans l'article 254 de la Loi maritime ne doit pas non plus être reprise dans le code.

8.41. La troisième catégorie de différences entre la Convention sur les Abordages 1910 et la Loi maritime porte sur les dispositions de la Convention qui ne sont pas reprises dans la Loi maritime.

8.42. Une différence frappante est que l'article 1 de la Convention n'a pas été repris dans la Loi maritime. Cet article stipule qu'en cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions de la Convention, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit. Bien que ces dispositions puissent également être déduites du contenu et du contexte des dispositions qui ont bien été reprises dans le titre abordage de la Loi maritime, la spécification que ces dispositions sont applicables quelles que soient les eaux dans lesquelles l'abordage s'est produit, présente plus particulièrement une utilité évidente. Il est donc préférable de reprendre le principe de l'article 1 de la Convention sur les Abordages 1910 dans le Code belge de la Navigation.

8.43. De même, le deuxième alinéa de l'article 6 de la Convention sur les Abordages 1910, qui stipule que quant à la responsabilité de l'abordage il n'y a point de présomptions légales de faute, n'a pas été repris dans la Loi maritime. Ceci confirme le principe apparaissant déjà dans l'article 3 de la Convention que chaque demandeur doit prouver la faute du navire, les dommages et le lien de cause à effet entre la faute et les dommages.

Selon Smeesters et Winkelmolen il s'ensuit de l'article 251, deuxième alinéa, de la Loi maritime que la règle parfois suggérée auparavant que le navire naviguant qui aborde un navire au mouillage est supposé être en faute, est supprimée. Cette disposition dit que le premier alinéa de l'article 251 relatif au doute sur l'abordage reste d'application au cas où les navires ou l'un d'eux sont au mouillage au moment de l'événement⁸⁴. Cette interprétation ne justifie cependant pas encore le fait de ne pas reprendre dans la Loi maritime l'article 6 assez fondamental de la Convention sur les Abordages 1910.

D'ailleurs, l'absence d'une présomption légale de faute est régulièrement à l'ordre du jour dans la jurisprudence⁸⁵. La règle a donc bel et bien un intérêt pratique.

Il est donc souhaitable de reprendre ledit article de la Convention dans le Code belge de la Navigation.

⁸¹ Voir une fois encore le Livre Bleu 5.

⁸² Voir le Livre Bleu 5.

⁸³ Voir une fois encore le Livre Bleu 5.

⁸⁴ Smeesters-Winkelmolen III, 297-298, n° 1152.

⁸⁵ Voir notamment Gand 20 novembre 1997, *JPA* 1998, 229 et ensuite la jurisprudence citée dans De Weerd, I, "Aanvaring", dans De Weerd III, (1), 5, n° 1173.

8.44. L'article 8, troisième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, selon lequel le propriétaire du navire n'est pas responsable de la négligence du capitaine de prêter assistance, n'est pas repris non plus dans la Loi maritime. Il n'y a pas de raison de ne pas reprendre cette règle dans le Code belge de la Navigation⁸⁶.

8.45. La Loi maritime ne stipule pas que les dispositions sur l'abordage ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires et aux conventions de transport ou autres conventions. Cette disposition apparaît toutefois à l'article 10 de la Convention sur les Abordages 1910. Pour éviter toute confusion, il est souhaitable de reprendre également ce règlement dans le Code belge de la Navigation.

8.46. L'article 11 de la Convention sur les Abordages 1910 n'a pas non plus été repris dans la Loi maritime. Cet article prévoit la non-applicabilité de la Convention aux bâtiments de guerre et aux navires d'Etat. La règle visée ne demandait apparemment pas d'explication parce que l'ensemble de la Loi maritime avait pour but au départ de n'être valable que pour les navires exploités dans un but lucratif. Dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation on a choisi une application plus vaste des règles d'abordage⁸⁷ et ce point a été élaboré en partie dans le Chapitre 6 du Titre 2 du Livre 3 consacré au statut des navires d'Etat.

8.47. Pour terminer, une comparaison de la Convention sur les Abordages 1910 avec la Loi maritime laisse encore apparaître que le législateur belge a réuni dans l'article 251 quatre articles de la Convention sur les Abordages 1910, à savoir les articles 2 à 5⁸⁸. Cela entrave la bonne lisibilité du texte de la loi. Il ne ressort pas de la préparation parlementaire de la loi d'adaptation qu'il y avait une raison précise de procéder ainsi. Dans le Code belge de la Navigation, les dispositions conventionnelles importantes sont mieux réparties dans des dispositions de loi séparées.

8.48. Indépendamment des différences entre la Loi maritime et la Convention sur les Abordages 1910, il faut constater que cette dernière convention, et de ce fait aussi la Loi maritime, laisse plusieurs problèmes sans solution ou du moins ne les a pas abordés de façon suffisamment explicite.

8.49. Ce qui est frappant c'est que la Convention sur les Abordages 1910 ne stipule pas expressément qui est le débiteur de l'indemnité due pour l'abordage.

La Convention ne mentionne dans les articles fondamentaux 3 et 4 que la responsabilité du navire.

L'article 251 de la Loi maritime belge n'apporte pas non plus d'éclaircissement.

L'article 253, qui stipule que le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires, confirme l'impression que la responsabilité repose quoi qu'il en soit sur le propriétaire (enregistré) du navire.

Rappelons que la responsabilité du propriétaire du navire pour les fautes du capitaine et des autres membres d'équipage est actuellement fermement établie à l'article 46, §§ 2 et 3 de la Loi maritime, commenté ailleurs⁸⁹. Le droit belge ne développe pas de règle spécifique pour le cas

⁸⁶ Voir déjà *supra*, n° 8.25.

⁸⁷ Voir déjà *supra*, n° 8.13 et s. et aussi n° 8.35.

⁸⁸ Comp. Rodière TGDM EDM, 21, n° 10.

⁸⁹ Voir Livre Bleu 4.

d'un abordage causé par un navire exploité en affrètement coque nue, dont le capitaine n'est pas un préposé du propriétaire du navire. La jurisprudence estime que l'armateur-affréteur ne peut être assigné en justice⁹⁰.

Dans quelques pays, le législateur a essayé, lors de la rédaction des dispositions sur l'abordage, d'expliciter que le propriétaire du navire est le responsable. En Allemagne c'est le "Reeder" qui est déclaré responsable de l'abordage⁹¹, mais le cas échéant et plus particulièrement en cas d'affrètement coque nue, c'est le "Ausrüster" qui intervient à sa place, d'ailleurs également en tant que demandeur d'une réparation pour abordage⁹². La législation anglaise va apparemment dans le même sens⁹³. Aux Pays-Bas, c'est dans tous les cas le propriétaire qui est responsable de l'abordage⁹⁴. D'autres législations sur l'abordage, telles que la française, la norvégienne et la chinoise, mentionnent la responsabilité du navire en faute sans expliciter si le propriétaire du navire peut être toujours ou exclusivement assigné en justice.

Il ne semble pas nécessaire d'adopter un autre règlement dans le Chapitre du Code belge de la Navigation présenté ici. Les règles générales commentées ailleurs concernant la responsabilité du propriétaire du navire et de l'équipage, qui sont reprises dans le Chapitre 3 du Titre 3 et dans le Chapitre 3 du Titre 4 et qui ne diffèrent pas fondamentalement à ce sujet du règlement de l'actuel article 46 de la Loi maritime, offrent en effet suffisamment de clarté. Elles impliquent que le propriétaire du navire peut être assigné en justice et à côté de lui, *in solidum*, le commettant du capitaine ou des autres membres d'équipage qui ont commis la faute en question (généralement "l'armateur"). Même si, outre le propriétaire du navire, le commettant est responsable, cela ne vaut que dans les limites des règles matérielles spécifiques de responsabilité du droit de l'abordage.

8.50. Une autre illustration du fait que la Convention sur les Abordages 1910 et la Loi maritime laissent certains problèmes sans solution est que les deux textes partent manifestement du point de vue qu'un abordage implique toujours *deux* navires⁹⁵. Cela donne lieu à confusion lorsque plus que deux navires sont impliqués dans un abordage. C'est surtout sur le sort du navire tiers innocent qui subit des dommages suite à un abordage avec deux ou plusieurs navires en faute qu'il y avait plutôt confusion⁹⁶. La question primordiale était de savoir ici si le navire tiers innocent pouvait assigner les navires en faute solidairement ou *in solidum* ou bien s'il ne pouvait assigner les navires qu'à concurrence de leur faute respective dans l'abordage. Cette question concernait en fait la portée de l'article 4, deuxième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, qui stipule:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

La Cour de Cassation belge a décidé le 2 avril 1936 que la responsabilité proportionnelle ne s'applique pas aux abordages avec un navire tiers innocent. La cour envisageait:

⁹⁰ Comm. Anvers 29 novembre 1954, *JPA* 1955, 429; voir aussi De Weerd, I, "Aanvaring", dans De Weerd III, (1), 11, n° 1197; Smeesters-Winkelmolen I, 135-138, n° 96.

⁹¹ Voir § 735 HGB, cité *infra*, n° 8.62.

⁹² Voir Rabe, 235-236, n° 21-22; voir aussi le Livre Bleu 4.

⁹³ Voir Section 187(3) MAS 1995, cité *infra*, n° 8.69.

⁹⁴ Voir art. 544-545 et 1005-1006 Livre 8 NBW, cité *infra*, n° 8.79.

⁹⁵ Voir d'ailleurs l'art. 255 de la Loi maritime.

⁹⁶ Voir en détail Smeesters-Winkelmolen III, 303-312, n°1157.

*Que si, dans les alinéas 2 et 3 de l'art. 4, la convention a prévu une absence de solidarité ou une solidarité envers les tiers, elle a entendu par tiers les intéressés à la cargaison, les équipages, les passagers et les autres personnes se trouvant à bord des deux navires entrés en collision et en faute tous deux*⁹⁷.

Se basant sur une enquête approfondie, Smeesters et Winkelmolen ont également écrit:

*La portée de la Convention doit [...] être recherchée non pas dans les travaux préparatoires de notre loi, mais dans les travaux des Conférences Diplomatiques. Or, ces travaux préparatoires sont formels: la règle du partage proportionnel de la responsabilité établie par l'article 4 de la Convention, ne s'applique qu'entre les navires en faute et les cargaisons se trouvant à leur bord*⁹⁸.

Par la suite, d'autres auteurs belges sont arrivés à la même conclusion⁹⁹.

Ce point de vue partagé également dans d'autres pays avait déjà été explicitement confirmé pour la navigation intérieure dans l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1930 mentionné encore brièvement ci-dessous¹⁰⁰, qui stipule:

Si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés au bateau innocent, ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord de ce bateau.

L'article 4, premier alinéa, de la Convention sur les Abordages 1960¹⁰¹ commenté encore plus en détail ci-dessous, le répète:

Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux (accent ajouté).

Comme on le verra ci-dessous¹⁰², le législateur néerlandais, qui était également lié par la Convention sur les Abordages 1910 pour ce qui est de l'abordage en mer, a choisi d'explicitement dans la législation nationale cette règle qui correspond sans aucun doute à l'intention des parties contractantes. Il est utile de le faire également dans le Code belge de la Navigation.

On peut confirmer ici le point de vue que la responsabilité en question vis-à-vis du navire tiers innocent est et reste une responsabilité *in solidum*¹⁰³.

8.51. Lors de la présentation des nouveaux articles de loi ci-dessous, nous discuterons encore de plusieurs problèmes d'interprétation analogues à la Convention sur les Abordages 1910 auxquels nous donnerons une solution.

⁹⁷ Cass. 2 avril 1936, *JPA* 1936, 225.

⁹⁸ Smeesters-Winkelmolen III, 311-312, n° 1157.

⁹⁹ Voir notamment De Smet I, 584-586, n° 475 et les autres références à cet ouvrage.

¹⁰⁰ Voir *infra*, n° 8.52.

¹⁰¹ Voir *infra*, n° 8.56-8.57.

¹⁰² Voir *infra*, n° 8.86.

¹⁰³ Voir Smeesters-Winkelmolen III, 316-317, n° 1159.

- LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1930

8.52. Le 9 décembre 1930 a été signée à Genève la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure. Cette Convention règle l'abordage entre les navires d'intérieur (art. 1) et a repris en grande partie à cet effet les principes de la Convention sur les Abordages 1910. Etant donné que la Belgique n'est pas liée par la Convention sur les Abordages 1930 et que cette convention est remplacée en outre par la Convention sur les Abordages 1960, commentée plus loin¹⁰⁴, elle ne doit pas être prise en considération pour la rédaction du Code belge de la Navigation.

- LA CONVENTION SUR LA COMPÉTENCE CIVILE EN MATIÈRE D'ABORDAGE 1952

8.53. Au niveau international, la compétence civile en matière d'abordage est réglée par la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 susmentionnée. Plus de 60 pays sont parties contractantes à cette convention. La Belgique y est également liée¹⁰⁵ et elle intervient en outre comme dépositaire.

8.54. Les principales dispositions de la Convention susmentionnée sont libellées comme suit:

Article 1

1) L'action du chef d'un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure pourra être intentée uniquement:

- a) soit devant le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;*
- b) soit devant le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou sur un autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie;*
- c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.*

2) Il appartiendra au demandeur de décider devant lequel des tribunaux indiqués au paragraphe précédent l'action sera portée.

3) Le demandeur ne pourra pas intenter au même défendeur une nouvelle action basée sur les mêmes faits devant une autre juridiction sans se désister de l'action déjà introduite.

Article 2

Les dispositions de l'art. 1^{er} ne portent aucune atteinte au droit des Parties de porter une action à raison de l'abordage devant telle juridiction qu'elles auront choisie d'un commun accord ou bien de la soumettre à l'arbitrage.

Article 3

1° Les demandes reconventionnelles nées du même abordage pourront être portées, devant le tribunal compétent pour connaître de l'action principale aux termes de l'article premier.

2° Dans le cas où il existe plusieurs demandeurs, chacun pourra porter son action devant le tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie.

3° Au cas d'abordage où plusieurs navires sont impliqués, rien dans les dispositions de la présente Convention ne s'oppose à ce que le tribunal saisi par application des règles de l'art. 1^{er} se déclare compétent suivant les règles de compétence de sa loi nationale pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

¹⁰⁴ Voir *infra*, n° 8.56-8.57.

¹⁰⁵ Voir *supra*, n° 8.8.

Article 4

La présente convention s'étend aux actions tendant à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 5

Rien de ce qui est prescrit dans la présente convention ne modifie les règles de droit qui sont en vigueur dans les Etats Contractants, en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerre ou des navires appartenant à l'Etat ou au service de l'Etat.

Article 6

La présente Convention sera sans effet en ce qui concerne les actions nées du contrat de transport ou de tout autre contrat.

Article 7

La présente Convention ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868¹.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties Contractantes.

Il est entendu toutefois:

1° qu'à l'égard des intéressés ressortissant d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité;

2° que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

8.55. La Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 n'a pas été reprise dans la Loi maritime. Pourtant, le Conseil d'Etat avait conseillé, lors de la ratification de la convention par la Belgique, de la reprendre bel et bien dans la législation interne, comme des Conventions CMI précédentes¹⁰⁶. La Commission de la justice avait également conseillé à ce moment d'aligner la législation nationale sur celle de la convention¹⁰⁷.

La validité de la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage de 1952 est laissée inchangée par le Règlement de Bruxelles I¹⁰⁸ tout comme par le CDIP¹⁰⁹.

L'article 637 C.J. déjà cité plus haut n'est pas non plus influencé par le CDIP¹¹⁰.

Comme exposé ailleurs, il est en général souhaitable que même des règlements conventionnels à effet direct soient intégrés autant que possible dans le Code belge de la Navigation¹¹¹ et que le Code belge de la Navigation contienne des règlements de DIP explicites¹¹².

¹⁰⁶ *Doc.Parl.*, Chambre, 1954-55, n° 259/1, 6.

¹⁰⁷ Voir *Doc.Parl.*, Sénat, 1960-61, n° 102, 5-6.

¹⁰⁸ Voir art. 67 Règlement Bruxelles I et ensuite notamment Erauw, J., *Internationaal Privaatrecht*, Malines, Kluwer, 2009, 142, n° 71.

¹⁰⁹ Voir déjà *supra*, n° 8.28.

¹¹⁰ Rigaux, F. et Fallon, M., *Droit international privé*, Bruxelles, Larcier, 2005, 942, n° 15.29.

¹¹¹ Voir déjà *supra*, n° 8.31 et leurs références.

¹¹² Voir le Livre Bleu 1, 143 et s., n° 1.225 et s.

Sous réserve d'un examen plus approfondi, il peut cependant suffire de reprendre dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation un renvoi à la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 et à l'article 637 C.J. Ces renvois renforcent certainement la lisibilité de la législation et sont également utilisés ailleurs dans l'Ebauche¹¹³.

- LA CONVENTION SUR LES ABORDAGES 1960

8.56. La Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure (anglais Convention Relating to the Unification of Certain Rules concerning Collisions in Inland Navigation), citée déjà ci-dessus et signée à Genève le 15 mars 1960 (appelée ci-après la "Convention sur les Abordages 1960") répète en partie les principes posés dans la Convention sur les Abordages 1930. La nouvelle Convention est née au sein de la United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Elle a été signée mais pas ratifiée par la Belgique. Actuellement, 13 pays sont liés par la Convention, dont l'Allemagne, la France et les Pays-Bas.

Bien que la Convention sur les Abordages 1960 ne s'applique qu'aux abordages entre bateaux de navigation intérieure, elle peut éventuellement être prise en considération pour servir de source d'inspiration à un nouveau règlement légal belge relatif à l'abordage en général. Alternativement, elle pourrait également être introduite comme règlement spécifique pour les abordages entre bateaux de navigation intérieure.

Pour permettre une comparaison des deux régimes conventionnels, leurs textes français authentiques sont repris ci-dessous¹¹⁴.

Conventionsur les Abordages 1960	Convention sur les Abordages 1910
<p>Article premier</p> <p><i>1. La présente Convention régit la réparation du dommage survenu, du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord.</i></p>	<p>Article premier</p> <p><i>En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.</i></p>
<p><i>2. La présente Convention régit également la réparation de tout dommage que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</i></p>	<p>Article 13</p> <p><i>La présente convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</i></p>
<p><i>3. Le fait que les bateaux visés aux par. 1 et 2 du présent article fassent partie d'un même convoi n'affecte pas l'application de la présente Convention.</i></p>	
<p><i>4. Pour l'application de la présente Convention,</i></p> <p><i>a) le terme «bateau» désigne également les petites</i></p>	

¹¹³ Voir le Livre Bleu 1, 113-114, n° 1.168.

¹¹⁴ A propos du statut des différentes versions linguistiques de la Convention sur les Abordages 1960, voir art. 19 de cette convention.

<p><i>embarcations;</i> <i>b) sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.</i></p>	
<p>Article 2 <i>1. L'obligation de réparer un dommage n'existe que si le dommage résulte d'une faute. Il n'y a pas de présomption légale de faute.</i> <i>2. Si le dommage résulte d'un cas fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou si ses causes ne peuvent être établies, il est supporté par ceux qui l'ont éprouvé.</i> <i>3. En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie d'un convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.</i></p>	<p>Article 2 <i>Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.</i></p>
	<p><i>Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.</i></p>
<p>Article 3 <i>Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci.</i></p>	<p>Article 3 <i>Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</i></p>
<p>Article 4 <i>1. Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux.</i></p>	<p>Article 4 <i>S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.</i></p>
<p><i>2. S'il n'y a pas responsabilité solidaire, les bateaux qui ont concouru, par leurs fautes, à réaliser le dommage en répondant à l'égard des lésés dans la proportion de la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.</i></p>	<p><i>Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.</i></p>
<p><i>3. S'il y a responsabilité solidaire, chacun des bateaux responsables doit prendre à sa charge une part du paiement au créancier égale à celle déterminée par le par. 2 du présent article. Celui qui paie plus que sa part a, pour l'excédent, un recours contre ceux de ses codébiteurs qui ont payé moins que leur part.</i></p>	<p><i>Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'al. 1 du présent article, il doit définitivement supporter.</i></p>
<p><i>La perte qu'occasionne l'insolvabilité de l'un des codébiteurs se répartit entre les autres codébiteurs dans les proportions déterminées par le par. 2 du présent article.</i></p>	
	<p><i>Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des</i></p>

	<i>dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.</i>
Article 5 <i>La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où le dommage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.</i>	Article 5 <i>La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.</i>
Article 6 <i>L'action en réparation du dommage subi n'est subordonnée à aucune formalité spéciale préalable.</i>	Article 6 <i>L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.</i>
	<i>Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.</i>
Article 7 <i>1. Les actions en réparation de dommages se prescrivent dans le délai de deux ans à partir de l'événement.</i>	Article 7 <i>Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.</i>
<i>2. Les actions en recours se prescrivent dans le délai d'un an. Cette prescription cours, soit à partir du jour où une décision de justice définitive fixant le montant de la responsabilité solidaire est intervenue, soit au cas où il n'y aurait pas eu une telle décision, à partir du jour du paiement donnant lieu au recours. Toutefois, en ce qui concerne les actions relatives à la réparation de la part d'un codébiteur insolvable, la prescription ne peut courir qu'à partir du moment où l'ayant droit a eu connaissance de l'insolvabilité de son codébiteur.</i>	<i>Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'al. 3 de l'art. 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.</i>
<i>3. L'interruption et la suspension de ces prescriptions sont régies par les dispositions de la loi du tribunal saisi réglant ces matières.</i>	<i>Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.</i>
	<i>Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.</i>
	Article 8 <i>Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.</i>
	<i>Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.</i>
	<i>Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.</i>
	Article 9 <i>Les hautes parties contractantes dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures</i>

	<i>respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.</i>
	<i>Les hautes parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.</i>
<p>Article 8</p> <p><i>1. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux limitations d'ordre général que des conventions internationales ou des lois nationales apportent à la responsabilité des armateurs, des propriétaires de bateaux et des transporteurs, telles que les limitations fondées sur le tonnage du bateau, la puissance de ses machines ou sa valeur, ou telles que celles résultant de la faculté d'abandon. Elles ne portent pas non plus atteinte aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.</i></p>	<p>Article 10</p> <p><i>Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.</i></p>
<p><i>2. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas à la réparation des dommages qui proviennent ou résultent des propriétés radioactives, ou à la fois des propriétés radioactives et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs.</i></p>	
	<p>Article 11</p> <p><i>La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.</i></p>
	<p>Article 12</p> <p><i>Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des hautes parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.</i></p> <p><i>Il est entendu toutefois:</i></p> <p><i>1. Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité;</i></p> <p><i>2. Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable.</i></p>

8.57. A certains endroits, le texte de la Convention sur les Abordages 1960 est plus clair que celui de la Convention sur les Abordages 1910.

Ainsi, l'article 1.4 de la Convention sur les Abordages 1960 contient une définition claire (et large) de la notion de navire, qui correspond au fond à celle reprise dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation (voir art. 3.1).

L'article 2.3 règle expressément la responsabilité des navires qui font partie d'un convoi remorqué.

L'article 4.1 de la Convention sur les Abordages 1960 tient compte de l'hypothèse que plus de deux navires sont impliqués dans un abordage et il est établi explicitement que les navires en faute sont tenus solidairement de réparer les dommages causés à un navire tiers¹¹⁵. Il est également stipulé explicitement dans la convention plus récente que la responsabilité non solidaire pour les dommages aux biens vaut pour tous les biens se trouvant à bord de l'autre navire (même ceux qui n'appartiennent éventuellement pas au propriétaire du navire ou aux passagers).

L'article 4.3 de la Convention sur les Abordages 1960 règle l'incidence des conséquences de l'insolvabilité d'un codébiteur solidaire.

Ces éclaircissements, dont certains sont indéniablement inspirés du contexte spécifique de la navigation intérieure, n'empêchent pas qu'en ce qui concerne les principes, la Convention sur les Abordages 1960 ne contient pas de modifications radicales par rapport à la Convention sur les Abordages 1910. Dans un certain sens, la Convention sur les Abordages 1960 peut être considérée comme une modernisation de la Convention sur les Abordages 1910.

La question de savoir si la Belgique devrait encore adhérer à la Convention sur les Abordages 1960 trouvera une réponse lors de l'évaluation des intérêts concernés¹¹⁶.

- LES RÈGLES DE RIO

8.58. En ce qui concerne le DIP relatif aux abordages, il faut référer au projet de Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la compétence civile, le choix de la loi, la reconnaissance et l'exécution des jugements en matière d'abordage (anglais Draft International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and Enforcement of Judgments in Matters of Collision), approuvé par le CMI à Rio de Janeiro en septembre 1977 et qui est également connu sous la dénomination "Rio Rules" ou "Règles de Rio"¹¹⁷.

Ce projet de convention avait pour but de résoudre plusieurs problèmes issus de la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952.

Les Règles de Rio donnent une définition de l'abordage qui correspond au point de vue reflété dans la Convention sur les Abordages 1910. Cette définition est la suivante:

heurts entre deux ou plusieurs navires, dont l'un au moins est un navire de mer, et de tout autre accident dans lequel sont impliqués de tels navires, résultant d'une manœuvre, de l'omission d'une manœuvre ou de l'inobservation de toute règle de navigation applicable, qu'elle soit ou non inscrite dans un Règlement, même si aucun heurt n'a effectivement eu lieu (art. 1(1), deuxième alinéa).

Les Règles de Rio contiennent entre autres un règlement propre concernant la juridiction en matière d'actions relatives à l'abordage et laissent au demandeur le choix de porter son action devant le juge du domicile du défendeur, celui du lieu de l'abordage, celui du lieu de la saisie, celui

¹¹⁵ Voir déjà *supra*, n° 8.50.

¹¹⁶ Voir *infra*, n° 8.97.

¹¹⁷ Voir Comité Maritime International, *Documentation 1977 I Rio de Janeiro - Textes français*, Anvers, CMI, s.d., 6-26; Comité Maritime International, *Documentation 1977 II Rio de Janeiro*, Anvers, CMI, s.d., 103-113.

du lieu où le défendeur a des biens qui ont été saisis ou celui du lieu où un fonds de limitation a été constitué (art. 2(1)).

L'article 4 du projet du CMI indique le droit applicable:

A moins que les parties n'en conviennent autrement, lorsqu'un abordage se produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale d'un Etat, la loi de cet Etat s'appliquera, et lorsqu'un abordage se produit dans des eaux situées au delà de la mer territoriale, la loi du tribunal saisi de l'affaire s'appliquera, mais lorsque tous les navires impliqués sont immatriculés ou munis d'autres documents les rattachant au même Etat, ou encore si leurs propriétaires relèvent d'un même Etat, la loi de cet Etat s'appliquera, quelque soit l'endroit où ait eu lieu l'abordage.

Pourvu cependant que dans les cas mettant en cause des navires immatriculés ou munis d'autres documents ne les rattachant pas à un même Etat, le tribunal saisi de l'affaire applique toute Convention laquelle tous ces Etats ont donné effet.

Pourvu également que, dans la mesure où il est établi que la loi de tous ces Etats est conforme aux principes d'une convention, le tribunal saisi de l'affaire appliquera cette loi dans la même mesure.

Quelles que soient les dispositions du présent article, il sera fait application des règles de navigation prévalant à l'endroit de l'abordage, qu'elles soient ou non inscrites dans un Règlement.

Il ressort du début de cette disposition ("*A moins que les parties n'en conviennent autrement*") que le choix contractuel du droit applicable est jugé possible par les Règles de Rio. Le choix de la loi applicable peut se faire tant après l'abordage qu'avant, par ex. dans un contrat de remorquage ou de transbordement¹¹⁸.

Les Règles de Rio spécifient ensuite quels sont les points qui sont régis par le droit applicable (art. 5).

Les Règles de Rio contiennent également des dispositions sur la reconnaissance et l'exécution de jugements (art. 7 et 8).

En raison de la catastrophe avec l'Amoco Cadiz en 1978, les Règles de Rio ont été négligées et les tentatives ultérieures du CMI pour réactiver le dossier n'ont pas abouti jusqu'à présent¹¹⁹. Pourtant le texte est en théorie utile comme fil conducteur pour l'élaboration des règles nationales du DIP. Ainsi, les Règles de Rio furent à la base de l'article 7 de la loi néerlandaise du 18 mars 1993 commenté encore ci-dessous, portant certaines dispositions de droit international privé relatives au droit maritime, au droit de la navigation intérieure et au droit aérien¹²⁰. Entre-temps il faut cependant tenir compte du Règlement de Rome II¹²¹.

- LES RÈGLES DE LISBONNE

8.59. En 1987, le CMI accepta les dites "Lisbon Rules" ou "Règles de Lisbonne". Ce texte établit des principes pour fixer l'indemnité due en raison d'un abordage. Son but est d'être appliqué volontairement par les parties. Il ne s'agit pas d'un règlement conventionnel destiné à être appliqué dans la législation nationale. On n'a pas trouvé d'exemples de lois nationales dans lesquelles les principes des Règles de Lisbonne ont été repris pendant l'exploration de droit comparatif effectuée en vue de la rédaction de l'Ebauche du Code belge de la Navigation. Dans

¹¹⁸ Van der Velde, 211-212. La question se pose toutefois de savoir si dans ces cas, il est encore question de dommages extracontractuels causés par l'abordage sur lesquels le droit d'abordage est d'application.

¹¹⁹ Voir van der Velde, 208-209.

¹²⁰ Voir *infra*, n° 8.91.

¹²¹ Voir *supra*, n° 8.28.

ce qui suit, les Règles de Lisbonne resteront donc hors considération. Ce qui ne signifie pas que l'application du texte ne peut être conseillée.

- LES RÈGLEMENTS DE BRUXELLES I ET DE ROME II

8.60. Il n'existe pas de réglementation européenne spécifique portant sur la responsabilité en cas d'abordage. A ce propos il faut toutefois tenir compte des prescriptions générales contenues dans le Règlement de Bruxelles I et dans le Règlement de Rome II¹²².

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

8.61. L'Allemagne est partie contractante à la Convention sur les Abordages 1910, à la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 ainsi qu'à la Convention sur les Abordages 1960.

8.62. Le règlement légal allemand portant sur l'abordage maritime ("Zusammenstoß von Schiffen") est repris dans le *Handelsgesetzbuch* (§§ 734 à 739). Les dispositions correspondantes sont basées en grande partie sur la Convention sur les Abordages 1910. Quelques particularités méritent malgré tout d'être soulignées.

Alors que la Convention sur les Abordages 1910 mentionne dans l'article 3 fondamental "la faute de l'un des navires" comme facteur générateur de responsabilité, le législateur allemand exige au § 735 une faute de l'équipage:

Ist der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt, so ist der Reeder dieses Schiffes zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

Le législateur allemand essaie ainsi d'aligner le droit relatif à l'abordage sur le règlement légal commenté ailleurs¹²³ de la responsabilité du propriétaire du navire¹²⁴.

Le § 736 est libellé comme suit:

(1) Ist der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden der Besatzung der beteiligten Schiffe herbeigeführt, so sind die Reeder dieser Schiffe zum Ersatz des Schadens, der durch den Zusammenstoß den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen zugefügt wird, nach Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet. Kann nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das auf jeder Seite obwaltende Verschulden als gleich schwer, so sind die Reeder zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

(2) Für den Schaden, der durch die Tötung oder die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer an Bord befindlichen Person entstanden ist, haften die Reeder der Schiffe, wenn der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden herbeigeführt ist, dem Verletzten als Gesamtschuldner. Im Verhältnis der Reeder zueinander gelten auch für einen solchen Schaden die Vorschriften des Absatzes 1.

La formulation "den an Bord befindlichen Sachen" dans le § 736(1) est un élargissement du texte de la convention en accord avec celle-ci, formulation que l'on trouve également aux Pays-Bas¹²⁵.

¹²² Voir déjà *supra*, n° 8.28 et 8.55.

¹²³ Voir le Livre Bleu 4.

¹²⁴ Voir Rabe, 982 et s., n° 9 et s.

¹²⁵ Voir *infra*, n° 8.79-8.80.

Le règlement repris de la Convention sur les Abordages 1910 au § 734 HGB portant sur l'abordage fortuit ou douteux, est jugé superflu par la doctrine allemande¹²⁶.

8.63. Le § 737 (1) fait une réserve expresse sur la validité d'autres règles importantes sur la responsabilité:

Unberührt bleiben die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Reeders und über seine Haftung aus Verträgen sowie die Vorschriften, nach denen die zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen verpflichtet sind, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen.

La doctrine allemande note que le règlement sur la responsabilité découlant de la Convention sur les Abordages 1910 ne diffère que sur un seul point fondamental du droit commun relatif à la responsabilité qui, en vertu du § 840 du *Bürgerliches Gesetzbuch*¹²⁷ prévoit une obligation de réparation solidaire du chef des coauteurs d'un fait dommageable¹²⁸.

8.64. Outre les règles de responsabilité matérielles, le *Handelsgesetzbuch* contient également des règles de compétence qui sont basées sur la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952.

Ces dispositions de loi sont libellées comme suit:

§ 738

(1) Für Klagen auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden, ist das Gericht zuständig,

- 1. in dessen Bezirk der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder eine gewerbliche Niederlassung hat;*
- 2. in dessen Bezirk sich der Zusammenstoß ereignet hat, wenn er im Gebiet eines Hafens oder in Binnengewässern stattgefunden hat;*
- 3. in dessen Bezirk ein Arrest in ein Schiff des Beklagten vollzogen oder die Vollziehung eines Arrests durch Sicherheitsleistung gehemmt worden ist;*
- 4. bei dem bereits eine Klage auf Grund desselben Zusammenstoßes gegen denselben Beklagten anhängig ist oder war.*

Andere Gerichte sind örtlich nicht zuständig; §§ 33, 38, 39 der Zivilprozessordnung bleiben unberührt.

(2) Gegen einen Angehörigen eines fremden Staates kann die Klage auch in anderen Gerichtsständen erhoben werden, wenn nach den Gesetzen dieses Staates die Zuständigkeit für die Klage eines Deutschen im gleichen Fall nicht entsprechend Absatz 1 geregelt ist.

(3) Klagen auf Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch einen Zusammenstoß zugefügt worden ist, können in den Gerichtsständen des Absatzes 1 Satz 1 auch dann erhoben werden, wenn die Ansprüche weder auf die Vorschriften dieses Titels noch auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden.

¹²⁶ Rabe, 980, n° 1.

¹²⁷ Cette disposition est libellée comme suit:

§ 840 Haftung mehrerer

(1) Sind für den aus einer unerlaubten Handlung entstehenden Schaden mehrere nebeneinander verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.

(2) Ist neben demjenigen, welcher nach den §§ 831, 832 zum Ersatz des von einem anderen verursachten Schadens verpflichtet ist, auch der andere für den Schaden verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnis zueinander der andere allein, im Falle des § 829 der Aufsichtspflichtige allein verpflichtet.

(3) Ist neben demjenigen, welcher nach den §§ 833 bis 838 zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, ein Dritter für den Schaden verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnis zueinander der Dritte allein verpflichtet.

¹²⁸ Herber, 383.

§ 738a

(1) Ist eine Klage auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt wird, bei einem ausländischen Gericht anhängig, so hat die Klage die in § 261 Abs. 3 Nr. 1 der Zivilprozessordnung bestimmte Wirkung der Rechtshängigkeit, wenn die Zuständigkeit des Gerichts auf einer dem § 738 Abs. 1 entsprechenden Regelung beruht und wenn das Gericht des Staates, vor dem die Klage auf Schadensersatz anhängig ist, im Falle einer vor einem deutschen Gericht anhängigen Klage die Wirkungen der Rechtshängigkeit anerkennen würde.

(2) Hat ein Kläger vor einem ausländischen Gericht eine Klage gemäß Absatz 1 durchgeführt, so kann er wegen desselben Anspruchs gegen denselben Beklagten bei einem anderen nach § 738 Abs. 1 zuständigen Gericht nicht erneut Klage erheben. Dies gilt nicht, soweit das Verfahren vor dem ausländischen Gericht zu seinen Gunsten durchgeführt worden ist und er auf seine Rechte aus diesem Verfahren verzichtet. Satz 1 ist nur anzuwenden, wenn die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

§ 738b

Die Vorschriften der §§ 738 und 738a gelten nicht, wenn sich der Zusammenstoß auf dem Rhein oder auf der Mosel ereignet hat.

Le § 738a est le résultat de l'article 1, 3) de la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952¹²⁹, qui interdit au demandeur de former une nouvelle action, fondée sur les mêmes faits, devant un autre juge, contre le même défendeur, sans terminer la procédure déjà entamée.

Le § 738b vise à respecter les dispositions de compétence qui sont reprises dans la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 (voir art. 7 de la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952).

8.65. Le § 739 étend explicitement le domaine d'application de l'ensemble du titre sur l'abordage aux abordages dans lesquels un bateau d'intérieur est également impliqué en plus d'un ou de plusieurs navires de mer:

Die Vorschriften dieses Titels gelten auch dann, wenn bei dem Unfall ein der Binnenschifffahrt dienendes Schiff beteiligt ist.

Si aucun navire de mer n'est impliqué dans l'abordage mais uniquement des bateaux de navigation intérieure, ce sont alors les règles sur l'abordage contenues dans les §§ 92-92f du *Binnenschifffahrtsgesetz*, dans lesquels sont intégrées les dispositions de la Convention sur les Abordages 1960, qui sont valables.

8.66. Comme déjà signalé ailleurs¹³⁰, les règles sur l'abordage du *Handelsgesetzbuch* sont en principe également valables pour les navires d'Etat. C'est ce que stipule l'art. 7(1) du *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch* (EGHGB).

8.67. En dehors des règles sur la compétence déjà esquissées, le DIP allemand sur l'abordage n'est pas déposé dans un règlement légal spécifique. On peut retenir ce qui suit d'une ébauche datant d'avant le Règlement de Rome II faite par l'auteur influent Rabe¹³¹.

¹²⁹ Rabe, 1009, n° 1-2.

¹³⁰ Voir le Livre Bleu 2.

¹³¹ Rabe, 974-980, n° 18-39.

Lorsque la Convention sur les Abordages 1910 était d'application, le droit allemand sur l'abordage n'a pas été pris en considération pour les questions réglées dans la convention, même s'il s'alignait sur la convention et même si l'abordage avait eu lieu dans les eaux allemandes.

Par ailleurs, application été faite des règles générales de DIP en matière d'acte dommageable. Celles-ci sont déposées dans le *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche* (EGBGB). Les principales dispositions sont libellées comme suit:

Art 40. Unerlaubte Handlung

(1) Ansprüche aus unerlaubter Handlung unterliegen dem Recht des Staates, in dem der Ersatzpflichtige gehandelt hat. Der Verletzte kann verlangen, daß anstelle dieses Rechts das Recht des Staates angewandt wird, in dem der Erfolg eingetreten ist. Das Bestimmungsrecht kann nur im ersten Rechtszug bis zum Ende des frühen ersten Termins oder dem Ende des schriftlichen Vorverfahrens ausgeübt werden.

(2) Hatten der Ersatzpflichtige und der Verletzte zur Zeit des Haftungsereignisses ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat, so ist das Recht dieses Staates anzuwenden. Handelt es sich um Gesellschaften, Vereine oder juristische Personen, so steht dem gewöhnlichen Aufenthalt der Ort gleich, an dem sich die Hauptverwaltung oder, wenn eine Niederlassung beteiligt ist, an dem sich diese befindet.

(3) Ansprüche, die dem Recht eines anderen Staates unterliegen, können nicht geltend gemacht werden, soweit sie

1. wesentlich weiter gehen als zur angemessenen Entschädigung des Verletzten erforderlich,

2. offensichtlich anderen Zwecken als einer angemessenen Entschädigung des Verletzten dienen oder

3. haftungsrechtlichen Regelungen eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen Übereinkommens widersprechen.

(4) Der Verletzte kann seinen Anspruch unmittelbar gegen einen Versicherer des Ersatzpflichtigen geltend machen, wenn das auf die unerlaubte Handlung anzuwendende Recht oder das Recht, dem der Versicherungsvertrag unterliegt, dies vorsieht.

Art 41. Wesentlich engere Verbindung

(1) Besteht mit dem Recht eines Staates eine wesentlich engere Verbindung als mit dem Recht, das nach den Artikeln 38 bis 40 Abs. 2 maßgebend wäre, so ist jenes Recht anzuwenden.

(2) Eine wesentlich engere Verbindung kann sich insbesondere ergeben

1. aus einer besonderen rechtlichen oder tatsächlichen Beziehung zwischen den Beteiligten im Zusammenhang mit dem Schuldverhältnis oder

2. in den Fällen des Artikels 38 Abs. 2 und 3 und des Artikels 39 aus dem gewöhnlichen Aufenthalt der Beteiligten in demselben Staat im Zeitpunkt des rechtserheblichen Geschehens; Artikel 40 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.

Art 42. Rechtswahl

Nach Eintritt des Ereignisses, durch das ein außervertragliches Schuldverhältnis entstanden ist, können die Parteien das Recht wählen, dem es unterliegen soll. Rechte Dritter bleiben unberührt.

Ce règlement a fait en sorte qu'en général c'était le droit allemand qui s'appliquait aux abordages dans les eaux allemandes, pour autant que la Convention sur les Abordages 1910 ne fût elle-même pas appliquée.

Le législateur allemand est resté en défaut de trouver un règlement concernant le droit applicable aux abordages en haute mer. En théorie, c'était le droit de l'Etat du pavillon du navire abordeur et celui de l'Etat du pavillon du navire abordé qui était considéré. Du fait que le droit de l'Etat du pavillon avait perdu sa signification en raison de l'apparition de registres ouverts, le droit de la résidence habituelle du propriétaire du navire aurait été plus approprié. La règle de l'article 41 EGBGB aurait pu offrir une solution dans le cas de navires qui sont la propriété de sociétés-

écran dans des états à registre ouvert mais qui sont exploités en affrètement coque nue dans un autre pays. Les règles légales ont rendu impossible un retour à la *lex fori*. Le choix de la loi applicable était toutefois possible mais ne pouvait porter sur les règlements de navigation applicables sur place.

Entre-temps, le Règlement de Rome II doit bien sûr trouver son application en Allemagne également¹³².

8.68. Dans le projet du code maritime allemand de 2009, seules les dispositions matérielles suivantes concernant l'abordage sont encore reprises:

552 Haftungsgrundsatz

Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen haftet der Reeder des Schiffes, das den Zusammenstoß verursacht hat, für den durch den Zusammenstoß verursachten Schaden an dem anderen Schiff und den an Bord der Schiffe befindlichen Personen und Sachen, wenn ihn ein Verschulden trifft.

§ 553 Beiderseitiges Verschulden

(1) Trifft die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe ein Verschulden, so sind sie zum Ersatz des durch den Zusammenstoß verursachten Schadens am Schiff und den an Bord befindlichen Sachen nach dem Verhältnis der Schwere des ihnen jeweils zur Last fallenden Verschuldens verpflichtet. Kann ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden, so haften die Reeder zu gleichen Teilen.

(2) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, haften die Reeder der Schiffe, die ein Verschulden trifft, als Gesamtschuldner. Im Verhältnis zueinander sind die Reeder nach Maßgabe des Absatzes 1 verpflichtet.

§ 554 Fernschädigung

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die §§ 552 und 553 entsprechende Anwendung.

§ 555 Beteiligung eines Binnenschiffs

Die §§ 552 bis 554 gelten auch dann, wenn bei dem Zusammenstoß ein Binnenschiff beteiligt ist.

Le commentaire suivant accompagne ces dispositions:

Vorschriften über den Zusammenstoß von Schiffen finden sich im geltenden Recht in den §§ 734 bis 739 HGB sowie in dem Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.09.1910 (im Folgenden „IÜZ 1910“). Beide Regelungskomplexe sollen bei dem nachfolgenden Regelungsvorschlag berücksichtigt werden. Auf eine ausdrückliche Regelung über den Gerichtsstand (§ 738 HGB) wurde im Hinblick auf das internationale Übereinkommen von 1952 über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen, auf das § 602 HGB-E verweist, verzichtet.

Zu § 552 (Haftungsgrundsatz)

Die Vorschrift sieht – wie § 735 HGB, Artikel 3 IÜZ 1910 – eine grundsätzliche Verschuldenshaftung des Reeders des Schiffes vor, das den Schiffszusammenstoß verursacht hat. Der Reeder haftet in diesem Fall für den Schaden an dem anderen Schiff sowie an den an Bord des anderen Schiffes befindlichen Personen und Sachen. Da das Verschulden des Reeders Tatbestandsvoraussetzung

¹³² Voir *supra*, n° 8.28.

ist, obliegt der Verschuldensnachweis demjenigen, der einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem Reeder geltend macht.

Abweichend von § 735 HGB spricht die Vorschrift von einem Verschulden des Reeders, nicht der Besatzung. Für ein Verschulden der Besatzung haftet der Reeder nach § 480 HGBE.

Eine Übernahme des § 734 HGB bzw. des Artikels 2 IÜZ 1910, wonach ein Schiffszusammenstoß, der durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist, keine Schadensersatzansprüche begründet, ist angesichts der Regelung des § 552 HGB-E entbehrlich, da das Vorliegen höherer Gewalt naturgemäß ein Verschulden ausschließt.

Zu § 553 (Beiderseitiges Verschulden)

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht § 736 HGB und Artikel 4 IÜZ 1910.

Absatz 1 Satz 1 regelt den Fall, dass der Zusammenstoß von den Reedern mehrerer beteiligter Schiffe verschuldet ist. Er ordnet an, dass die betroffenen Reeder in diesem Fall anteilig für Schäden am Schiff und an den an Bord befindlichen Sachen im Verhältnis ihrer jeweiligen Verschuldensanteile haften. Lässt sich ein solches Verhältnis nicht feststellen, bestimmt Satz 2, dass die beteiligten Reeder zu gleichen Teilen haften.

Absatz 2 Satz 1 enthält eine Sonderregelung für Personenschäden: Die verantwortlichen Reeder sollen für Schäden, die durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, als Gesamtschuldner haften. Dadurch wird gleichzeitig deutlich, dass die Haftung nach Absatz 1 keine Gesamtschuld der beteiligten Reeder begründet. Die Regelung weicht mithin von § 840 Absatz 1 BGB ab.

Satz 2 betrifft das Innenverhältnis der haftenden Reeder untereinander. Der Umfang der jeweiligen Haftung im Innenverhältnis bestimmt sich danach anhand der nach Maßgabe des Absatzes 1 zu ermittelnden Verschuldensanteile. Die Vorschrift enthält eine von dem Verteilungsmaßstab des § 426 Absatz 1 Satz 1 BGB abweichende gesetzliche Bestimmung.

Auf eine Übernahme des § 737 HGB wurde verzichtet, da ein praktisches Bedürfnis für eine solche Regelung nicht festgestellt werden konnte.

Zu § 554 (Fernschädigung)

Die Vorschrift bestimmt, dass die Haftungsgrundsätze der §§ 552, 553 HGB-E auch dann Anwendung finden, wenn ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an dessen Bord befindlichen Sachen oder Personen einen Schaden zufügt, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet. Sie stimmt mit § 738c HGB und Artikel 13 IÜZ 1910 überein.

Zu § 555 (Beteiligung eines Binnenschiffs)

Unter Übernahme der Regelung des § 739 HGB bzw. des Artikels 1 IÜZ 1910 sollen die §§ 550 bis 552 HGB auch gelten, wenn an dem Zusammenstoß ein Binnenschiff beteiligt ist¹³³.

D'autre part, des règles sur la prescription sont reprises (dans le § 588 une prescription d'un an pour les actions récurives portant sur les dommages aux personnes, dans le § 589 une prescription de deux ans pour les autres actions). La prescription commence avec l'événement ayant causé les dommages (§ 590(3)).

Un article séparé renvoie enfin à la Convention du 10 mai 1952:

§ 602 Klagen wegen Schiffszusammenstoß

Für Klagen wegen eines Anspruchs aus einem Zusammenstoß oder aus einem unter § 554 fallenden Ereignis zwischen Seeschiffen oder zwischen Seeschiffen und Binnenschiffen gilt das Internationale

¹³³ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zerecht.be et www.droitmaritime.be, 162-164.

Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663), auch wenn keines der beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens angehört. Personen, die einem Nichtvertragsstaat angehören, können sich jedoch nicht auf die Bestimmungen des Übereinkommens berufen, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist.

Ce dernier article est accompagné du commentaire suivant:

Zu § 602 (Klagen wegen Schiffszusammenstoß)

Für die im Zusammenhang mit einem Schiffszusammenstoß oder einer Fernschädigung nach § 554 HGB-E geltenden Verfahrensregeln soll nach Satz 1 künftig auf das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663) verwiesen werden, auch wenn keines der beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens angehört. Satz 2 bestimmt, dass Personen, die einem Nichtvertragsstaat angehören, sich nicht auf das Übereinkommen berufen können, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist. Die Vorschrift tritt an die Stelle der §§ 738, 738a HGB¹³⁴.

Dans le commentaire des articles qui accompagne les nouvelles dispositions belges proposées, nous reviendrons ci et là sur ces propositions allemandes.

- ANGLETERRE

8.69. Le Royaume-Uni est également partie contractante de la Convention sur les Abordages 1910 et de la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952. Il n'est pas partie contractante à la Convention sur les Abordages 1960¹³⁵.

En Angleterre, la responsabilité en cas d'abordage est réglée légalement actuellement¹³⁶ dans la Part VII du *Merchant Shipping Act 1995*, qui porte le titre "Liability of Shipowners and Others" et dont les principales dispositions sont libellées comme suit:

Multiple fault; apportionment, liability and contribution

187 Damage or loss: apportionment of liability

(1) Where, by the fault of two or more ships, damage or loss is caused to one or more of those ships, to their cargoes or freight, or to any property on board, the liability to make good the damage or loss shall be in proportion to the degree in which each ship was in fault.

(2) If, in any such case, having regard to all the circumstances, it is not possible to establish different degrees of fault, the liability shall be apportioned equally.

(3) This section applies to persons other than the owners of a ship who are responsible for the fault of the ships, as well as to the owners of a ship and where, by virtue of any charter or demise, or for any other reason, the owners are not responsible for the navigation and management of the ship, this section applies to the charterers or other persons for the time being so responsible instead of the owners.

(4) Nothing in this section shall operate so as to render any ship liable for any loss or damage to which the fault of the ship has not contributed.

¹³⁴ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be, 178.

¹³⁵ Pour des aperçus du droit anglais sur l'abordage, avec comme d'habitude l'accent sur la jurisprudence et parfois une combinaison avec la critique d'autres règles sur la responsabilité, voir Chorley-Giles, 365-393; Grime, 217-261; Hill, 283-334; Mandaraka-Sheppard, 529-643; pour un commentaire sur les dispositions du MSA 1995, voir Fogarty, 572-581, n° 15.242-15.265.

¹³⁶ Auparavant dans le *Maritime Conventions Act 1911*.

(5) *Nothing in this section shall affect the liability of any person under a contract of carriage or any contract, or shall be construed as imposing any liability upon any person from which he is exempted by any contract or by any provision of law, or as affecting the right of any person to limit his liability in the manner provided by law.*

(6) *In this section "freight" includes passage money and hire.*

(7) *In this section references to damage or loss caused by the fault of a ship include references to any salvage or other expenses, consequent upon that fault, recoverable at law by way of damages.*

188 Loss of life or personal injuries: joint and several liability

(1) *Where loss of life or personal injuries are suffered by any person on board a ship owing to the fault of that ship and of any other ship or ships, the liability of the owners of the ships shall be joint and several.*

(2) *Subsection (3) of section 187 applies also to this section.*

(3) *Nothing in this section shall be construed as depriving any person of any right of defence on which, apart from this section, he might have relied in an action brought against him by the person injured, or any person or persons entitled to sue in respect of such loss of life, or shall affect the right of any person to limit his liability in the manner provided by law.*

(4) *Subsection (7) of section 187 applies also for the interpretation of this section.*

189 Loss of life or personal injuries: right of contribution

(1) *Where loss of life or personal injuries are suffered by any person on board a ship owing to the fault of that ship and any other ship or ships, and a proportion of the damages is recovered against the owners of one of the ships which exceeds the proportion in which the ship was in fault, they may recover by way of contribution the amount of the excess from the owners of the other ship or ships to the extent to which those ships were respectively in fault.*

(2) *Subsection (3) of section 187 applies also to this section.*

(3) *Nothing in this section authorises the recovery of any amount which could not, by reason of any statutory or contractual limitation of, or exemption from, liability, or which could not for any other reason, have been recovered in the first instance as damages by the persons entitled to sue therefor.*

(4) *In addition to any other remedy provided by law, the persons entitled to any contribution recoverable under this section shall, for the purposes of recovering it, have the same rights and powers as the persons entitled to sue for damages in the first instance.*

La Section 187 met clairement en avant que la responsabilité proportionnelle ne vaut que pour les actions des navires qui ont provoqué l'abordage et non pour celles de navires tiers innocents qui peuvent intenter une action solidaire en responsabilité¹³⁷.

Le *Merchant Shipping Act 1995* reprend une disposition concernant la prolongation du délai de prescription en cas d'impossibilité de saisie¹³⁸.

8.70. En général, selon le DIP anglais, c'est le droit anglais qui est appliqué aux abordages dans les eaux anglaises. Cela découle du *Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995*, qui traduit la règle classique de *lex loci delicti*¹³⁹. La loi en question stipule en effet notamment:

¹³⁷ Fogarty, 575-576, n° 15.251; Hill, 312; Tetley IMAAL, 251-252.

¹³⁸ La Section 190(6) est libellée comme suit :

(6) *Any such court, if satisfied that there has not been during any period allowed for bringing proceedings any reasonable opportunity of arresting the defendant ship within—*

(a) *the jurisdiction of the court, or*

(b) *the territorial sea of the country to which the plaintiff's ship belongs or in which the plaintiff resides or has his principal place of business,*

shall extend the period allowed for bringing proceedings to an extent sufficient to give a reasonable opportunity of so arresting the ship.

¹³⁹ Tetley IMAAL, 264.

11 Choice of applicable law: the general rule

(1) *The general rule is that the applicable law is the law of the country in which the events constituting the tort or delict in question occur.*

(2) *Where elements of those events occur in different countries, the applicable law under the general rule is to be taken as being—*

(a) *for a cause of action in respect of personal injury caused to an individual or death resulting from personal injury, the law of the country where the individual was when he sustained the injury;*

(b) *for a cause of action in respect of damage to property, the law of the country where the property was when it was damaged; and*

(c) *in any other case, the law of the country in which the most significant element or elements of those events occurred.*

(3) *In this section “personal injury” includes disease or any impairment of physical or mental condition.*

12 Choice of applicable law: displacement of general rule

(1) *If it appears, in all the circumstances, from a comparison of—*

(a) *the significance of the factors which connect a tort or delict with the country whose law would be the applicable law under the general rule; and*

(b) *the significance of any factors connecting the tort or delict with another country, that it is substantially more appropriate for the applicable law for determining the issues arising in the case, or any of those issues, to be the law of the other country, the general rule is displaced and the applicable law for determining those issues or that issue (as the case may be) is the law of that other country.*

(2) *The factors that may be taken into account as connecting a tort or delict with a country for the purposes of this section include, in particular, factors relating to the parties, to any of the events which constitute the tort or delict in question or to any of the circumstances or consequences of those events.*

En Angleterre, les abordages en haute mer sont évalués généralement selon la “general maritime law as administered in England”, à savoir la *admiralty law* anglaise et plus concrètement les règles de la Convention sur les Abordages 1910¹⁴⁰.

En attendant, c’est bien sûr aussi le Règlement de Rome II qui est valable en Angleterre.

- FRANCE

8.71. La France est partie contractante à la Convention sur les Abordages 1910, à la Convention sur la compétence civile en matière d’abordage 1952 et à la Convention sur les Abordages 1960.

8.72. La Convention sur les Abordages 1910 est également censée avoir en France un effet direct¹⁴¹. Elle est reprise assez fidèlement dans la Loi française n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer (art. 1-7)¹⁴².

A la différence de la Loi maritime belge, l’article 1 de la Loi n° 67-545 reprend l’article 1 de la Convention sur les Abordages 1910. Cet article de loi prévoit en outre un élargissement du domaine d’application des règles internationales. Il est libellé comme suit:

¹⁴⁰ Tetley IMAAL, 263-264.

¹⁴¹ Voir Bonassies, P., “Les conventions de droit maritime privé et le problème de l’effet direct des traités”, dans 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), 478.

¹⁴² Comme dans les autres Livres bleus, on ne parle pas des dispositions correspondantes du nouveau *Code des transports*.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

A la différence également de la Loi maritime belge, la Loi n° 67-545 ne s'applique pas aux abordages entre bateaux de navigation intérieure. L'abordage entre bateaux de navigation intérieure est réglé en France par la Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure.

D'autre part, le domaine d'application des règles sur l'abordage de la Loi n° 67-545 est élargi aux navires d'Etat. L'article 8 de la Loi n° 67-545 stipule:

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.

8.73. Il est intéressant de faire remarquer que la doctrine française considère le règlement spécial concernant l'abordage fortuit, l'abordage suite à un cas de force majeure et l'abordage douteux, repris dans la Convention sur les Abordages 1910 (art. 2) et aussi dans la Loi française n° 67-545 (art. 2), comme dépassé, inutile et même portant à confusion¹⁴³. Comme nous l'avons vu, une critique similaire se fait entendre en Allemagne¹⁴⁴. Le texte français de la loi reste cependant fidèle à la Convention et mentionne d'ailleurs de façon logique, à la différence du texte allemand, la faute du navire (voir également l'art. 3).

Il est dit également que la Convention sur les Abordages 1910 (art. 4, premier alinéa) et la Loi française (art. 4, premier alinéa) mentionnent à tort une faute commune des deux navires¹⁴⁵.

En France, on part également du point de vue que le navire tiers innocent peut assigner solidairement les navires en faute parce que le principe des responsabilités proportionnelles inscrit dans la Convention et dans la Loi ne s'applique pas à l'action du premier navire¹⁴⁶.

8.74. Comme dans la Loi maritime belge, la loi française ne répète pas le principe que la présomption de faute n'est pas valable¹⁴⁷.

8.75. A la différence de la Belgique, il existe en France une prolongation du délai de prescription en cas d'impossibilité de saisie. A l'instar de l'article 7, quatrième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, l'article 7 de la Loi n° 67-545 stipule en effet:

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

¹⁴³ Bonassies-Scapel, 271, n° 392; Jambu-Merlin, O., "A l'abordage ! Pour une unicité du régime de l'abordage", DMF 2009, (375), 377.

¹⁴⁴ Voir *supra*, n° 8.62.

¹⁴⁵ Bonassies-Scapel, 272, n° 393; Jambu-Merlin, O., "A l'abordage ! Pour une unicité du régime de l'abordage", *o.c.*, 377.

¹⁴⁶ Voir notamment Bonassies-Scapel, 273-274, n° 397; Rodière TGDM EDM, 57-58, n° 45; Tetley IMAAL, 254.

¹⁴⁷ Rodière TGDM EDM, 42, n° 34.

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Selon la doctrine française faisant autorité, la règle de la prolongation est inutile et n'est jamais utilisée. Le fait qu'aucune saisie ne pouvait être pratiquée ne constitue en effet pas un obstacle pour intenter une action en responsabilité. La possibilité de prolongation ne serait importante que pour l'action anglaise *in rem*¹⁴⁸.

La jurisprudence française estime que le délai de prescription maritime spécifique en matière d'abordage a la préséance sur les règles de droit commun portant sur la prescription des actions civiles découlant d'un délit¹⁴⁹. Cela correspond, pour ce qui est du principe, au règlement belge déjà esquissé¹⁵⁰.

8.76. En ce qui concerne le pouvoir de juridiction international, c'est tout d'abord la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 qui est valable, encore qu'elle soit peu appliquée dans la pratique¹⁵¹.

Une autre règle encore valable est la règle de compétence spéciale suivante, reprise à l'article 1 du Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer:

En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port français dans lequel soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié en premier lieu ou a été saisi.

Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation, pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite¹⁵².

Indépendamment de la validité de la Convention sur les Abordages 1910, le droit applicable était en principe celui de l'état côtier pour les abordages dans les ports et dans les eaux territoriales (la *lex loci delicti commissi*); pour un abordage en haute mer, c'est apparemment la loi du pavillon et la *lex fori* qui entrent en considération¹⁵³.

En France également c'est maintenant le Règlement de Rome II qui est en vigueur.

- LUXEMBOURG

8.77. Le Luxembourg est partie contractante à la Convention sur les Abordages 1910 et à la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952¹⁵⁴. La Loi luxembourgeoise du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois¹⁵⁵ renvoie explicitement aux deux conventions.

La loi elle-même se limite à quatre articles pour ce qui est du droit d'abordage matériel.

¹⁴⁸ Voir Rodière-du Pontavice, 444, n° 448.

¹⁴⁹ Voir Rodière-du Pontavice, 444, n° 447 et ses références; comp. cependant Rodière TGDM EDM, 94-95, n° 85.

¹⁵⁰ Voir *supra*, n° 8.19 et s.

¹⁵¹ Bonassies-Scapel, 275, n° 399; voir ensuite Rodière TGDM EDM, 104-108, n° 97-99.

¹⁵² Pour plus de détails, voir notamment Rodière-du Pontavice, 441-443, n° 446.

¹⁵³ Kort Bonassies-Scapel, 276, n° 401; Rodière-du Pontavice, 432, n° 434 ; comp. déjà Rodière TGDM EDM, 113-118, n° 105-109.

¹⁵⁴ L'approbation a été donnée par la Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

¹⁵⁵ Plus précisément juste en-dessous de l'en-tête du "Titre 6 - Du commerce maritime".

L'article 111 stipule:

Pour les besoins de l'application de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910, lorsque la responsabilité de l'un des navires en cause à l'égard d'une ou plusieurs victimes ou de leurs ayants droit fait l'objet de dispositions légales ou contractuelles par l'effet desquelles ladite responsabilité se trouve supprimée ou limitée, la ou lesdites victimes ou leurs ayants droit ne peuvent rien obtenir de l'autre navire en cause au-delà de la part de responsabilité de celui-ci.

Pour autant que cette disposition porte sur des intéressés dans la cargaison qui subissent des dommages suite à un abordage entre deux navires en faute, elle semble à première vue confirmer les dispositions de l'article 4, deuxième alinéa de la Convention sur les Abordages 1910. Si l'article de loi cité est cependant également appliqué en cas de dommages causés par mort et blessures, il semble difficilement conciliable avec l'article 4, troisième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910 qui prévoit une responsabilité *in solidum*. On n'a pas retrouvé de jurisprudence ou de doctrine sur la disposition en question.

L'article 112 de la loi luxembourgeoise élargit le domaine d'application de la Convention sur les Abordages 1910 aux situations dans lesquelles tous les intéressés sont des ressortissants du même Etat que le tribunal saisi de la cause:

Les dispositions de la convention précitée s'appliquent également au cas visé par son article 12-2°.

L'article 113 contient une disposition analogue aux articles 1, deuxième alinéa et 8 de la Loi française n° 67-545 et est libellé comme suit:

Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public.

L'article 114 contient pour finir une disposition qui correspond à celle de l'article 13 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 256 de la Loi maritime belge:

Au sens de la présente loi, les dispositions relatives à l'abordage sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

- PAYS-BAS

8.78. Les Pays-Bas sont partie contractante à la Convention sur les Abordages 1910 et à la Convention sur les Abordages 1960, qui sont toutes deux réputées avoir un effet direct¹⁵⁶. Ils ne sont pas partie contractante à la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952.

8.79. Du fait que les Pays-Bas sont liés par les deux Conventions sur les Abordages 1910 et 1960, deux règlements séparés apparaissent dans le Boek 8 NBW: un pour l'abordage provoqué par des

¹⁵⁶ Voir notamment Cleton, 243; Flach, 186; Oostwouder, 107; Smele, F.G.M., "Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking", dans De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom, 2006, (225), 246; van der Velde, 201. A la lumière de l'art. 12, deuxième alinéa, 1 de la Convention sur les Abordages, les Pays-Bas n'ont pas posé d'exigence de réciprocité (Cleton, 245).

navires de mer (art. 8:540-8:547), inspiré par la première convention citée, et un pour l'abordage entre deux bateaux de navigation intérieure (art. 8:1000-8:1007), basé sur la deuxième.

L'abordage en mer est réglé comme suit:

Artikel 540

Aanvaring is de aanraking van schepen met elkaar.

Artikel 541

Onder voorbehoud van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen vindt het in deze afdeling omtrent aanvaring bepaalde eveneens toepassing indien schade door een zeeschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had.

Artikel 542

Indien een zeeschip door een aanvaring schade heeft veroorzaakt, dan wel aan een zeeschip, deszelfs opvarenden of de zaken aan boord daarvan door een schip schade is veroorzaakt, wordt de aansprakelijkheid voor deze schade geregeld door deze afdeling.

Artikel 543

Indien de aanvaring is veroorzaakt door toeval, indien zij is toe te schrijven aan overmacht of indien twijfel bestaat omtrent de oorzaken der aanvaring, wordt de schade gedragen door hen, die haar hebben geleden.

Artikel 544

Indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één schip, is de eigenaar van het schip, dat de schuld had, verplicht de schade te vergoeden.

Artikel 545

- 1. Indien twee of meer schepen gezamenlijk door hun schuld een aanvaring hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren daarvan zonder hoofdelijkheid aansprakelijk voor de schade, toegebracht aan medeschuldige schepen en aan goederen, die zich aan boord daarvan bevinden, en hoofdelijk voor alle overige schade.*
- 2. Is de aansprakelijkheid niet hoofdelijk, dan zijn de eigenaren van de schepen, die gezamenlijk door hun schuld de aanvaring hebben veroorzaakt, tegenover de benadeelden aansprakelijk in verhouding tot het gewicht van de schuld van hun schepen; indien echter de omstandigheden meebrengen, dat die verhouding niet kan worden vastgesteld of indien blijkt dat de schuld van deze schepen gelijkwaardig is wordt de aansprakelijkheid in gelijke delen verdeeld.*
- 3. Is de aansprakelijkheid hoofdelijk, dan moet elk der aansprakelijke eigenaren zijn door het tweede lid van dit artikel vastgestelde aandeel in de betaling aan de schuldeiser voor zijn rekening nemen. Onder voorbehoud van artikel 364 en artikel 880 heeft hij, die meer dan zijn aandeel heeft betaald, voor het overschot verbaal op zijn medeschuldenaren, die minder dan hun aandeel hebben betaald.*

Artikel 546

Er bestaan geen wettelijke vermoedens van schuld met betrekking tot de aansprakelijkheid voor aanvaring; het schip, dat in aanraking komt met een andere, zo nodig behoorlijk verlichte, vaste of te bekwamer plaatse vastgemaakte zaak, geen schip zijnde, is aansprakelijk voor de schade, tenzij blijkt dat de aanraking niet is veroorzaakt door schuld van het schip.

Artikel 547

De krachtens deze afdeling bestaande aansprakelijkheid wordt niet opgeheven ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, zelfs niet als het gebruik van deze verplicht is.

Les dispositions sur l'abordage entre bateaux de navigation intérieure sont libellées comme suit:

Artikel 1000

Onder binnenschepen worden in deze afdeling mede verstaan draagvleugelboten, vloten, veerponten, beweegbare delen van schipbruggen, baggermolens, drijvende kranen, elevatoren en alle drijvende werktuigen, pontons of materiaal van soortgelijke aard, die voldoen aan de in de artikelen 1 en 3 ten aanzien van binnenschepen vermelde vereisten.

Artikel 1001

Aanvaring is de aanraking van schepen met elkaar.

Artikel 1002

Het in deze afdeling omtrent aanvaring bepaalde vindt – voor zover niet afdeling 1 van titel 6 van toepassing is – eveneens toepassing indien schade door een binnenschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had.

Artikel 1003

Indien een binnenschip door een aanvaring schade heeft veroorzaakt, wordt de aansprakelijkheid voor deze schade geregeld door deze afdeling, voor zover althans niet afdeling 1 van titel 6 van toepassing is.

Artikel 1004

- 1. Verplichting tot schadevergoeding op grond van deze afdeling bestaat slechts indien de schade is veroorzaakt door schuld. Er bestaat geen wettelijk vermoeden van schuld terzake van een aanvaring, doch het schip, dat in aanraking komt met een andere, zo nodig behoorlijk verlichte, vaste of te bekwaamer plaats vastgemaakte zaak, geen schip zijnde, is aansprakelijk voor de schade, tenzij blijkt dat de schade niet is veroorzaakt door schuld van het schip.*
- 2. Indien de schade is veroorzaakt door toeval, indien zij is toe te schrijven aan overmacht of indien haar oorzaken niet kunnen worden vastgesteld, wordt zij gedragen door hen, die haar hebben geleden.*
- 3. In geval van slepen is ieder binnenschip, dat deel uitmaakt van een sleep, slechts aansprakelijk indien er schuld aan zijn zijde is.*

Artikel 1005

Indien de schade is veroorzaakt door de schuld van één binnenschip, is de eigenaar van dit schip verplicht de schade te vergoeden.

Artikel 1006

- 1. Indien twee of meer binnenschepen gezamenlijk door hun schuld schade hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren daarvan zonder hoofdelijkheid aansprakelijk voor de schade, toegebracht aan medeschuldige schepen en aan goederen, die zich aan boord daarvan bevinden, en hoofdelijk voor alle overige schade.*
- 2. Is de aansprakelijkheid niet hoofdelijk, dan zijn de eigenaren van de schepen, die gezamenlijk door hun schuld de schade hebben veroorzaakt, tegenover de benadeelden aansprakelijk in verhouding tot het gewicht van de schuld van hun schepen; indien echter de omstandigheden meebrengen, dat die verhouding niet kan worden vastgesteld of indien blijkt dat de schuld van deze schepen gelijkwaardig is, wordt de aansprakelijkheid in gelijke delen verdeeld.*
- 3. Is de aansprakelijkheid hoofdelijk, dan moet elk der aansprakelijke eigenaren zijn door het tweede lid van dit artikel vastgestelde aandeel in de betaling aan de schuldeiser voor zijn rekening nemen. Onder voorbehoud van de artikelen 880 en 364 heeft hij, die meer dan zijn aandeel heeft betaald, voor het overschot verbaal op zijn medeschuldenaren die minder dan hun aandeel hebben betaald. Verlies, veroorzaakt door het onvermogen van een der eigenaren van de medeschuldige schepen om te betalen, wordt over de andere eigenaren omgeslagen in de door het tweede lid van dit artikel vastgestelde verhouding.*

Artikel 1007

De krachtens deze afdeling bestaande aansprakelijkheid wordt niet opgeheven ingeval de schade is veroorzaakt door de schuld van een loods, zelfs niet als het gebruik van deze verplicht is.

8.80. Le droit néerlandais se fait surtout remarquer parce que le domaine d'application des règles sur l'abordage est étendu à toutes les formes d'actes dommageables par des navires (lesdits «schadevaringen»), en ce compris les dommages causés aux choses qui ne sont pas des navires¹⁵⁷. Ainsi, les sinistres dans lesquels un seul navire est impliqué tombent également dans le domaine d'application des règles sur l'abordage, par ex. les dommages causés par la collision d'un navire avec une estacade (voir art. 8:541 et 8:1002). Cette extension du domaine d'application des règles portant sur l'abordage est considérablement plus vaste que celle prévue par l'article 13 de la Convention sur les Abordages 1910 et par l'article 256 de la Loi maritime belge. Ces dernières dispositions ne portent en effet que sur les dommages provoqués par un navire à un autre navire ou aux choses ou personnes se trouvant à bord. Elles exigent ensuite que les dommages soient causés par l'exécution ou l'omission d'une manœuvre ou par l'inobservation des règlements. Cette exigence n'a pas été reprise dans le droit néerlandais. De cette manière, les dommages provoqués par une diffusion excessive de fumée, des explosions ou un incendie peuvent par ex. également tomber sous les règles en matière d'abordage¹⁵⁸.

Le législateur néerlandais est d'avis qu'une délimitation plus stricte de ce qui doit être considéré comme un abordage avait surtout de l'importance lorsque le propriétaire du navire pouvait uniquement limiter sa responsabilité aux dommages causés par un abordage. Si la possibilité de limiter la responsabilité du propriétaire du navire n'est pas reconnue spécifiquement dans le cas où les dommages sont causés par la collision entre deux navires, rien n'empêche l'élargissement du domaine d'application des dispositions sur l'abordage¹⁵⁹.

8.81. L'exception reprise à l'article 11 de la Convention sur les Abordages 1910 pour certains navires d'Etat n'a sciemment pas été reprise dans la législation néerlandaise. Un élargissement du domaine d'application des règles sur l'abordage a été considéré comme compatible avec la Convention¹⁶⁰.

8.82. Pour le moment, on ne sait pas clairement si selon le droit néerlandais, les accidents de travail à bord d'un navire, sans que les dommages soient causés par un autre navire ou par la collision avec un objet fixe, peuvent tomber sous l'application des règles sur l'abordage. Le Hoge Raad néerlandais a répondu positivement à cette question dans le Zilverstad-arrest¹⁶¹, mais s'est heurté ensuite à la critique dans la doctrine. Il y est argumenté que le législateur néerlandais n'a voulu placer sous l'application des dispositions en matière d'abordage que les cas d'actes illégitimes externes (pour lesquels les dommages se produisent en dehors du navire) et n'a jamais eu l'intention de faire valoir également ces dispositions pour les actes illégitimes internes¹⁶².

8.83. Bien que d'aucuns estiment superflue la reprise dans la législation nationale de l'article 2 de la Convention sur les Abordages 1910 relative à l'abordage fortuit, à l'abordage en raison d'un cas de force majeure et à l'abordage douteux, le législateur néerlandais a malgré tout opté pour cette reprise dans l'article 8:543 en vue de rester fidèle au règlement conventionnel¹⁶³.

¹⁵⁷ Voir récemment Claringbould, M.H., "Uitbreiding van het begrip aanvaring", dans LA Huybrechts, 67-81.

¹⁵⁸ PG Boek 8 NBW, 569.

¹⁵⁹ PG Boek 8 NBW, 569; voir notamment aussi van der Velde, 202.

¹⁶⁰ Voir PG Boek 8 NBW, 566-567.

¹⁶¹ Hoge Raad, 8 novembre 1996, NJ 1998, n° 297.

¹⁶² Van der Velde, 203-204 et, sur la distinction entre les actes illégitimes internes et externes, *ibid.*, 186-187.

¹⁶³ PG Boek 8 NBW, 572.

8.84. Dans les articles 8:544 et 8:545 on parle sciemment de “schuld” d’un navire et on n’utilise pas le terme “fout”¹⁶⁴. En vue d’une interprétation conforme à la convention et plus particulièrement pour pouvoir tenir compte des développements internationaux, le législateur néerlandais s’est abstenu sciemment de toute autre définition de la notion de “schuld”¹⁶⁵.

8.85. Ce qui est frappant également c’est que par disposition de loi expresse, les navires sont exclus du domaine d’application de la règle de responsabilité de droit commun relative aux choses défectueuses. L’article 173 du Boek 6 NBW stipule en effet:

1. De bezitter van een roerende zaak waarvan bekend is dat zij, zo zij niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden aan de zaak mag stellen, een bijzonder gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van ontstaan daarvan zou hebben gekend.

2. Indien de zaak niet aan de in het vorige lid bedoelde eisen voldoet wegens een gebrek als bedoeld in afdeling 3 van titel 3, bestaat geen aansprakelijkheid op grond van het vorige lid voor schade als in die afdeling bedoeld, tenzij

a. alle omstandigheden in aanmerking genomen, aannemelijk is dat het gebrek niet bestond op het tijdstip waarop het produkt in het verkeer is gebracht of dat het gebrek op een later tijdstip is ontstaan; of
b. het betreft zaakschade ter zake waarvan krachtens afdeling 3 van titel 3 geen recht op vergoeding bestaat op grond van de in die afdeling geregelde franchise.

3. De vorige leden zijn niet van toepassing op dieren, schepen en luchtvaartuigen.

8.86. L’article 8:545 NBW diffère de l’article 4 de la Convention sur les Abordages 1910 car le texte correspondant de la Convention sur les Abordages 1960 a été jugé de meilleure qualité. Les dispositions en question portent sur l’abordage par la faute de deux navires (ou plus). Pour rester en conformité avec la Convention sur les Abordages 1910, la dernière phrase de l’article 4 de la Convention sur les Abordages 1960, qui stipule que la perte subie lorsqu’une des parties tenue à une indemnisation est insolvable, est supportée par les autres parties tenues à une indemnisation, proportionnellement à leur part dans la faute, n’a cependant pas été reprise parce que la disposition susmentionnée de la convention, selon le législateur néerlandais, établit une responsabilité qui va plus loin que ce qui est permis par la Convention sur les Abordages 1910¹⁶⁶.

8.87. L’article 8:545.3 renvoie à l’article 8:364.1, libellé comme suit:

Wordt een reder of een bevrachter van een schip, dan wel een vervoerder met een schip terzake van dood of letsel van een persoon of terzake van beschadiging van een zaak, buiten overeenkomst aangesproken door iemand die geen partij is bij een exploitatie-overeenkomst, dan is hij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn.

Cette disposition comble la marge d’action politique nationale qui est laissée par l’article 4, quatrième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910. Elle évite que le propriétaire du navire doive payer une indemnité supérieure à l’égard de son passager, vis-à-vis duquel il ne doit peut-être assumer légalement qu’une responsabilité limitée pour les dommages aux personnes, à l’autre propriétaire du navire également en faute, dans le cadre d’un recours¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Voir PG Boek 8 NBW, 572; voir notamment aussi van der Velde, 205.

¹⁶⁵ PG Boek 8 NBW, 573; voir également Cleton, 247.

¹⁶⁶ Voir PG Boek 8 NBW, 567 et plus loin 574 et s.

¹⁶⁷ Voir PG Boek 8 NBW, 576-577.

8.88. Une innovation apportée dans le Boek 8 NBW par rapport à l'ancien droit est la reprise à l'article 8:546 du principe établi à l'article 6, deuxième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910 qu'il n'existe pas de présomptions légales de faute. Comme nous l'avons vu, ce principe n'est pas repris actuellement dans la Loi maritime belge¹⁶⁸. Le législateur néerlandais a estimé la reprise utile car elle donne une indication pour l'interprétation de la notion de "schuld"¹⁶⁹.

8.89. Le Boek 8 NBW reprend également des règles de prescription spécifiques concernant l'abordage (art. 8:1790 s.s.). On est frappé ici par le fait que les Pays-Bas, tout comme la France entre autres, n'a introduit que de façon très élaborée la prolongation en cas d'impossibilité de saisie (voir art. 8:1792). La doctrine se demande cependant si ce règlement est bien nécessaire¹⁷⁰.

8.90. Le Code de Procédure civile contient une règle de compétence spéciale en matière d'actions relatives à l'abordage¹⁷¹.

8.91. La Loi du 18 mars 1993 "portant certaines dispositions de droit international privé concernant le droit maritime, le droit de navigation intérieure et le droit aérien" contient des règles de DIP spécifiques relatives à l'abordage¹⁷². Ces règles sont basées sur les Règles de Rio susmentionnées¹⁷³. Les Pays-Bas sont un des rares pays qui disposent d'un règlement légal spécifique du droit applicable¹⁷⁴.

L'article 7 de la loi susmentionnée stipule:

1. *In dit artikel wordt onder aanvaring verstaan: de aanraking van schepen met elkaar. Het heeft uitsluitend betrekking op aansprakelijkheid voor schade door een aanvaring welke is veroorzaakt door schepen en op schade welke is ontstaan aan die schepen of aan opvarenden of zaken aan boord van die schepen. Voor de toepassing van dit artikel wordt een schip als met een Staat verbonden beschouwd, indien het door of vanwege die Staat teboek staat of van een zeebrief of daarmee gelijk te stellen document is voorzien, dan wel bij gebreke van elke teboekstelling, zeebrief of ander daarmee gelijk te stellen document, toebehoort aan een onderdaan van die Staat.*
2. *Behoudens het bepaalde in de leden 3 en 4 hierna, is op de aansprakelijkheid van een schip terzake van een aanvaring in de binnenwateren of in de territoriale wateren van een Staat het recht van die Staat van toepassing, en terzake van een aanvaring in volle zee het recht van de Staat waar de vordering tot schadevergoeding wordt ingesteld.*
3. *Indien de bij een aanvaring betrokken schepen met verschillende Staten zijn verbonden die alle partij zijn bij eenzelfde verdrag betreffende de aansprakelijkheid voor een aanvaring, of althans het recht van al die Staten overeenkomt met de beginselen van een zodanig verdrag, vinden de bepalingen van dat verdrag, onderscheidenlijk de daarmee overeenstemmende bepalingen van het recht van die Staten toepassing.*
4. *Indien bij een aanvaring slechts schepen betrokken zijn die op dat tijdstip met eenzelfde Staat zijn verbonden, is het recht van die Staat van toepassing. Deze regel geldt niet indien bij de aanvaring uitsluitend binnenschepen betrokken zijn.*

¹⁶⁸ Voir *supra*, n° 8.43.

¹⁶⁹ PG Boek 8 NBW, 577.

¹⁷⁰ Cleton, 253.

¹⁷¹ L'art. 635 dispose notamment:

In zaken van aanvaring of van een voorval als bedoeld in artikel 541 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, is mede bevoegd de rechter van de plaats waarin het kantoor waar het schip te boek staat in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, is gelegen.

¹⁷² Loi du 18 mars 1993, portant certaines dispositions de droit international privé relative au droit maritime, au droit de navigation intérieure et au droit aérien (*Stb.* 1993, 168).

¹⁷³ Voir *supra*, n° 8.58.

¹⁷⁴ Pour un commentaire, voir plus particulièrement Boonk, 270-277; Cleton, 254-256; van der Velde, 207-225.

5. Bij het bepalen van de aansprakelijkheid wordt, ongeacht het daarop toepasselijke recht, rekening gehouden met alle regels die ten tijde van de aanvaring voor de navigatie ter plaatse golden.
6. Het op de aansprakelijkheid toepasselijke recht bepaalt in het bijzonder:
- a. de gronden van aansprakelijkheid;
 - b. de gronden voor ontheffing van aansprakelijkheid en elke verdeling van aansprakelijkheid;
 - c. de aard van de voor vergoeding vatbare schade;
 - d. de omvang van schade;
 - e. wie uit eigen hoofde recht hebben op vergoeding van geleden schade;
 - f. de aansprakelijkheid
 - van de vertegenwoordigde voor gedragingen van zijn vertegenwoordigers;
 - voor gedragingen van personen in dienst van de aangesprokene of anderszins te zijnen behoeve werkzame personen;
 - van het schip of van de eigenaar of exploitant van het schip voor gedragingen van een loods;
 - g. de mogelijkheid tot overdracht of overgang van het recht op schadevergoeding;
 - h. de bewijslast en de kracht van vermoedens;
 - i. de termijn voor de verjaring of het verval van een aanspraak op schadevergoeding, alsmede het tijdstip van aanvang van die termijn en van zijn stuiting of schorsing.

La règle citée n'a pas été modifiée après l'introduction du Règlement de Rome II. Néanmoins, le Règlement doit en principe être réputé l'avoir remplacée¹⁷⁵.

L'article 164 du Boek 10 NBW maintient cependant le règlement suivant concernant les abordages en haute mer:

Voor zover de aansprakelijkheid ter zake van een aanvaring in volle zee niet wordt bestreken door de Verordening «Rome II», is daarop van toepassing het recht van de staat waar de vordering wordt ingesteld. De eerste zin is eveneens van toepassing indien schade door een zeeschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had.

On trouve ce qui suit dans le l'exposé des motifs:

«Rome II» bevat geen uitzondering voor aanvaringen. De verordening is daarmee van toepassing op aanvaring, dat wil zeggen aanraking van schepen met elkaar (artikelen 540 en 1001 Boek 8) alsmede op de gevallen waarin door een schip schade is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had (artikelen 541 en 1002 Boek 8), hierna aan te duiden als «oneigenlijke aanvaring». Zij bestrijkt derhalve het terrein van artikel 7 Wet IPR zee-, binnenvaart- en luchtrecht. Evenals deze wet verwijst «Rome II» voor aanvaringen in territoriale wateren volgens de hoofdregel van artikel 4, eerste lid (plaats directe schade) naar het recht van de staat in wiens territoriale wateren de aanvaring plaatsvond. Deze hoofdregel biedt evenwel geen oplossing voor aanvaringen in volle zee, aangezien dan de plaats van de schade niet gekoppeld kan worden aan het grondgebied van een staat. Voor dat geval biedt «Rome II» slechts een partiële oplossing, namelijk voor het geval waarin de laedens en de gelaedeerde beiden hun gewone verblijfplaats in een bepaalde staat hadden (artikel 4, tweede lid) of waarin een kennelijk nauwere band met een andere staat bestaat (artikel 4, derde lid). Daarnaast blijft uiteraard ook de mogelijkheid van rechtskeuze open (artikel 14) Indien echter aan de hand van de zojuist genoemde bepalingen niet kan worden vastgesteld welke recht op een aanvaring in volle zee van toepassing is, zal het toepasselijke recht moeten worden vastgesteld aan de hand van de bestaande regeling van artikel 7 van de Wet IPR zee-, binnenvaart- en luchtrecht. Deze regeling is in artikel 164 overgenomen, met dien verstande dat door de toevoeging van een aan artikel 541 van Boek 8 ontleende zin het toepassingsbereik is uitgebreid tot gevallen van oneigenlijke aanvaring. Men kan hierbij denken aan door een schip veroorzaakte schade aan installaties in volle zee,

¹⁷⁵ Voir plus particulièrement Boonk, H., "De betekenis van Rome II voor het zeerecht", *NzPR* 2008, (469), 477; van der Velde, 313-318.

zoals bijvoorbeeld windmolens. Voorts is het wenselijk geacht de rechtspraak te attenderen op het aanvullende karakter van deze bepaling¹⁷⁶.

- AUTRES PAYS

8.92. La Norvège est également partie contractante à la Convention sur les Abordages 1910. Les dispositions sur l'abordage sont reprises dans les Sections 161 à 164 du Code maritime norvégien, libellées comme suit:

Section 161 Collisions resulting from Faults on one or both Sides

When damage is caused to ships, goods, or persons as a result of a collision between ships and the fault is all on one side, that side shall cover the damage.

If there is fault on both sides, they shall both cover the damage in proportion to the faults committed on each side. If the circumstances give no grounds for an apportionment in any definite proportion, the damage shall be apportioned equally.

Each of the sides at fault is only liable for such proportion of the damages which falls upon it. In the event of personal injury, however, they shall be jointly and severally liable.

If any party has paid more than is finally due from it, it shall have a right of recourse against the other party at fault for the excess. Against such a claim for recourse, the latter can invoke the same right to exemption from or limitation of liability as it would have been entitled to in relation to the injured party by virtue of the law applicable to the relation between it and the injured party, or by virtue of any valid contractual exemption clause. Such a reservation can nevertheless not be invoked in so far as it exempts from or limits the liability beyond what would follow from Chapters 13, 14 and 15 or corresponding provisions under a foreign law which in such event applies in relation to the injured party.

When determining the question of fault, the Court shall especially consider whether or not there was time for deliberation.

Section 162 Accidental Collision

If a collision was accidental or it cannot be established that it was caused by fault on either of the sides, each ship shall bear its own loss.

Section 163 Collision without Contact

The provisions of the present Code relating to collisions between ships shall also apply when a ship by its maneuvers [sic] or in similar ways causes damage to another ship or to persons or goods on board although no collision takes place between the ships

Section 164 Obligation to render Assistance, etc.

If ships collide, it is the duty of each master to render to the other ship and its crew and passengers all assistance that is possible and necessary in order to rescue them from danger arising from the collision, as far as this can be done without serious danger to the ship and those on board. Each master is also obliged to give the other master the name and home port of the ship and its place of departure and destination. A master whose ship collides with a boat is under the same obligations.

Les deux dernières phrases du quatrième alinéa de la Section 161 donnent suite à l'invitation adressée aux législateurs nationaux dans l'article 4, dernier alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, à déterminer pour les actions récursoires la portée et la conséquence juridique des règlements légaux et contractuels concernant la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des passagers.

¹⁷⁶ *Stukken*, Deuxième Chambre, 2009-2010, 32 137, n° 3, 94-95.

Le cinquième alinéa de la Section 161 apparaît être de simple origine nationale et peut être qualifié d'assez original.

La Section 162 correspond à l'article 2 de la Convention sur les Abordages 1910. La règle occupe dans le code une place moins importante que dans la convention, ce qui rejoint le doute sur son utilité qui existe dans de nombreux pays.

Dans le droit norvégien également, on part du point de vue que le navire tiers innocent peut former contre les navires en faute une action solidaire en responsabilité¹⁷⁷.

8.93. Dans le *Codice della navigazione* italien, ce sont surtout les dispositions du DIP suivantes qui se dégagent:

Articolo 12 - Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da urto di navi o aeromobili.

Le obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono regolate dalla legge nazionale delle navi o degli aeromobili, se è comune; altrimenti dalla legge italiana.

Articolo 14 - Competenza giurisdizionale.

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici della Repubblica, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o recuperate si trovano nella Repubblica.

8.94. La Chine est partie contractante à la Convention sur les Abordages 1910 et à la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952.

En Chine, les dispositions sur l'abordage sont reprises dans le Chapitre VIII du Code maritime (art. 165-170). Ces dispositions se basent dans une grande mesure sur la Convention sur les Abordages 1910. Elles sont libellées comme suit:

Article 165

Collision of ships means an accident arising from the touching of ships at sea or in other navigable waters adjacent thereto.

Ships referred to in the preceding paragraph shall include those nonmilitary or public service ships or craft that collide with the ships mentioned in Article 3 of this Code.

Article 166

After a collision, the Master of each of the ships in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his ship and persons on board to render assistance to the other ship and persons on board.

The Master of each of the ships in collision is likewise bound so far as possible to make known to the other ship the name of his ship, its port of registry, port of departure and port of destination.

Article 167

Neither of the parties shall be liable to the other if the collision is caused by force majeure or other causes not attributable to the fault of either party or if the cause thereof is left in doubt.

¹⁷⁷ Falkanger-Bull-Brautaset, 223.

Article 168

If the collision is caused by the fault of one of the ships, the one in fault shall be liable therefor.

Article 169

If the colliding ships are all in fault, each ship shall be liable in proportion to the extent of its fault; if the respective faults are equal in proportion or it is impossible to determine the extent of the proportion of the respective faults, the liability of the colliding ships shall be apportioned equally.

The ships in fault shall be liable for the damage to the ship, the goods and other property on board pursuant to the proportions prescribed in the preceding paragraph. Where damage is caused to the property of a third party, the liability for compensation of any of the colliding ships shall not exceed the proportion it shall bear.

If the ships in fault have caused loss of life or personal injury to a third party, they shall be jointly and severally liable therefor. If a ship has paid an amount of compensation in excess of the proportion prescribed in paragraph 1 of this Article, it shall have the right of recourse against the other ship(s) in fault.

Article 170

Where a ship has caused damage to another ship and persons, goods or other property on board that ship, either by the execution or nonexecution of a manoeuvre or by the nonobservance of navigation regulations, even if no collision has actually occurred, the provisions of this Chapter shall apply.

Les seules dispositions qui se distinguent sont l'article 165, deuxième alinéa, concernant l'applicabilité aux navires d'Etat et l'article 169, deuxième alinéa, deuxième phrase, concernant la limitation de l'action de tiers contre les navires en faute au montant à concurrence duquel la faute était imputée à ces derniers. Ce dernier point de vue diffère des visions anglaise, française et néerlandaise.

8.95. Les Etats-Unis d'Amérique ne sont pas devenus partie contractante de la Convention sur les Abordages 1910 parce que cela privait l'intéressé dans une cargaison se trouvant à bord d'un navire en faute d'une action solidaire en responsabilité¹⁷⁸. Ce qui frappe dans le règlement de l'abordage aux EU est ensuite que les dommages causés par la faute de deux navires ont été répartis de façon égale entre ces navires jusqu'au vingtième siècle. Il n'a pas été tenu compte du poids de la faute des deux navires. Sur base de la constatation que la règle de la répartition égale des dommages était "unnecessarily crude", "palpably unfair" et "inequitable" et n'avait subsisté qu'en raison de la "sheer inertia", elle a été supprimée par la Cour Suprême des Etats-Unis en 1975 dans la cause *United States v. Reliable Transfer Co.*¹⁷⁹.

Cette sentence de la Cour Suprême a permis au droit américain de se rapprocher un peu du règlement de la Convention sur les Abordages 1910. En ce qui concerne les dommages à la cargaison, un règlement s'écartant de la convention a toutefois été maintenu. Selon le droit américain, lorsque deux navires ont provoqué un abordage par leur faute, les intéressés dans la cargaison peuvent encore toujours réclamer 100 % de leurs dommages au navire non transporteur, même si ce navire n'est que partiellement en faute dans l'abordage. Cette règle découle d'une décision de la Cour Suprême de 1876 relative à *The Atlas*¹⁸⁰. Un tel règlement semble aller à l'encontre des Règles de La Haye qui ont été acceptées par les EU, dans une version adaptée il est vrai, dans le *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)* de 1936. En vertu des Règles de La Haye (art. 4.2, a)) la faute nautique vaut en effet, outre la *package limitation* générale,

¹⁷⁸ Selon Smeesters-Winkelmolen III, 302, n° 1155.

¹⁷⁹ 421 U.S. 397, 1975 AMC 541 (1975); plus loin notamment Schoenbaum II, 106-110; Tetley IMAAL, 225-226 en 235-237; également encore Herber, 385-386; Hill, 323.

¹⁸⁰ 93 U.S. (3 Otto) 302 (1876).

comme une décharge de la responsabilité. Lorsque les intéressés dans la cargaison réclament l'intégralité de leurs dommages au navire non transporteur, ce navire intentera une action récursoire pour le montant payé en trop, ce qui réduit l'exonération (et le cas échéant la limitation de responsabilité) pour le navire transporteur. C'est la raison pour laquelle les transporteurs ont introduit dans les connaissements une *both-to-blame collision clause* selon laquelle la cargaison devait garantir le navire transporteur contre cette action récursoire. Dans la cause *Ezzo Belgium – Nathaniel Bacon (United States of America v. Atlantic Mutual Insurance Co.)*¹⁸¹, la Cour Suprême des Etats-Unis a cependant déclaré cette clause non valable. Le principe de la réparation totale des dommages à la cargaison a depuis lors été confirmé dans plusieurs décisions de la Cour Suprême¹⁸². Tetley écrit à ce sujet:

*While some commentators call for the United States to apply the proportionate fault rule to cargo, so as to coordinate its law with that of other major shipping countries party to the Collision Convention, it can be argued that the American principle of full recovery for cargo against either the carrying or the colliding ship is more equitable, since cargo is no less an "innocent" a victim of the collision than any other "innocent" third party who suffers loss or injury as a result of the casualty and who is permitted full recovery under the law*¹⁸³.

Au cours de l'examen comparatif sommaire, on n'a pas trouvé d'exemples de législation nationale déclarant non valable une *both-to-blame collision clause*. Pour la Belgique, il semble que la question n'a pas d'importance, étant donné que la Convention sur les Abordages 1910 et la Loi maritime n'accordent à la cargaison qu'une demande d'indemnisation proportionnelle et donc une action récursoire du navire non transporteur également en faute contre le navire transporteur n'est donc pas à l'ordre du jour¹⁸⁴.

Il faut remarquer enfin dans le droit américain qu'alors que la Convention sur les Abordages 1910 a exclu expressément toute présomption de faute, il applique encore toujours dans les cas d'abordage certaines présomptions, dont la *Pennsylvania Rule*, selon laquelle l'infraction à un règlement de navigation est considérée comme une indication que cette faute a contribué à l'abordage. Cette présomption porte donc sur la présence d'une *causation* plutôt que de la faute elle-même¹⁸⁵.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS EN CAUSE

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

8.96. Il est apparu des réactions au *Livre vert Nouvelle Loi maritime belge*¹⁸⁶ (appelé ci-dessous: 'Livre vert') que la Convention sur les Abordages 1910 offre en Belgique également une satisfaction générale.

L'ABDM a mis l'accent sur le fait que cette Convention est simple et claire et est largement appliquée au niveau international. Pour l'ABDM, une dénonciation par la Belgique n'est pas à l'ordre du jour. De même, la codification de la jurisprudence n'a pas été jugée utile par l'ABDM

¹⁸¹ 343 U.S. 236, 1952 AMC 659 (1952); voir plus loin notamment Gaskell-Asariotis-Baatz, 345-348, n° 10-70-10.78; Tetley MCC I, 1513-1514; Wilson, J.F., *Carriage of goods by sea*, Harlow, Pearson, 2004, 259-260.

¹⁸² Voir Schoenbaum II, 129-130; Tetley IMAAL, 249-250 et aussi 255.

¹⁸³ Tetley IMAAL, 250.

¹⁸⁴ Comp. Falkanger-Bull-Brautaset, 226.

¹⁸⁵ Voir Schoenbaum II, 100-106; Tetley IMAAL, 242 et s.; comp., concernant le droit anglais ancien, notamment Chorley-Giles, 377-378.

¹⁸⁶ Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; au sujet du Livre vert, voir le Livre Bleu 1, 26-27, n° 1.4.

car il faut laisser de la place aux nouveaux développements et à une uniformisation internationale de l'interprétation.

La Cour d'Appel d'Anvers ainsi que les CRMB, ARMB et LMB se sont également déclarés en principe partisans du maintien de la Convention sur les Abordages 1910.

Au cours de la première consultation, aucune personne interrogée n'a plaidé pour une réforme fondamentale du droit de l'abordage.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS EN CAUSE

8.97. Sur base de l'analyse du règlement actuel relatif à l'abordage dans la Loi maritime et de sa critique à la lumière du droit international et étranger, six scénarios législatifs sont théoriquement possibles pour la rédaction de l'Ebauche du Code belge de la Navigation.

Tout d'abord, il est envisageable de laisser inchangé l'actuel règlement 'national' de la Loi maritime, basé dans une grande mesure sur la Convention sur les Abordages 1910.

Deuxièmement, on pourrait choisir dans le Code belge de la Navigation un règlement 'national' se rapprochant plus étroitement de la Convention sur les Abordages 1910, en essayant d'introduire cette convention dans la législation belge plus fidèlement que ce qui a été fait en 1911.

Troisièmement, le contenu du règlement 'national' actuel basé sur la Convention sur les Abordages 1910 pourrait être adapté et précisé là où c'est nécessaire. On pourrait utiliser ici des exemples d'autres lois nationales telles que l'allemande, l'anglaise et la norvégienne, lesquelles ont adapté la Convention sur les Abordages 1910 de façon plus souple sinon plus créative. A l'instar des Pays-Bas, certaines formulations moins réussies de la Convention sur les Abordages 1910 pourraient également être remplacées par les dispositions correspondantes de la Convention sur les Abordages 1960, qui est dans un certain sens une version améliorée de la Convention sur les Abordages 1910.

Quatrièmement, on pourrait introduire un règlement alternatif dans lequel la Convention sur les Abordages 1910 reste maintenue comme base pour le règlement 'national' sur les abordages entre navires de mer et entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure et dans lequel, les règles de la Convention sur les Abordages 1960 sont introduites comme nouveau règlement 'national' de l'abordage entre navires d'intérieur. Ce règlement alternatif existe notamment en Allemagne, en France et aux Pays-Bas.

En cinquième lieu, un nouveau règlement 'national' légal sur l'abordage pourrait être élaboré qui serait basé entièrement et exclusivement sur la Convention sur les Abordages 1960 plus moderne, dont les principes vaudraient alors également pour les abordages en mer. On n'a pas trouvé ailleurs d'exemples de cette méthode, laquelle nécessiterait d'ailleurs une dénonciation de la Convention sur les Abordages 1910¹⁸⁷.

Sixièmement, il est envisageable de combiner dans le Code belge de la Navigation un des scénarios précédents à une intégration de la Convention sur les Abordages 1910 à effet direct. On peut référer ici dans le texte de la loi à l'origine conventionnelle des dispositions et à la nécessité d'une interprétation conforme à la convention. Le règlement conventionnel et le règlement 'national' – amélioré si nécessaire – sont ainsi harmonisés.

¹⁸⁷ Une méthode similaire a été suivie par les Pays-Bas pour les privilèges maritimes (voir Livre Bleu 3).

Septièmement, on pourrait élaborer un propre règlement entièrement ‘national’ résiliant la Convention sur les Abordages 1910 et dans lequel des principes des deux conventions sur les abordages pourraient être combinés à une codification de la jurisprudence internationale et nationale.

8.98. Parmi les scénarios législatifs décrits, l’avant-dernier semble le plus recommandable.

Des arguments détaillés ont déjà été donnés ailleurs pour expliquer pourquoi une intégration dans le Code belge de la Navigation des conventions sur l’unification de certaines règles relatives à la navigation mérite la préférence¹⁸⁸.

Par ailleurs il est incontestable que la Convention sur les Abordages 1910 doit être maintenue comme base du droit belge. Cette convention visait l’unification mondiale du droit relatif à l’abordage et a réalisé cet objectif de façon convaincante. D’ailleurs il a déjà été constaté aussi à l’étranger que l’absence (assez totale) de voix critiques ne peut signifier qu’une chose: que la Convention sur les Abordages 1910 offre largement satisfaction¹⁸⁹. Vu également l’objectif général de l’Ebauche du Code belge de la Navigation consistant à se rallier aux tendances internationales et les points de vue adoptés pendant la première consultation publique, l’abandon par la Belgique du règlement de la Convention sur les Abordages 1910 n’est pas une option sensée.

Au contraire, il est apparu ci-dessus que la législation belge peut encore être mieux alignée sur la Convention sur les Abordages 1910. La reprise de la Convention dans la Loi maritime a en effet été réalisée de façon incomplète en 1911. Le deuxième scénario législatif décrit plus haut peut et doit être combiné avec l’avant-dernier.

L’alternative consistant à adapter les formulations parfois moins heureuses du texte de la Convention sur les Abordages 1910 dans les dispositions de loi ‘nationales’, est séduisante, vu les exemples étrangers. Des corrections nationales radicales du texte de la convention sont cependant à rejeter car elles risquent de compromettre l’objectif de réaliser une uniformité internationale. Par ailleurs, des corrections ‘nationales’ sont difficiles à concilier avec le choix d’intégrer dans le Code les prescriptions de la convention à effet direct. Les raffinements rédactionnels doivent également être entrepris avec la réserve appropriée. Il ne peut y être procédé qu’en cas de certitude quant à leur conformité avec la convention. Dans les propositions de texte qui suivent, on procède entre autres à un réarrangement limité de l’ordre et de la répartition des dispositions de la convention, afin d’obtenir un système plus cohérent et plus proche de la réalité contemporaine. On a prévu ensuite quelques formules très discrètes qui ne font qu’expliquer les intentions évidentes des parties contractantes de la convention.

Comme plaidé déjà au début de l’analyse proposée ici¹⁹⁰, on peut veiller d’emblée à élargir au maximum la portée des règles relatives à l’abordage, pour ce qui est des types de navires. A ce propos, rappelons par ailleurs l’option générale consistant à appliquer le Code belge de la Navigation de la façon la plus large possible pour les navires d’Etat. Sous réserve de l’immunité des navires d’Etat étrangers, les règles relatives à l’abordage pour ces navires peuvent être appliquées sans exception.

¹⁸⁸ Voir déjà *supra*, n° 8.31 et plus loin Livre Bleu 1, 75 et s., n° 1.86 et s.

¹⁸⁹ Selon Vialard, 52, n° 42; voir aussi *supra*, n° 8.29.

¹⁹⁰ Voir *supra*, n° 8.13 et 8.35.

L'introduction d'un règlement alternatif pour la navigation maritime et la navigation intérieure doit être entièrement rejetée. Elle compliquerait le règlement légal. L'application de règles de la Convention sur les Abordages 1910 aux abordages entre navires d'intérieur n'a posé aucun problème digne d'être mentionné après près d'un siècle d'expérience belge. La Convention sur les Abordages 1960 ne contient d'ailleurs aucune règle relative à la responsabilité qui soit fondamentalement différente, de sorte que la valeur ajoutée serait limitée et ne compenserait en aucun cas le désavantage d'une fragmentation de la législation.

8.99. Il convient par ailleurs (sous réserve d'examen plus approfondi) de reprendre dans le Code belge de la Navigation un renvoi à la Convention en matière de compétence relative à l'Abordage (matière civile) de 1952 et à l'article 637 C.J.¹⁹¹.

8.100. Une règle élaborée de référence au DIP pour compléter les règles unifiées déposées dans la Convention sur les Abordages 1910, n'est ni nécessaire ni possible, puisque la responsabilité en cas d'abordage tombe sous le rayon d'action du Règlement de Rome II. Comme nous l'avons indiqué, un règlement complémentaire sur les abordages en haute mer est toutefois utile¹⁹².

8.101. Un élargissement poussé du domaine d'application du droit relatif à l'abordage à tous les sinistres provoqués par un navire, comme c'est le cas aux Pays-Bas, ne paraît pas souhaitable. Cet élargissement de la Convention sur les Abordages 1910 est plutôt exceptionnel au niveau international et la convention n'est en tout cas pas rédigée pour faire face à de telles situations. Ni dans la doctrine belge, ni au cours de la première consultation publique il n'y a eu d'autre part de demande d'élargissement dans ce sens. Enfin, dans la mesure où la responsabilité proportionnelle de deux navires en faute serait valable, il ne serait pas intéressant pour les éventuelles parties lésées, en particulier les administrations des voies navigables, les administrations portuaires et les exploitants de terminaux.

E) CONCLUSION

8.102. Il ressort de l'analyse du droit actuel relatif à l'abordage que les dispositions de la Convention sur les Abordages 1910 et la Loi maritime offrent une grande satisfaction pour ce qui est des principes et qu'il n'y a donc pas lieu d'y apporter des changements fondamentaux. La Belgique doit rester partie contractante à la convention susmentionnée. Conformément à une option générale de technique législative, les prescriptions de la convention à effet direct doivent être intégrées dans le Code belge de la Navigation et elles doivent y être combinées aux règles 'nationales' relatives à l'abordage qui semblent coïncider avec les prescriptions de la convention.

Il est utile ici de faire correspondre plus étroitement les dispositions du Code belge de la Navigation au texte de la Convention sur les Abordages 1910, pour faire valoir les prescriptions sans restriction pour les navires d'Etat, pour expliciter de temps en temps les formulations, toujours au sein des exigences de la conformité à la convention et, sous réserve d'examen plus approfondi, pour reprendre un renvoi à la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 et à l'article 637 C.J. Par ailleurs, une règle de conflit de lois élémentaire est utile pour les abordages en haute mer.

¹⁹¹ Voir *supra*, n° 8.55.

¹⁹² Voir *supra*, n° 8.28.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 8.2. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

8.103.

TITRE 6 – ÉVÉNEMENTS DE MER

Chapitre 1 – Abordage

Article 8.2. Application internationale

§ 1. Le présent chapitre est d'application dans les cas où la responsabilité est régie par:
1° la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage;
2° le droit belge.

§ 2. Pour autant que la responsabilité ne soit pas régie par le 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”), le juge applique le droit belge.

§ 3. Sans préjudice du § 1, l'article 8.13 s'applique à tout navire qui est enregistré en Belgique ou y a son port d'attache ou lieu de mouillage habituel.

B) COMMENTAIRE

8.104. Le premier paragraphe proposé fait comprendre clairement que le Chapitre vaut pour tous les cas qui sont régis par la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage ou sur lesquels le droit belge est d'application.

8.105. Le deuxième paragraphe est inspiré par l'article 164 du Livre 10 NBW proposé¹⁹³.

8.106. Le troisième paragraphe n'a pas besoin d'autre commentaire.

B.2. ARTICLE 8.3. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

8.107.

Article 8.3. Application matérielle

§ 1. Le présent Chapitre régle les indemnités dues à raison des dommages causés par un abordage survenu entre deux ou plusieurs navires à des navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord.

Il est d'application sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

¹⁹³ Voir à ce sujet *supra*, n° 8.91.

§ 2. Le présent Chapitre s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par l'inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

B) COMMENTAIRE

8.108. La disposition proposée est basée sur les articles 1 et 13 de la Convention sur les Abordages 1910. Comme nous l'avons vu¹⁹⁴, le premier article cité n'a pas été repris dans la Loi maritime et le deuxième est repris dans la Loi maritime à la fin du titre sur l'abordage (art. 256), alors qu'il a plutôt sa place au début du règlement.

8.109. La formulation correspond le plus étroitement possible à celle de la Convention sur les Abordages 1910. Il s'ensuit de la formulation "un abordage entre deux ou plusieurs navires" au premier alinéa du § 1, lue en même temps que la vaste définition de la notion de navire donnée à l'article 3.1, 1^o, que le Chapitre est valable pour tous les abordages entre navires de mer et/ou bateaux de navigation intérieure. Dans l'article 2.16 déjà commenté concernant le statut des navires d'état belges, une exception à la validité du droit d'abordage n'est sciemment pas prévue pour ces navires¹⁹⁵.

8.110. A la différence du code néerlandais, aucune définition de la notion d'abordage n'est donnée. Cette définition n'apparaît pas non plus dans la Convention sur les Abordages 1910, dans la Convention sur les Abordages 1960 et dans la plupart des autres lois nationales. On peut déduire de façon suffisamment claire du deuxième paragraphe proposé ici et de l'article 13 correspondant de la Convention sur les Abordages 1910 ainsi que de la jurisprudence et de la doctrine belges et étrangères en vigueur, qu'un abordage en tant que tel suppose une collision matérielle entre navires, dans laquelle il est également tenu compte d'une collision entre pièces telles que mâts, gréements ou engins de levage. Une autre interprétation éventuelle de la signification de la notion d'abordage est en tout cas une question d'autre interprétation autonome par rapport à la convention et n'a pas besoin d'être figée dans un texte national de la loi.

B.3. ARTICLE 8.4. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

8.111.

Article 8.4. Interprétation

Le présent Chapitre est interprété conformément à la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

B) COMMENTAIRE

8.112. La disposition proposée attire l'attention du justiciable sur le fait que le présent Chapitre doit être interprété en conformité avec la Convention sur les Abordages 1910.

¹⁹⁴ Voir *supra*, n° 8.42.

¹⁹⁵ Voir Livre Bleu 2.

B.4. ARTICLE 8.5. AUTRE RÉGLEMENTATION

A) TEXTE DE LOI

8.113.

Article 8.5. Autre réglementation

§ 1. Le présent Chapitre ne porte pas atteinte:

1° aux autres dispositions du présent Code, plus particulièrement du Chapitre 3 du Titre 3 et du Titre 4;

2° à la Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage;

3° à l'article 637 du Code judiciaire.

§ 2. L'article 26 du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale ne s'applique pas aux actions régies par le présent Chapitre.

B) COMMENTAIRE

8.114. La référence contenue dans le § 1, 1° met plus particulièrement à exécution l'article 10 de la Convention sur les Abordages 1910.

Les renvois contenus dans le § 1, 2° et 3° ont déjà été commentés ci-dessus¹⁹⁶.

8.115. Il a également été expliqué ci-dessus qu'il est souhaitable et probablement même juridiquement nécessaire de déclarer inapplicable l'article 26 du Titre préalable du Code de Procédure pénale portant sur les actions en réparation en matière d'abordage régies par le Code belge de la Navigation¹⁹⁷. La portée du § 2 proposé ici est sciemment plus large que celle de la Convention sur les Abordages 1910. Il est en effet nécessaire de faire valoir un régime uniforme de la prescription pour toutes les actions concernant l'abordage.

B.5. ARTICLE 8.6. FAUTE D'UN NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

8.116.

Article 8.6. Faute d'un navire

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

B) COMMENTAIRE

8.117. Cette disposition est une reprise littérale de l'article 3 de la Convention sur les Abordages 1910. La règle est reprise actuellement à l'article 251, troisième alinéa, de la Loi maritime. Il a déjà

¹⁹⁶ Voir *supra*, n° 8.55 et 8.99.

¹⁹⁷ Voir *supra*, n° 8.19 et s.

été indiqué plus haut qu'il est souhaitable de scinder l'actuel article 251 de la Loi maritime en plusieurs articles dans le Code belge de la Navigation¹⁹⁸.

8.118. En conformité avec la Convention sur les Abordages 1910, l'article proposé mentionne la faute du navire et pas, comme le fait la législation allemande actuelle et future, la faute de l'équipage ou de l'armateur; il ne parle pas non plus, comme dans la Loi maritime et dans la législation néerlandaise, de la "schuld" (faute) du navire. En vue de l'identification du(des) débiteur(s) de l'indemnité, il faut plus particulièrement appliquer les règles générales en matière de responsabilité du propriétaire du navire et de l'équipage, déposées au Chapitre 3 du Titre 3 et au Chapitre 3 du Titre 4¹⁹⁹.

B.6. ARTICLE 8.7. FAUTE DE DEUX OU PLUSIEURS NAVIRES

A) TEXTE DE LOI

8.119.

Article 8.7. Faute de deux ou plusieurs navires

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

§ 2. Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux autres effets se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

§ 3. Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures.

Ils sont tenus *in solidum* pour les dommages causés aux navires qui ne sont pas responsables de l'abordage et aux choses qui se trouvent à bord de ces navires.

Les alinéas précédents sont valables sans préjudice du droit de recours du navire qui a payé une part supérieure à celle que, conformément au premier alinéa du présent article, il doit définitivement supporter. Ce droit de recours ne porte cependant pas atteinte aux exonérations ou limitations légales ou contractuelles de responsabilité que le défendeur pourrait invoquer à l'égard de la victime.

B) COMMENTAIRE

8.120. Les règles reprises dans l'article proposé reposent en fait sur l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1910 et sont reprises actuellement à l'article 251, quatrième au sixième alinéa, de la Loi maritime.

8.121. Le texte de loi néerlandais proposé ne reprend sciemment pas de traduction littérale de la notion malheureuse de "faute commune" que l'on retrouve dans la convention, car en réalité il ne

¹⁹⁸ Voir *supra*, n° 8.47.

¹⁹⁹ Voir Livre Bleu 4 et Livre Bleu 5.

s'agit généralement pas d'une faute "commune" des navires impliqués mais bien de fautes cumulées de ces navires²⁰⁰.

8.122. La nouvelle version néerlandaise du § 1 est une reprise un peu plus souple mais en même temps légèrement plus exacte que la disposition correspondante de la convention, dans laquelle, en la formulant, il a été également tenu compte de la disposition de l'article 8:545 NBW, laquelle est basée il est vrai sur la Convention sur les Abordages 1960. Bien que la Convention sur les Abordages 1910 ne le fasse pas expressément, le § 1 proposé couvre l'hypothèse selon laquelle les fautes ont été commises par deux *ou plusieurs* navires. Cette explicitation est sans nul doute conforme à la convention et s'aligne sur la Convention sur les Abordages 1960 (art. 4, premier alinéa) ainsi que sur le règlement néerlandais relatif à l'abordage en mer (art. 545.1 Boek 8 NBW).

8.123. Dans le § 2, la formulation de la Convention sur les Abordages 1910 "soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord" est remplacée par "soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux autres effets se trouvant à bord". De cette manière, les effets qui ne sont ni cargaison ni propriété des personnes se trouvant à bord (par ex. mazout de soute, propriété éventuelle de l'affrètement à temps) sont compris dans cette disposition.

Une approche similaire a été suivie lors de la rédaction de la Convention sur les Abordages 1960. L'article 4.1 de cette convention stipule en effet explicitement:

Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux (accent ajouté).

Il ressort également de l'article 1 de la Convention sur les Abordages 1910 que la convention s'applique sans distinction à tous les effets qui se trouvent à bord des navires. Il ne ressort pas de ses travaux préparatoires que l'article 4 a voulu y déroger. Par conséquent, on peut admettre que l'adaptation du texte proposée ici ne trahit pas la Convention sur les Abordages 1910 et ne fait qu'explicitement ses intentions. A cet égard également on se rallie au code néerlandais (art. 8:545.1) et aux codifications allemandes existantes et proposées (art. 736 HGB resp. §§ 552-553 E-HGB).

8.124. Le troisième paragraphe est une reprise adaptée du troisième alinéa de l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1910.

Le texte maintient en ce qui concerne les dommages aux personnes le terme "solidairement" de la convention. C'est sciemment qu'il n'a pas été changé en "*in solidum*". La raison en est qu'une interprétation conforme à la convention s'impose une nouvelle fois.

Comme annoncé déjà ci-dessus²⁰¹, on a bel et bien choisi d'explicitement la règle découlant déjà implicitement de la Convention sur les Abordages 1910 disant que les navires en faute sont responsables *in solidum* des dommages causés aux navires tiers innocents et aux effets se trouvant à bord de ces navires. On retrouve cette règle à l'article 4.1 de la Convention sur les Abordages 1960. En ce qui concerne le navire tiers innocent dont la position n'est pas réglée (expressément) dans la Convention sur les Abordages 1910, on mentionne ici une responsabilité "in solidum",

²⁰⁰ Comp. déjà, au sujet de la doctrine française, *supra*, n° 8.73; voir cependant notamment De Smet I, 582-583, n° 474.

²⁰¹ Voir *supra*, n° 8.50.

bien que celle-ci ne soit pas un concept législatif en soi mais un concept jurisprudentiel. La règle proposée codifie un point de vue belge existant²⁰². Ce concept est également utilisé notamment dans le règlement commenté ailleurs portant sur la responsabilité du propriétaire du navire²⁰³.

Dans la première phrase du troisième alinéa du § 3, comparée avec l'article 251 correspondant, sixième alinéa, de la Loi maritime, le terme "définitivement" est ajouté pour plus de clarté.

La deuxième phrase met à exécution l'article 4, dernier alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910 et est un ajout aux prescriptions de la Loi maritime actuelle. Comme nous l'avons vu, une disposition analogue est en vigueur notamment aux Pays-Bas (art. 8:545.3 NBW) et en Norvège (Section 161, troisième alinéa du Code maritime); le Luxembourg (art. 111 de la Loi du 9 novembre 1990) et le Royaume-Uni (Section 187, § 5 du MSA 1995) par exemple ont également de telles règles.

8.125. Comme aux Pays-Bas²⁰⁴, on a choisi de ne pas reprendre dans la législation nationale la dernière phrase de l'article 4 de la Convention sur les Abordages 1960, qui stipule que la perte qu'occasionne l'insolvabilité de l'un des codébiteurs se répartit entre les autres codébiteurs proportionnellement à leur part dans la faute.

B.7. ARTICLE 8.8. PRÉSOMPTIONS DE FAUTE

A) TEXTE DE LOI

8.126.

Article 8.8. Présomptions de faute

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

B) COMMENTAIRE

8.127. L'article proposé est la reprise de l'article 6, deuxième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, qui, à tort, n'a pas été repris dans la Loi maritime²⁰⁵. Le législateur néerlandais également, entre autres, a choisi de le reprendre dans la législation nationale (art. 546 Boek 8 NBW).

B.8. ARTICLE 8.9. FAUTE DU PILOTE

A) TEXTE DE LOI

8.128.

Article 8.9. Faute du pilote

La responsabilité établie par le présent Chapitre subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

²⁰² Voir encore une fois *supra*, n° 8.50.

²⁰³ Voir le Livre Bleu 4.

²⁰⁴ Voir *supra*, n° 8.86.

²⁰⁵ Voir *supra*, n° 8.43.

B) COMMENTAIRE

8.129. Cette disposition est la reprise littérale de l'article 5 de la Convention sur les Abordages 1910 et correspond au dernier alinéa de l'article 251 de la Loi maritime. La responsabilité du propriétaire du navire dans ce contexte est une matière fédérale. La disposition n'est pas de la compétence des législateurs régionaux.

B.9. ARTICLE 8.10. HASARD, FORCE MAJEURE ET DOUTE

A) TEXTE DE LOI

8.130.

Article 8.10. Hasard, force majeure et doute

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

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

B) COMMENTAIRE

8.131. La disposition proposée reprend l'article 2 de la Convention sur les Abordages 1910, lequel est repris actuellement à l'article 251, premier et deuxième alinéa de la Loi maritime.

C'est sciemment que cet article est placé derrière les règles sur la responsabilité dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation. La raison en est qu'au niveau international, l'article est considéré de façon assez générale comme superflu et que dans d'autres législations nationales il est soit maintenu en place à contrecœur (France et Pays-Bas), soit, comme ici, classé à l'arrière-plan (Norvège), soit entièrement supprimé (Ebauche allemande de 2009).

B.10. ARTICLE 8.11. PROTÊTS ET FORMALITÉS

A) TEXTE DE LOI

8.132.

Article 8.11. Protêts et formalités

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

B) COMMENTAIRE

8.133. Cet article est une reprise littérale de l'article 6, premier alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, lequel est repris à l'article 252 de la Loi maritime. Bien qu'il ne semble plus essentiel de nos jours, il est repris malgré tout en raison de la conformité avec la convention.

B.11. ARTICLE 8.12. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

8.134.

Article 8.12. Prescription

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'article 8.6, § 3, troisième alinéa, est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

B) COMMENTAIRE

8.135. Cet article reprend le premier et le deuxième alinéas de l'article 7 de la Convention sur les Abordages 1910, qui sont incorporés pour le moment dans l'article 270, premier tiret de la Loi maritime. Un règlement sur la prescription essentiellement identique est repris à l'article 7 de la Convention sur les Abordages 1960.

En raison de la nécessité de s'associer aux dispositions de la Convention sur les Abordages 1910, il faut conserver un délai de prescription de deux ans (avec il est vrai un délai d'un an pour les actions récurrentes). Cela rejoint entièrement l'option consistant à uniformiser tous les délais de prescription à un délai maximum de deux ans dans le Code belge de la Navigation²⁰⁶.

8.136. Le délai de prescription de deux ans vaut également lorsqu'une poursuite pénale est possible suite à l'abordage. L'article 8.5, § 2 commenté déjà ci-dessus annule l'article 26 du Titre préliminaire du code de Procédure pénale portant sur les actions relatives à l'abordage²⁰⁷.

8.137. Le délai de prescription déterminé dans cet article vaut pour toutes les actions régies dans ce Chapitre, même si elles ne tombent pas sous la Convention sur les Abordages 1910 (par ex. les actions de navires tiers innocents contre les navires en faute ou les actions pour abordages entre bateaux de navigation intérieure ou avec des navires d'état). C'est justifié et même nécessaire en vue de l'évidence et de la prévisibilité de la législation et du traitement égal de situations comparables.

8.138. Une prolongation du délai de prescription en cas d'impossibilité d'une saisie, comme visé à l'article 7, quatrième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, n'est pas reprise dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation. Elle n'apparaît pas dans la Loi maritime et est également jugée superflue dans d'autres pays²⁰⁸.

²⁰⁶ Voir Livre Bleu 1, 142-143, n° 1.222-1.224.

²⁰⁷ Voir *supra*, n° 8.19 et s.

²⁰⁸ Voir notamment *supra*, n° 8.36, 8.75 et 8.89.

B.12. ARTICLE 8.13. OBLIGATION DE PRÊTER ASSISTANCE

A) TEXTE DE LOI

8.139.

Article 8.13. Obligation de prêter assistance

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

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

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux alinéas précédents.

B) COMMENTAIRE

8.140. La disposition proposée est l'effet de l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910²⁰⁹.

²⁰⁹ Voir *supra*, n° 8.25.

3. ASSISTANCE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

8.141. Les dispositions relatives à l'assistance dans l'actuelle Loi maritime sont énoncées au titre VIII, qui porte l'intitulé « De l'assistance et du sauvetage maritimes ». Le texte intégral de ces dispositions de loi s'énonce comme suit :

Article 257

Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération. Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Article 258

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

Article 259

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

Article 260

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

Article 261

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs et de la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs.

Article 262

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

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

Article 263

La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base :

a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par la navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus

par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant;
b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

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

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

Article 264

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

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

Article 265

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Les dispositions de loi citées reposent sur la Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes (ci-après : « Convention sauvetage de 1910 »), qui avait été approuvée par la loi du 14 septembre 1911²¹⁰ et qui, en vertu de la loi du 12 août 1911²¹¹, avait été reprise presque littéralement dans la Loi maritime.

8.142. La Convention sauvetage de 1910 a été modifiée, s'agissant de son application aux navires relevant des pouvoirs publics, par un protocole signé à Bruxelles le 27 mai 1967, qui a été approuvé par la loi du 30 mars 1973²¹². Le texte du protocole n'avait pas été repris dans la Loi maritime.

8.143. Comme il sera exposé plus en détail ci-après, depuis lors, la Belgique est liée par la Convention internationale sur l'assistance signée à Londres le 28 avril 1989 (ci-après : « Convention sur l'assistance de 1989 »). La loi fédérale d'assentiment du 13 mai 2003²¹³ dispose que la convention « sortira son plein et entier effet »²¹⁴. La Convention sauvetage de 1910 n'a pas été dénoncée par la Belgique²¹⁵.

8.144. L'article 278 repris sous le Titre X concernant les « bateaux d'intérieur » de la Loi maritime mentionne que les dispositions du Titre VIII relatif à l'assistance et au sauvetage « sont applicables »²¹⁶.

²¹⁰ Loi 14 septembre 1911 portant approbation des conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé auxdites conventions (M.B. 26 février 1913).

²¹¹ Loi 12 août 1911 modifiant et complétant les dispositions du livre II du Code de commerce (de la navigation maritime et de la navigation intérieure) (M.B. 23 août 1911).

²¹² Loi 30 mars 1973 portant approbation du Protocole, fait à Bruxelles le 27 mai 1967, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910 (M.B. 24 mai 1973).

²¹³ Loi 13 mai 2003 portant assentiment à la Convention internationale sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 (M.B. 18 août 2004).

²¹⁴ Voir à ce sujet *infra*, n° 8.157.

²¹⁵ Voir à ce sujet *infra*, n° 8.160.

²¹⁶ Voir à ce sujet *infra*, n° 8.176.

8.145. L'article 270, deuxième tiret, de la Loi maritime dispose que les actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance et de sauvetage sont prescrites deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

8.146. Conformément à l'article 23, § 1, 3^o, de la Loi maritime, qui provient de la convention sur les privilèges maritimes de 1926, l'action en paiement d'une rémunération due pour assistance et sauvetage est privilégiée sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage.

8.147. La responsabilité de l'assistant peut être limitée. Lorsque l'assistant intervient depuis un autre navire, elle peut l'être sur la base de l'article 47, § 1, de la Loi maritime ou, s'il n'est pas propriétaire du navire, directement sur la base de la Convention LLMC²¹⁷. 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 sur la base de l'article 47, § 4 de la Loi maritime.

La limitation de responsabilité en matière d'assistance pour la navigation intérieure est, en vertu de l'article 273, § 1, 1^o, de la Loi maritime, régie par la Convention LLMC ainsi que par 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 (en particulier, l'art. 2, § 2).

8.148. Il convient en outre de renvoyer aux dispositions suivantes du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime :

Article 62

Tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, n'a pas prêté assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes, en danger de se perdre, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Article 63

Tout capitaine qui, après un abordage, et autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour le navire ou pour les personnes embarquées, n'a pas mis en oeuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

Sera puni des mêmes peines tout capitaine qui après un abordage, aura omis de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Outre les dispositions du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, l'article 422*bis* du Code pénal pourrait également être d'application en cas de non-assistance. Cette dernière disposition indique également qu'est punissable « celui qui s'abstient de venir en aide ou de procurer une aide à une personne exposée à un péril grave, soit qu'il ait constaté par lui-même la situation de cette personne, soit que cette situation lui soit décrite par ceux qui sollicitent son intervention ». Le délit requiert « que l'absténant pouvait intervenir sans danger sérieux pour lui-même ou pour autrui ».

8.149. Il convient enfin de rappeler l'article 35 de la loi de 2003 portant réglementation du contrat d'engagement pour la pêche maritime. Cet article dispose que le marin pêcheur a droit à une

²¹⁷ Stevens Bva, 54-55, n^o 116.

indemnité supplémentaire pour l'aide, l'assistance et le remorquage d'un autre navire, pour autant que ces actions aient eu des résultats utiles et aient affecté le salaire du marin pêcheur.

Le droit à une rémunération du chef de sauvetage dans le cadre des conventions de travail dans la marine marchande et la navigation intérieure n'a jusqu'à présent pas été spécifiquement régi par la loi²¹⁸.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

8.150. Étant donné que la réglementation en matière de sauvetage a été presque complètement harmonisée au niveau international, il est peu utile d'examiner de manière isolée les dispositions de la Loi maritime belge et de chercher à identifier à cet égard les difficultés de droit interne.

Surtout, une discussion des dispositions actuelles de la Loi maritime n'a pas d'utilité, étant donné que ces dispositions contiennent la reprise dans la législation belge de la Convention sauvetage de 1910, qui est obsolète. Comme déjà indiqué²¹⁹, la Belgique est en effet liée pour l'instant par la Convention plus récente de 1989 sur l'assistance. Même si la loi d'assentiment date de 2003, la Loi maritime n'a jamais été adaptée à cette convention. Il s'agit d'ailleurs d'une illustration frappante du caractère généralement vieilli de la Loi maritime²²⁰.

La critique qui suit ci-après, davantage pertinente à la lumière de la réglementation internationale et européenne, vise la manière dont la Convention sur l'assistance de 1989 doit être intégrée dans le Code belge de la navigation.

À la lumière des considérations qui précèdent, le présent rapport ne traite pas des problèmes spécifiques découlant de la reprise incomplète de la Convention sauvetage de 1910 au Titre VIII de la Loi maritime²²¹.

Il n'aborde pas non plus quelques autres problèmes de technique juridique, notamment l'absence de clarté découlant de la formulation de l'article 278 quant à l'applicabilité de la réglementation aux bateaux intérieurs ou aux bâtiments pour la navigation intérieure, ce qui est souligné ailleurs à propos d'autres circonstances²²².

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÈGLES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

- APERÇU DES DIFFICULTÉS

8.151. Les considérations qui suivent portent d'abord sur la nécessité d'intégrer les dispositions de la Convention sur l'assistance de 1989 dans le Code belge de la navigation et de dénoncer la Convention sauvetage de 1910.

Ensuite, quelques difficultés spécifiques sont examinées dans la perspective de l'intégration de la nouvelle convention. Il s'agit notamment de la mesure dans laquelle la législation belge peut

²¹⁸ Voir *infra*, n° 8.209-8.211.

²¹⁹ Voir *supra*, n° 8.143.

²²⁰ Voir Van Hooydonk SVSMS, 95-96, n° 69 et 136-137, n° 86.

²²¹ Pour un aperçu, voir Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 140, n° 1335.

²²² Voir *supra*, n° 8.17 et Livre Bleu 4.

éclaircir ou préciser certains aspects, et de l'utilisation de la terminologie exacte, en particulier la terminologie en néerlandais. Sont plus précisément abordées :

- le choix terminologique entre *hulpverlening*, *hulp*, *berging* et *redding* ;
- l'applicabilité à des navires et à des objets ayant sombré ;
- l'applicabilité à des biens culturels ;
- l'applicabilité à des plateformes et unités de forage ;
- l'applicabilité à la navigation intérieure et aux ressortissants nationaux ;
- l'applicabilité aux pouvoirs publics ;
- la signification de la notion de propriétaire du bateau ;
- la signification de la notion de dommages à l'environnement ;
- la signification de la notion de chargement humanitaire ;
- le maintien de la liberté contractuelle ;
- l'obligation légale d'assistance ;
- le mode de calcul de l'indemnité particulière ;
- le pouvoir de représentation lors de la conclusion de contrats de sauvetage ;
- l'identification du débiteur de la rémunération du chef de sauvetage ;
- la répartition de la rémunération du chef de sauvetage entre sauveteurs et membres de l'équipage ;
- l'exigibilité, dans le chef des personnes sauvées, de la rémunération du chef de sauvetage ;
- la prescription des actions en recouvrement ;
- l'exigibilité des intérêts ;
- la publication des sentences arbitrales ;
- les aspects de droit international privé.

- L'INTÉGRATION DE LA CONVENTION SUR L'ASSISTANCE DE 1989 DANS LE CODE
BELGE DE LA NAVIGATION

8.152. Le droit du sauvetage en droit privé n'est né qu'avec le développement de la navigation à vapeur. Les bateaux à vapeur ont été développés vers le milieu du XIX^e siècle et certaines compagnies maritimes se sont alors consacrées à l'aide à apporter à des navires et à des cargaisons en détresse²²³.

L'absence d'une réglementation uniforme et l'existence d'une multiplicité de règles juridiques nationales ont donné lieu à d'innombrables conflits des lois. Le CMI est venu répondre aux besoins d'une harmonisation internationale, en adoptant, en même temps que la Convention sur les Abordages 1910, la Convention sauvetage de 1910. Comme la Convention sur les Abordages 1910, la Convention sauvetage de 1910 a rencontré un franc succès : elle a été immédiatement ratifiée par les plus importantes nations maritimes, si bien qu'elle a pu être qualifiée de véritable « loi internationale »²²⁴, et à son apogée, elle était contraignante dans plus de 80 pays. Comme indiqué plus haut²²⁵, la convention a été approuvée en Belgique par la loi du 14 septembre 1911 et a été reprise presque littéralement au Titre VIII de la Loi maritime belge par la loi du 12 août 1911.

La Convention sauvetage de 1910 reposait sur le principe « no cure, no pay » : aucune rémunération de sauvetage n'est due lorsque le secours prêté est resté sans résultat utile (art. 2, premier et deuxième alinéas). Lorsqu'une rémunération de sauvetage est due, elle ne peut en aucun cas dépasser la valeur des choses sauvées (art. 2, troisième alinéa).

²²³ Voir notamment Delwaide, L., "LOF 2000", *JPA* 2000, (291), 291.

²²⁴ Smeesters-Winkelmolen III, 388, n° 1206.

²²⁵ Voir *supra*, n° 8.141.

En ce qui concerne le montant de la rémunération de sauvetage, le juge devait avant tout tenir compte:

- le succès obtenu;
- les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours;
- le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur;
- le temps employé;
- les frais et dommages subis;
- les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs;
- la valeur du matériel exposé par les sauveteurs.

En second lieu, le juge devait tenir compte de la valeur des choses sauvées (art. 8, premier alinéa).

8.153. Comme indiqué plus haut²²⁶, la Convention sauvetage de 1910 a été modifiée par un protocole signé à Bruxelles le 27 mai 1967, qui a été approuvé par la loi du 30 mars 1973. Le protocole n'est entré en vigueur que le 15 août 1977 et ne compte à ce jour que neuf parties signataires.

À l'origine, la convention précisait qu'elle n'était pas d'application sur les navires de guerre et sur les navires d'État exclusivement affectés à un service public non commercial (art. 14)²²⁷.

Cette règle a été remplacée dans le protocole par la disposition suivante :

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent aussi aux services d'assistance ou de sauvetage rendus par ou à un bâtiment de guerre ou un navire d'Etat ou un navire exploité ou affrété par un Etat ou une personne de droit public.

Les actions contre un Etat pour services d'assistance ou de sauvetage rendus à un bâtiment de guerre ou à un navire exclusivement affecté, lors de l'événement ou de l'introduction de l'instance, à un service public non commercial, ne seront portées que devant les tribunaux de cet Etat.

Chaque Haute Partie Contractante se réserve le droit de déterminer si, et dans quelle mesure, l'article 11²²⁸ sera rendu applicable aux navires visés au deuxième alinéa du présent article (nouvel article 14).

Dans la Loi maritime, à aucun moment une quelconque disposition n'a été reprise au sujet de l'applicabilité à des navires d'État des dispositions de la convention et des dispositions « nationales » correspondantes, manifestement parce que le législateur belge ne l'a pas jugé nécessaire²²⁹ et sans doute parce que, plus précisément, la Loi maritime a toujours été considérée comme réservée à la réglementation du droit maritime relevant strictement du droit commercial et du statut des navires exploités à des fins lucratives²³⁰.

²²⁶ Voir *supra*, n° 8.142.

²²⁷ Le fait que l'article 14 de la Convention sauvetage de 1910 n'ait été remplacé que par le Protocole de 1967 indique que la position du Gouvernement belge en 1927, selon laquelle l'article 14 de la Convention aurait été tacitement abrogé par la Convention sur les navires d'État (Doc. Parl., Chambre, 1926-27, n° 335, 2) n'était pas totalement correcte ou du moins pas partagée par l'ensemble des États. Comme l'ont indiqué à juste titre Smeesters et Winkelmolen, la Convention sur les navires d'État ne prévoit rien en ce qui concerne le droit de l'État lui-même à une rémunération du chef d'assistance (Smeesters-Winkelmolen III, 427, n° 1232). Pour des explications plus détaillées, voir Doc. Parl., Chambre, 1971-72, n° 270/1, 1-2 et notamment Doc. Parl., Sénat, 1972-73, n° 109, 1-2.

²²⁸ L'article 11 de la Convention sauvetage de 1910 concerne l'obligation du capitaine de prêter assistance.

²²⁹ Comp. Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 140, n° 1335 et note de bas de page 7.

²³⁰ Comp. Livre Bleu 1, 71-73, n° 1.81.

8.154. Suite à la catastrophe écologique de l'Amoco-Cadiz, l'OMI a demandé au CMI, en juin 1979, de préparer une révision de la Convention sauvetage de 1910²³¹. Il était généralement estimé qu'une application trop stricte du principe « no cure no pay » ne répondait plus aux nécessités de l'époque. L'objectif était de ne pas décourager les assistants dans les cas où il était manifeste que le navire ou la cargaison ne pouvaient plus être sauvés, mais où, cependant, cela valait encore la peine de tenter de prévenir ou de limiter les dommages pour l'environnement²³².

Lors de la révision de la Convention sauvetage de 1910, il avait été proposé de maintenir le principe que seule l'assistance fournie avec un résultat utile donnait droit à une rémunération du chef d'assistance. À cet égard, l'idée initialement retenue était celle du « liability salvage » : les assistants qui ont préservé le navire et sa cargaison d'une responsabilité vis-à-vis de tiers, par exemple en matière de pollution, ont dès lors droit à une indemnité parce qu'ils sont effectivement parvenus à un « résultat utile »²³³.

La conférence de Montréal du CMI, en 1981, s'est toutefois distanciée du concept, incontestablement assez difficile à mettre en pratique, du « liability salvage », pour opter plutôt pour le principe du « safety net » qui avait déjà été précédemment repris dans le LOF 1980²³⁴. Ce dernier principe constituait une exception contractuelle à la règle du « no cure, no pay », en accordant une indemnisation des coûts raisonnablement exposés, majorée au maximum de 15 %, à un assistant ayant apporté son aide à un pétrolier entièrement ou partiellement chargé mais sans atteindre aucun résultat ou seulement un résultat limité²³⁵.

Le compromis fondamental atteint lors de la conférence du CMI à Montréal en 1981 a fait de la notion de « safety net » un droit pour l'assistant à une indemnité spéciale. Le compromis constituait un projet de règlement qui n'était pas conçu comme impératif et qui, pour l'essentiel :

- d'une part, pour les « skill and efforts in preventing or minimizing damage to the environment » octroyait une majoration de la rémunération ordinaire du chef d'assistance, payable par navire et cargaison ;
- mais, d'autre part, octroyait aux assistants qui avaient cherché à apporter leur aide à un navire et à sa cargaison menaçant de causer un dommage à l'environnement une indemnisation particulière des coûts payables par le propriétaire du navire (ou son assureur en responsabilité) ;
- enfin, disposait que cette indemnité particulière, lorsque des dommages à l'environnement avaient été prévenus ou limités, pouvait contenir un bonus, qui était établi en fonction des

²³¹ Voir notamment Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londres, LLP, 1992, 117; voir également Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 2:

Having again considered the subject of salvage and the offer for cooperation made by the CMI, the Legal Committee of IMO at its 40th session in June 1979 decided that the CMI should be requested to review the private law principles of salvage.

²³² Delwaide, L., « LOF 2000 », *JPA* 2000, (291), 292-293.

²³³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 19 et 23; voir également Cleton, R., « The IMO Draft Salvage Convention », *DET* 1989, (3), 5, n° 7; Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 5-6; Kegels, A., « Assistance et sauvetage. La Convention de 1910 et le L.O.F. 2000 : différences et appréciation », dans *Les intermédiaires du transport maritime. Colloque franco-belge Anvers 16 et 17 novembre 2000*, Association belge de droit maritime, s.d., s.l., (27), 35.

²³⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 36:

One of the most important problems, viz. how to compensate salvors for avoidance of environmental damage if no property is salvaged, was solved in the LOF 1980 by the introduction of the so-called "safety net" provision, on the basis of which the draft convention, Art. 3-3, is modelled.

Other solutions were considered during the work of the CMI, but it became obvious that the "safety net" model should be preferred mainly on the grounds that it expresses a compromise among all the interested parties. Thus the compromise is a balanced solution which is not dominated by any of the interests involved, and works in the general interest of the public.

²³⁵ Voir notamment Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londres, LLP, 1992, 99-109; voir également, notamment, Kennedy-Rose, 208, n° 6.003.

circonstances de l'affaire mais ne pouvait jamais dépasser les dépenses, si bien que l'indemnité particulière exceptionnelle ne pouvait être plus de deux fois supérieure aux dépenses²³⁶.

La réglementation préparée par le CMI a finalement conduit à l'établissement, dans le cadre de l'OMI, de la Convention sur l'assistance de 1989, déjà citée.

8.155. Comme indiqué plus haut²³⁷, la Belgique n'a marqué son assentiment à la nouvelle convention que par la loi du 13 mai 2003. Étant donné que la convention avait été considérée comme une convention mixte²³⁸, les Régions ont également accordé leur assentiment. Celui-ci a pris la forme d'une ordonnance de la Région de Bruxelles-capitale du 5 décembre 2003²³⁹, d'un décret de la Région wallonne du 29 janvier 2004²⁴⁰ et d'un décret de la Région flamande du 7 mai 2004²⁴¹. La Belgique a ensuite adhéré à la Convention sur l'assistance de 1989, si bien qu'elle est liée par la convention au niveau international depuis le 30 juin 2005²⁴². Lors de l'adhésion, la Belgique n'a pas émis la moindre réserve.

8.156. La Convention sur l'assistance de 1989 était déjà entrée en vigueur au niveau international le 16 juillet 1996. Au moment où la Belgique y a adhéré, elle était déjà d'application dans 47 États jouant un rôle significatif en matière de navigation maritime, dont l'Allemagne, le Canada, la Chine, l'Espagne, les États-Unis, la France, la Grèce, l'Italie, le Libéria, les îles Marshall, la Norvège, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Depuis lors, 59 États l'ont ratifiée, représentant ensemble 48,21 % du tonnage brut de la flotte mondiale²⁴³. La convention peut donc être considérée comme un succès²⁴⁴. Compte tenu de sa large acceptation, le maintien de l'adhésion belge ne peut faire l'objet d'aucune discussion à l'occasion de la rédaction du Code belge de la navigation.

8.157. Comme l'article 2 de loi d'assentiment du 13 mai 2003 dispose que la convention internationale sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989, « sortira son plein et entier effet », cette convention est applicable en Belgique sans plus. Elle peut, tout comme la Convention sauvetage de 1910²⁴⁵ et la Convention sur les Abordages 1910²⁴⁶, être estimée avoir un effet direct²⁴⁷.

Comme indiqué plus haut,²⁴⁸ le Titre VIII de la Loi maritime n'a pas été adapté à la Convention sur l'assistance de 1989. Bien entendu, cette situation crée une confusion et conduit en tout cas à une harmonisation internationale insuffisante. Comme, en principe, le choix a été fait d'une reprise, dans le Code belge de la navigation, du texte de conventions d'unification de droit

²³⁶ Voir notamment Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 35, 295-296 et 323-324; en outre Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 35-36; Delwaide, L., "LOF 2000", RHA 2000, (291), 295.

²³⁷ Voir *supra*, n° 8.143.

²³⁸ Pour plus de détails, voir *infra*, n° 8.185.

²³⁹ M.B. 22 janvier 2004.

²⁴⁰ M.B. 1 mars 2004.

²⁴¹ M.B. 14 juillet 2004.

²⁴² Selon www.imo.org.

²⁴³ Données de www.imo.org.

²⁴⁴ Smeele, F.G.M., "Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking", dans De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H. (Réd.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom, 2006, (225), 243.

²⁴⁵ Dans ce sens Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 140, n° 1335.

²⁴⁶ Voir *supra*, n° 8.30.

²⁴⁷ Comp. dans le même sens pour le droit néerlandais *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 2; Rb. Middelburg, 22 septembre 2004, LJN AR5362; Smeele, F.G.M., "Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking", dans De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H. (Réd.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom, 2006, (225), 248; en ce qui concerne la Convention sauvetage de 1910 également Oostwouder, 113.

²⁴⁸ Voir *supra*, n° 8.150.

maritime ayant un effet direct²⁴⁹, il est souhaitable que la Convention sur l'assistance de 1989 soit intégrée dans le Code belge de la navigation. Dans le même temps, les dispositions découlant de la Convention sauvetage de 1910 doivent être éliminées de la législation.

8.158. Il convient de noter que pour l'instant, une révision éventuelle de la Convention sur l'assistance de 1989 est envisagée.

La International Salvage Union (ISU) a suggéré que les assistants, pour être en état d'investir dans des navires performants dotés d'un équipage compétent doivent, quand ils arrivent à prévenir ou à enrayer une pollution par le pétrole, être indemnisés, d'autant plus que leur intervention préserve non seulement les ayants droits du navire et de la cargaison, mais aussi les pouvoirs publics, de dépenses énormes. Il convient de faire remarquer à cet égard que les assistants sont de plus en plus exposés au risque d'être rendu responsables, tant au civil qu'au pénal, de la pollution par le pétrole ou par des matières dangereuses. La rémunération normale du chef d'assistance n'offrirait, dans la perspective de la prévention de catastrophes écologiques, qu'un incitant insuffisant, car elle reste toujours limitée à la valeur du navire et de la cargaison. Les systèmes « safety net » de l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989 et la clause SCOPIC, en vertu de laquelle la rémunération garantie est calculée sur la base des dépenses des assistants, seraient également insuffisants. Toujours selon l'ISU, les assistants, quand ils limitent ou empêchent une catastrophe écologique, doivent avoir droit à un bénéfice bien supérieur à celui d'une rémunération calculée sur la base de leurs dépenses²⁵⁰. C'est dans ce contexte qu'une nouvelle formulation a été proposée par A. Bishop, conseiller juridique de l'ISU, pour l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989, qui régit actuellement l'octroi de l'indemnité spéciale²⁵¹. À cet égard, il est bien entendu que l'amendement de la convention ne peut être qu'un travail de longue haleine²⁵². Une adaptation du LOF et des autres contrats d'assistance apparaît plus

²⁴⁹ Voir à ce sujet Livre Bleu 1, 75 et s., n° 1.86 et s. et voir également *supra*, n° 8.31.

²⁵⁰ Voir notamment Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", dans Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londres / New York, Routledge, 2009, (352), 354-358 et 361; Timmermans, J., "The future of Lloyd's Form, from the salvors' perspective", paper à l'occasion de l'ITS Conference, mai 2008, http://www.marine-salvage.com/media_information/index.asp?page=papers/its_2008.htm; Witte, A., "LOF and defence of the marine environment", paper à l'occasion de l'ISU's Associate Member's Day, avril 2008, http://www.marine-salvage.com/media_information/index.asp?page=papers/isu_president_and_2008.htm.

²⁵¹ La proposition est la suivante:

1. *If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment he shall in addition to the reward to which he may be entitled under Article 13, be entitled to an environmental award taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below.*

(a) *any reward made under Article 13*

(b) *the criteria set out in Article 13. 1 (b) (c) (d) (f) (g) (h) (i) and (j).*

(c) *the applicable limit of liability that the shipowner may have under Limitation Convention 1976, The CLC Convention 1992, The HNS Convention 1998, and The Bunker Convention 2002.*

(d) *the extent to which the salvor has prevented or minimised damage to the environment and the benefit conferred.*

2. *This article shall apply to all salvage services carried out in territorial waters and the economic zone.*

3. *For the avoidance of doubt, an environmental award shall be paid in addition to any liability the shipowner may have for damage caused to other parties.*

4. *Whenever this article is applicable no account shall be taken of Article 13.1 (b) when assessing a salvage award under that Article.*

5. *Any environmental award shall be paid by the shipowners.*

6. *If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any environmental award due under this article.*

7. *Nothing in this article shall affect any right of recourse* (voir Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", dans Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londres / New York, Routledge, 2009, (352), 358-360).

252

The most obvious method of changing Article 14 would be to amend the 1989 Convention but that is likely to be a lengthy task. The Convention itself took 10 years to develop and another 6 to become international law. Indeed some nations are only

accessible. Il n'est pas clair de savoir comment une modification éventuelle du droit de l'assistance dans le sens préconisé par l'ISU pourrait être réalisée par le biais d'une législation nationale unilatérale, sans que cela aille de pair avec une dénonciation de la Convention existante sur l'assistance de 1989. Les règles d'indemnisation prévues aux articles 13 et 14 de la convention constituent en effet un élément central dans le régime de la convention. L'alternative selon laquelle les autorités nationales seraient tenues, par la législation interne, d'indemniser elles-mêmes à titre complémentaire l'assistant²⁵³ paraît pour l'instant peu réaliste.

Dans le cadre du réexamen de la Convention sur l'assistance de 1989, le CMI a recueilli, par l'intermédiaire des associations nationales de droit maritime, des informations sur l'état de la situation en matière de mise en œuvre²⁵⁴. Le CMI examine actuellement les questions suivantes :

- la limitation géographique de la notion de dommage à l'environnement ;
- le droit des pouvoirs publics à la rémunération du chef d'assistance ;
- la possibilité de rendre le propriétaire du navire responsable en première ligne pour la rémunération du chef d'assistance, avec droit de recours contre les autres ayants droit ;
- la révision du système de l'indemnité particulière et l'introduction d'un « environmental salvage » ;
- un droit d'action directe pour les assistants de vie humaine contre les propriétaires des choses sauvées lors du même sauvetage.

À l'heure où nous mettons sous presse, il est impossible de savoir dans quelle direction d'éventuelles propositions émanant du CMI pourraient aller et si elles conduiront ensuite effectivement à une modification de la Convention sur l'assistance de 1989.

Par conséquent, il n'a pas pu être tenu compte, dans la rédaction de l'Ébauche du Code belge de la navigation, des suggestions de l'ISU et des premières activités du CMI.

8.159. Dans la perspective d'un traitement correct du texte en vigueur de la convention dans le Code belge de la navigation, le tableau ci-dessous présente les versions anglaise, française et néerlandaise de la Convention sur l'assistance de 1989. En vertu de l'article 34 de la convention, les deux premières versions citées sont – avec d'autres – authentiques. L'anglais a été utilisé lors des discussions préparatoires, et le français est une langue officielle de notre pays. La traduction néerlandaise indiquée est celle qui a été publiée avec la loi d'assentiment. Il apparaîtra de ce qui suit que ce dernier texte est susceptible çà et là d'améliorations.

International Convention on Salvage, 1989	Convention Internationale de 1989 sur l'assistance	Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, 1989
CHAPTER I – GENERAL PROVISIONS	CHAPITRE 1er. – Dispositions générales	HOOFDSTUK I. – Algemene bepalingen
Article 1. Definitions <i>For the purpose of this Convention:</i> <i>(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in</i>	Article 1er. Définitions <i>Aux fins de la présente Convention</i> : <i>a) Opération d'assistance signifie tout acte ou activité entrepris pour</i>	Artikel 1. Definities <i>Voor de toepassing van dit Verdrag</i> : <i>a) Betekent hulpverlening iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te</i>

just adopting it, 26 years after work was first started. The environment should not have to wait so long (Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", dans Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londres / New York, Routledge, 2009, (352), 360).

²⁵³ On fait effectivement allusion à cette possibilité: voir Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", dans Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londres / New York, Routledge, 2009, (352), 361.

²⁵⁴ Voir l'aperçu des réponses obtenues sur http://www.comitemaritime.org/worip/pdf/Salvage_conv_1989WP.pdf.

<p><i>danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.</i></p> <p><i>(b) Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation.</i></p> <p><i>(c) Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.</i></p> <p><i>(d) Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.</i></p> <p><i>(e) Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.</i></p> <p><i>(f) Organization means the International Maritime Organization.</i></p> <p><i>(g) Secretary-General means the Secretary-General of the Organization.</i></p>	<p><i>assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.</i></p> <p><i>b) Navire signifie tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer.</i></p> <p><i>c) Bien signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque.</i></p> <p><i>d) Dommage à l'environnement signifie un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.</i></p> <p><i>e) Paiement signifie le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu de la présente Convention.</i></p> <p><i>f) Organisation signifie l'Organisation maritime internationale.</i></p> <p><i>g) Secrétaire général signifie le Secrétaire général de l'Organisation.</i></p>	<p><i>verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welke ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak.</i></p> <p><i>b) Betekent schip ieder schip of ander vaartuig, dan wel iedere constructie waarmee kan worden gevaren.</i></p> <p><i>c) Betekent zaak iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd en daaronder is begrepen de in risico zijnde vracht.</i></p> <p><i>d) Betekent milieuschade aanzienlijke fysieke schade aan de gezondheid van de mens, aan de fauna of flora in zee of aan hulpbronnen in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden, veroorzaakt door verontreiniging, besmetting, brand, ontploffing of soortgelijke ingrijpende gebeurtenissen.</i></p> <p><i>e) Betekent betaling iedere krachtens dit Verdrag verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.</i></p> <p><i>f) Betekent Organisatie de Internationale Maritieme Organisatie.</i></p> <p><i>g) Betekent Secretaris-Generaal de Secretaris-Generaal van de Organisatie.</i></p>
<p>Article 2. Application of the Convention</p> <p><i>This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.</i></p>	<p>Article 2. Application de la Convention</p> <p><i>La présente Convention s'applique chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans la présente Convention sont introduites dans un Etat Partie.</i></p>	<p>Artikel 2. Toepassing van het Verdrag</p> <p><i>Dit Verdrag is van toepassing wanneer een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure betreffende een aangelegenheid waarop dit Verdrag betrekking heeft, aanhangig wordt gemaakt in een Staat die Partij is bij dit Verdrag.</i></p>
<p>Article 3. Platforms and drilling units</p> <p><i>This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.</i></p>	<p>Article 3. Plates-formes et unités de forage</p> <p><i>La présente Convention ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.</i></p>	<p>Artikel 3. Platforms en booreenheden</p> <p><i>Dit Verdrag is niet van toepassing op vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties wanneer die platforms of boorinstallaties op een lokatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem.</i></p>

<p>Article 4. State-owned vessels</p> <p>1. <i>Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.</i></p> <p>2 <i>Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.</i></p>	<p>Article 4. Navires appartenant à un Etat</p> <p>1. <i>Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet Etat n'en décide autrement.</i></p> <p>2. <i>Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires décrits au paragraphe 1, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.</i></p>	<p>Artikel 4. Staatsschepen</p> <p>1. <i>Onverminderd artikel 5 is dit Verdrag niet van toepassing op oorlogsschepen of andere niet-handelsschepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die ten tijde van de hulpverlening een beroep kunnen doen op staatsimmunititeit krachtens algemeen erkende beginselen van internationaal recht, tenzij die Staat anders besluit.</i></p> <p>2. <i>Wanneer een Staat die Partij is bij dit Verdrag besluit het Verdrag toe te passen op zijn oorlogsschepen of andere in het eerste lid bedoelde schepen, geeft die Staat hiervan kennis aan de Secretaris-Generaal onder vermelding van de bepalingen en voorwaarden waaronder die toepassing geschiedt.</i></p>
<p>Article 5. Salvage operations controlled by public authorities</p> <p>1. <i>This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.</i></p> <p>2. <i>Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.</i></p> <p>3. <i>The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.</i></p>	<p>Article 5. Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques</p> <p>1. <i>La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.</i></p> <p>2. <i>Toutefois les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.</i></p> <p>3. <i>La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.</i></p>	<p>Artikel 5. Hulpverlening onder toezicht van de overheid</p> <p>1. <i>Dit Verdrag laat onverlet de bepalingen van nationaal recht of enig verdrag betreffende hulpverleningswerkzaamheden die worden verricht door of onder toezicht van een overheid.</i></p> <p>2. <i>Niettemin kan een hulpverlener die zodanige werkzaamheden verricht een beroep doen op de in dit Verdrag ten aanzien van hulpverleningswerkzaamheden voorziene rechten en rechtsmiddelen.</i></p> <p>3. <i>De mate waarin een overheid op wie een verplichting rust om hulp te verlenen, gerechtigd is een beroep te doen op de rechten en rechtsmiddelen voorzien in dit Verdrag, wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.</i></p>
<p>Article 6. Salvage contracts</p> <p>1. <i>This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.</i></p> <p>2. <i>The master shall have the</i></p>	<p>Article 6. Contrats d'assistance</p> <p>1. <i>La présente Convention s'applique à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit</i></p>	<p>Artikel 6. Overeenkomsten omtrent hulpverlening</p> <p>1. <i>Dit Verdrag is van toepassing op iedere hulpverlening, behalve voor zover een overeenkomst uitdrukkelijk of stilzwijgend anders bepaalt.</i></p> <p>2. <i>De kapitein is bevoegd om namens</i></p>

<p><i>authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.</i></p> <p><i>3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.</i></p>	<p><i>implicitement.</i></p> <p><i>2. Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire ont le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.</i></p> <p><i>3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à l'application de l'article 7 ou à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.</i></p>	<p><i>de eigenaar van het schip een overeenkomst omtrent hulpverlening te sluiten. De kapitein of de eigenaar van het schip is bevoegd een zodanige overeenkomst namens de eigenaar van de zaken aan boord van het schip te sluiten.</i></p> <p><i>3. Dit artikel laat onverlet de toepassing van artikel 7 en de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade.</i></p>
<p>Article 7. Annulment and modification of contracts</p> <p><i>A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:</i></p> <p><i>(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or</i></p> <p><i>(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.</i></p>	<p>Article 7. Annulation et modifications des contrats</p> <p><i>Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si :</i></p> <p><i>a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si</i></p> <p><i>b) le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.</i></p>	<p>Artikel 7. Vernietiging en wijziging van overeenkomsten</p> <p><i>Een overeenkomst of enig daarin voorkomend beding kan worden vernietigd of gewijzigd indien :</i></p> <p><i>a) de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen bedingen onbillijk zijn, of</i></p> <p><i>b) de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.</i></p>
<p>CHAPTER II – PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS</p>	<p>CHAPITRE II. – Exécution des opérations d'assistance</p>	<p>HOOFDSTUK II. – Uitvoering van de hulpverlening</p>
<p>Article 8. Duties of the salvor and of the owner and master</p> <p><i>1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:</i></p> <p><i>(a) to carry out the salvage operations with due care;</i></p> <p><i>(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;</i></p> <p><i>(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and</i></p> <p><i>(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his</i></p>	<p>Article 8. Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine</p> <p><i>1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation :</i></p> <p><i>a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;</i></p> <p><i>b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;</i></p> <p><i>c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et</i></p> <p><i>d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du</i></p>	<p>Artikel 8. Plichten van de hulpverlener en van de eigenaar en de kapitein</p> <p><i>1. De hulpverlener is jegens de eigenaar van het schip of andere in gevaar verkerende zaak verplicht :</i></p> <p><i>a) de hulpverlening met de nodige zorg uit te voeren;</i></p> <p><i>b) bij de nakoming van de onder letter a) bedoelde verplichting de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken;</i></p> <p><i>c) in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijze vereisen, de bijstand in te roepen van andere hulpverleners; en</i></p> <p><i>d) de tussenkomst van andere hulpverleners te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijze wordt verzocht</i></p>

<p><i>reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.</i></p> <p><i>2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:</i></p> <p><i>(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;</i></p> <p><i>(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and</i></p> <p><i>(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.</i></p>	<p><i>navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.</i></p> <p><i>2. Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation :</i></p> <p><i>a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;</i></p> <p><i>b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et</i></p> <p><i>c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.</i></p>	<p><i>door de eigenaar of de kapitein van het schip of de andere in gevaar verkerende zaak; echter met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.</i></p> <p><i>2. De eigenaar en de kapitein van het schip of de eigenaar van andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de hulpverlener verplicht :</i></p> <p><i>a) gedurende de hulpverlening volledig met hem samen te werken;</i></p> <p><i>b) daarbij de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken; en</i></p> <p><i>c) wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer zulks redelijkerwijze door de hulpverlener wordt verzocht.</i></p>
<p>Article 9. Rights of coastal States</p> <p><i>Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.</i></p>	<p>Article 9. Droits des Etats côtiers</p> <p><i>Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.</i></p>	<p>Artikel 9. Rechten van kuststaten</p> <p><i>Geen bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan het recht van de betrokken kuststaat om maatregelen te nemen in overeenstemming met algemeen erkende beginselen van internationaal recht ter bescherming van zijn kust of daarmede samenhangende belangen tegen verontreiniging of dreigende verontreiniging na een ongeval op zee of na met een dergelijk ongeval verband houdende handelingen, waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij zeer ernstige schade tot gevolg kunnen hebben, daaronder begrepen het recht van een kuststaat aanwijzingen te geven met betrekking tot hulpverlening.</i></p>
<p>Article 10. Duty to render assistance</p> <p><i>1 Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.</i></p> <p><i>2 The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.</i></p>	<p>Article 10. Obligation de prêter assistance</p> <p><i>1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.</i></p> <p><i>2. Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire</i></p>	<p>Artikel 10. Plicht tot hulpverlening</p> <p><i>1. Iedere kapitein is verplicht, zover hij dit kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden, hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert.</i></p> <p><i>2. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag nemen de maatregelen die</i></p>

<p>3 The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.</p>	<p>observer l'obligation énoncée au paragraphe 1. 3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.</p>	<p>nodig zijn voor de naleving van de in het eerste lid bedoelde verplichting. 3. De eigenaar van het schip is niet aansprakelijk voor de schending door de kapitein van de in het eerste lid bedoelde verplichting.</p>
<p>Article 11. Co-operation A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provisions of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.</p>	<p>Article 11. Coopération Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.</p>	<p>Artikel 11. Samenwerking Telkenmale wanneer een Staat die Partij is bij dit Verdrag regels uitvaardigt of een besluit neemt over een aangelegenheid betreffende hulpverlening, zoals de toelating in havens van in nood verkerende schepen of het treffen van voorzieningen ten behoeve van hulpverleners, houdt hij rekening met de noodzaak tot samenwerking tussen hulpverleners, andere belanghebbende partijen en de overheid teneinde een doelmatige en geslaagde uitvoering van het redden van mensenlevens of in gevaar verkerende zaken, alsmede het voorkomen van schade aan het milieu in het algemeen te verzekeren.</p>
<p>CHAPTER III – RIGHTS OF SALVORS</p>	<p>CHAPITRE III. – Droits des assistants</p>	<p>HOOFDSTUK III. – Rechten van hulpverleners</p>
<p>Article 12. Conditions for reward 1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward. 2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result. 3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.</p>	<p>Article 12. Conditions ouvrant droit à une rémunération 1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération. 2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile. 3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.</p>	<p>Artikel 12. Voorwaarden voor het hulploot 1. Hulp die met gunstig gevolg is verleend geeft recht op hulploot. 2. Tenzij anders is bepaald, is geen betaling krachtens dit Verdrag verschuldigd indien de hulp geen gunstig gevolg heeft gehad. 3. Dit hoofdstuk is ook van toepassing, indien het schip waaraan de hulp is verleend en het schip dat de hulp heeft verleend aan dezelfde eigenaar toebehoren.</p>
<p>Article 13. Criteria for fixing the reward 1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below: (a) the salvaged value of the vessel</p>	<p>Article 13. Critères d'évaluation de la rémunération 1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous : a) la valeur du navire et des autres</p>	<p>Artikel 13. Criteria voor het vaststellen van het hulploot 1. Het hulploot wordt vastgesteld met het oog op het aanmoedigen van hulpverlening, rekening houdend met de volgende criteria ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd : a) de geredde waarde van het schip en</p>

<p>and other property;</p> <p>(b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;</p> <p>(c) the measure of success obtained by the salvor;</p> <p>(d) the nature and degree of the danger;</p> <p>(e) the skill and efforts of the salvors in saving the vessel, other property and life;</p> <p>(f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;</p> <p>(g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;</p> <p>(h) the promptness of the services rendered;</p> <p>(i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;</p> <p>(j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.</p> <p>2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.</p> <p>3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.</p>	<p>biens sauvés;</p> <p>b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;</p> <p>c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;</p> <p>d) la nature et l'importance du danger;</p> <p>e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;</p> <p>f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;</p> <p>g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;</p> <p>h) la promptitude des services rendus;</p> <p>i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;</p> <p>j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.</p> <p>2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres Parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.</p> <p>3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.</p>	<p>de andere goederen;</p> <p>b) de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu;</p> <p>c) de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag;</p> <p>d) de aard en ernst van het gevaar;</p> <p>e) de vakkundigheid en inspanningen betoond door de hulpverleners bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;</p> <p>f) de door de hulpverleners gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;</p> <p>g) het risico van aansprakelijkheid en andere door de hulpverleners of hun uitrusting gelopen risico's;</p> <p>h) de snelheid van de verleende diensten;</p> <p>i) de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor hulpverlening bestemde uitrusting;</p> <p>j) de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners.</p> <p>2. De betaling van een in overeenstemming met het eerste lid vastgesteld hulploon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarde daarvan. Een Staat die Partij is bij dit Verdrag mag echter in zijn nationale wetgeving bepalen dat de betaling van een hulploon door één van deze belanghebbenden geschiedt, met dien verstande dat die belanghebbende een recht van verhaal heeft jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel. Niets in dit artikel belet het gebruik van enig verweermiddel.</p> <p>3. Het hulploon, met uitzondering van rente en verhaalbare gerechtelijke kosten, mag de geredde waarde van het schip of de andere goederen niet overtreffen.</p>
<p>Article 14. Special compensation</p>	<p>Article 14. Indemnité spéciale</p> <p>1. Si l'assistant a effectué des</p>	<p>Artikel 14. Bijzondere vergoeding</p>

<p>1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.</p> <p>2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.</p> <p>3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(b), (i) and (j).</p> <p>4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.</p> <p>5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of</p>	<p>opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.</p> <p>2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.</p> <p>3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas b), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.</p> <p>4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.</p> <p>5. Si l'assistant a été négligent et</p>	<p>1. Indien een hulpverlener hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu en hij geen hulploon heeft verkregen krachtens artikel 13 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding vanwege de eigenaar van het schip, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.</p> <p>2. Indien de hulpverlener in de in het eerste lid bedoelde omstandigheden door zijn hulpverleningswerkzaamheden schade aan het milieu heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de eigenaar volgens het eerste lid aan de hulpverlener te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30 % van de door de hulpverlener gemaakte kosten. Indien echter het gerecht, rekening houdend met de in het eerste lid van artikel 13 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100 % van de door de hulpverlener gemaakte kosten.</p> <p>3. Voor de toepassing van het eerste en tweede lid worden onder kosten van de hulpverlener verstaan de contante uitgaven die door de hulpverlener redelijkwijze zijn gemaakt bij de hulpverlening en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkwijze zijn ingezet tijdens de hulpverlening, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 13, lid 1, onder b), i) en j).</p> <p>4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het hulploon dat de hulpverlener krachtens artikel 13 kan ontvangen.</p>
---	--	---

<p><i>the whole or part of any special compensation due under this article.</i></p> <p>6. <i>Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.</i></p>	<p><i>n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.</i></p> <p>6. <i>Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.</i></p>	<p>5. <i>Indien de hulpverlener nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven schade aan het milieu te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontzegd.</i></p> <p>6. <i>Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de eigenaar van het schip.</i></p>
<p>Article 15. Apportionment between salvors</p> <p>1. <i>The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.</i></p> <p>2. <i>The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.</i></p>	<p>Article 15. Répartition entre assistants</p> <p>1. <i>La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 13 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.</i></p> <p>2. <i>La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.</i></p>	<p>Artikel 15. Verdeling tussen hulpverleners</p> <p>1. <i>De verdeling van een in artikel 13 bedoeld hulploon tussen hulpverleners geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.</i></p> <p>2. <i>De verdeling tussen de eigenaar, de kapitein en de andere in dienst van ieder hulpverlenend schip staande personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het schip. Indien de hulpverlening niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de hulpverlener en zijn ondergeschikten.</i></p>
<p>Article 16. Salvage of persons</p> <p>1. <i>No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.</i></p> <p>2. <i>A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.</i></p>	<p>Article 16. Sauvetage des personnes</p> <p>1. <i>Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière.</i></p> <p>2. <i>Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.</i></p>	<p>Artikel 16. Redding van personen</p> <p>1. <i>Geen hulploon is verschuldigd door personen wier leven is gered, maar dit artikel doet geen afbreuk aan bepalingen van nationaal recht betreffende dit onderwerp.</i></p> <p>2. <i>Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de hulpverlening, is gerechtigd tot een billijk aandeel in de betaling die aan de hulpverlener is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van schade aan het milieu.</i></p>
<p>Article 17. Services rendered under existing contracts</p> <p><i>No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due</i></p>	<p>Article 17. Services rendus en vertu de contrats existants</p> <p><i>Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions de la présente Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut</i></p>	<p>Artikel 17. Diensten die worden verleend krachtens bestaande overeenkomsten</p> <p><i>Geen betaling is verschuldigd krachtens dit Verdrag tenzij de verleende diensten verder gaan dan</i></p>

<i>performance of a contract entered into before the danger arose.</i>	<i>raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.</i>	<i>wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als een gebruikelijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.</i>
Article 18. The effect of salvor's misconduct <i>A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.</i>	Article 18. Conséquences de la faute de l'assistant <i>Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu de la présente Convention dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.</i>	Artikel 18. Gevolgen van het wangedrag van de hulpverlener <i>Aan een hulpverlener kan een krachtens dit Verdrag verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk worden ontzegd zoover de hulpverlening noodzakelijk geworden of bemoeilijkt is door zijn fout of nalatigheid of de hulpverlener zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog of ander oneerlijk gedrag.</i>
Article 19. Prohibition of salvage operations <i>Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.</i>	Article 19. Défense d'effectuer des opérations d'assistance <i>Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la présente Convention.</i>	Artikel 19. Verbod tot hulpverlening <i>Diensten, verleend niettegenstaande het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de eigenaar of de kapitein van het schip of van de eigenaar van enige andere in gevaar verkerende zaak die zich niet aan boord van het schip bevindt of heeft bevonden, geven geen recht op een betaling krachtens dit Verdrag.</i>
CHAPTER IV – CLAIMS AND ACTIONS	CHAPITRE IV. – Créances et actions	HOOFDSTUK IV. – Vorderingen en rechtsgedingen
Article 20. Maritime lien <i>1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.</i> <i>2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.</i>	Article 20. Privilège maritime <i>1. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant résultant d'une convention internationale ou de la législation nationale.</i> <i>2. L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.</i>	Artikel 20. Scheepsvoorrecht <i>1. Geen bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan het scheepsvoorrecht van de hulpverlener krachtens een verdrag of nationaal recht.</i> <i>2. De hulpverlener kan zijn scheepsvoorrecht niet uitoefenen, wanneer hem op een behoorlijke wijze voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van rente en kosten, is aangeboden of verstrekt.</i>
Article 21. Duty to provide security <i>1. Upon the request of the salvor a person liable for payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.</i> <i>2. Without prejudice to paragraph</i>	Article 21. Obligation de fournir une garantie <i>1. A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu de la présente Convention fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.</i> <i>2. Sans préjudice des dispositions</i>	Artikel 21. Verplichting tot het verstrekken van zekerheid <i>1. Op verzoek van de hulpverlener moet degene die aansprakelijk is voor een betaling krachtens dit Verdrag voldoende zekerheid stellen voor de voldoening van de vordering van de hulpverlener, met inbegrip van rente en kosten.</i>

<p>1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.</p> <p>3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.</p>	<p>du paragraphe 1, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.</p> <p>3. Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'il ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.</p>	<p>2. Onverminderd het in het eerste lid bepaalde moet de eigenaar van het schip waaraan de hulp is verleend zich inspannen om, voordat de lading wordt vrijgegeven, van de eigenaren daarvan voldoende zekerheid te verkrijgen voor de voldoening van de vorderingen, met inbegrip van rente en kosten, die jegens hen geldend kunnen worden gemaakt.</p> <p>3. Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de hulpverlener worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na de beëindiging van de hulpverlening zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld voor de voldoening van de vordering van de hulpverlener op het schip of de andere zaken.</p>
<p>Article 22. Interim payment</p> <p>1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.</p> <p>2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.</p>	<p>Article 22. Paiement provisoire</p> <p>1. Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.</p> <p>2. En cas de paiement provisoire en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 21 est réduite proportionnellement.</p>	<p>Artikel 22. Interim-uitkering</p> <p>1. Het gerecht dat bevoegd is kennis te nemen van de vordering van de hulpverlener kan bij tussenvonnis bevelen dat aan hem een billijke en rechtvaardige interim-uitkering wordt verstrekt en wel onder voorwaarden, zonedig daaronder begrepen voorwaarden terzake van zekerheidsstelling, die gezien de omstandigheden van het geval billijk en rechtvaardig zijn.</p> <p>2. Ingeval van een krachtens dit artikel verstrekte interim-uitkering wordt de in artikel 21 bedoelde zekerheidsstelling dienovereenkomstig verminderd.</p>
<p>Article 23. Limitation of actions</p> <p>1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.</p> <p>2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation</p>	<p>Article 23. Prescription des actions</p> <p>1. Toute action en paiement en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.</p> <p>2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de</p>	<p>Artikel 23. Verjaring van vorderingen</p> <p>1. Iedere rechtsvordering betreffende een betaling krachtens dit Verdrag verjaart, indien niet binnen een tijdvak van twee jaar een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig is gemaakt. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de hulpverlening is beëindigd.</p> <p>2. Degene tegen wie een vordering is ingesteld kan gedurende de termijn dat de verjaring loopt ten allen tijde</p>

<p><i>period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.</i></p> <p><i>3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.</i></p>	<p><i>prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.</i></p> <p><i>3. Une action récursoire peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle est introduite dans le délai fixé par la législation de l'Etat où la procédure est engagée.</i></p>	<p><i>die termijn verlengen door middel van een verklaring gericht aan de vorderende partij. Deze termijn kan op gelijke wijze verder worden verlengd.</i></p> <p><i>3. Een vordering tot verhaal door een aansprakelijke persoon kan zelfs worden ingesteld na afloop van de verjaringstermijn als bedoeld in de vorige leden, indien zij wordt ingesteld binnen de termijn die is vastgesteld door de wet van de Staat waar het geding aanhangig is gemaakt.</i></p>
<p>Article 24. Interest <i>The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.</i></p>	<p>Article 24. Intérêts <i>Le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la présente Convention est déterminé par la législation de l'Etat où siège le tribunal saisi du litige.</i></p>	<p>Artikel 24. Rente <i>Het recht van de hulpverlener op rente over een krachtens dit Verdrag verschuldigde betaling wordt bepaald door de wet van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak aanhangig is.</i></p>
<p>Article 25. State-owned cargoes <i>Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings in rem against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.</i></p>	<p>Article 25. Cargaisons appartenant à un Etat <i>A moins que l'Etat propriétaire n'y consente, aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action in rem à l'encontre de ces cargaisons.</i></p>	<p>Artikel 25. Ladingen die toebehoren aan een Staat <i>Tenzij de Staat die eigenaar van de lading is daarin toestemt, kan geen bepaling van dit Verdrag worden ingeroepen om beslag te leggen op, of door middel van een rechtsmaatregel terug te houden, niet voor handelsdoeleinden bestemde ladingen die toebehoren aan een Staat en terzake waarvan ten tijde van de hulpverlening volgens algemeen erkende beginselen van internationaal recht een beroep kan worden gedaan op staatsimmunititeit; tegen die ladingen kan evenmin een vordering « in rem » worden ingesteld.</i></p>
<p>Article 26. Humanitarian cargoes <i>No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.</i></p>	<p>Article 26. Cargaisons humanitaires <i>Aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons humanitaires données par un Etat, si cet Etat a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.</i></p>	<p>Artikel 26. Ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden <i>Geen bepaling van dit Verdrag kan worden ingeroepen om beslag te leggen op, of terug te houden, een lading die bestemd is voor humanitaire doeleinden en die geschonken is door een Staat, indien die Staat toegestemd heeft in de betaling voor de hulpverleningswerkzaamheden ten aanzien van die lading.</i></p>
<p>Article 27. Publication of arbitral awards <i>States Parties shall encourage, as</i></p>	<p>Article 27. Publication des sentences arbitrales <i>Les Etats Parties encouragent,</i></p>	<p>Artikel 27. Publikatie van arbitrale vonnissen <i>De Staten die Partij zijn bij dit</i></p>

<p><i>far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.</i></p>	<p><i>dans la mesure du possible et avec le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.</i></p>	<p><i>Verdrag moedigen, voor zover mogelijk en met de toestemming van de betrokken partijen, de publikatie aan van arbitrale vonnissen die zijn gewezen in zaken betreffende hulpverlening.</i></p>
<p>CHAPTER IV – FINAL CLAUSES</p>	<p>CHAPITRE V. – Clauses finales</p>	<p>HOOFDSTUK V. – Slotbepalingen</p>
<p>Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval and accession 1. <i>This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession.</i> 2. <i>States may express their consent to be bound by this Convention by:</i> (a) <i>signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or</i> (b) <i>signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or</i> (c) <i>accession.</i> 3 <i>Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.</i></p>	<p>Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion 1. <i>La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 1er juillet 1989 au 30 juin 1990. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.</i> 2. <i>Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :</i> a) <i>signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou</i> b) <i>signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou</i> c) <i>adhésion.</i> 3. <i>La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.</i></p>	<p>Artikel 28. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding 1. <i>Dit Verdrag staat open voor ondertekening op de Zetel van de Organisatie van 1 juli 1989 tot 30 juni 1990 en blijft daarna openstaan voor toetreding.</i> 2. <i>Staten kunnen hun instemming betuigen om door dit Verdrag te worden gebonden door :</i> a) <i>ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of</i> b) <i>ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of</i> c) <i>toetreding.</i> 3. <i>Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de neerlegging van een desbetreffende akte bij de Secretaris-Generaal.</i></p>
<p>Article 29. Entry into force 1. <i>This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.</i> 2 <i>For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.</i></p>	<p>Article 29. Entrée en vigueur 1. <i>La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle quinze Etats ont exprimé leur consentement à être liés par elle.</i> 2. <i>Pour un Etat qui exprime son consentement à être lié par la présente Convention après que les conditions d'entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet un an après la date à laquelle il a été exprimé.</i></p>	<p>Artikel 29. Inwerkingtreding 1. <i>Dit Verdrag treedt in werking één jaar na de datum waarop 15 Staten hun instemming hebben betuigd om door dit Verdrag te worden gebonden.</i> 2. <i>Voor een Staat die zijn instemming heeft betuigd om door dit Verdrag te worden gebonden nadat aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding ervan is voldaan, wordt deze instemming van kracht één jaar na de datum waarop die instemming is betuigd.</i></p>
<p>Article 30. Reservations 1. <i>Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the</i></p>	<p>Article 30. Réserves 1. <i>Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de</i></p>	<p>Artikel 30. Voorbehouden 1. <i>Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of</i></p>

<p><i>right not to apply the provisions of this Convention:</i></p> <p><i>(a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;</i></p> <p><i>(b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;</i></p> <p><i>(c) when all interested parties are nationals of that State;</i></p> <p><i>(d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the seabed.</i></p> <p><i>2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.</i></p> <p><i>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 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.</i></p>	<p><i>l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention :</i></p> <p><i>a) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure;</i></p> <p><i>b) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause;</i></p> <p><i>c) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat;</i></p> <p><i>d) lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.</i></p> <p><i>2. Une réserve faite au moment de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.</i></p> <p><i>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 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.</i></p>	<p><i>toetreding, zich het recht voorbehouden de bepalingen van dit Verdrag niet toe te passen :</i></p> <p><i>a) wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en alle betrokken schepen binnenschepen zijn;</i></p> <p><i>b) wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en geen schip daarbij is betrokken;</i></p> <p><i>c) wanneer alle betrokken partijen onderdaan zijn van die Staat;</i></p> <p><i>d) wanneer het gaat om een maritiem cultuurofgoed dat van prehistorisch, archeologisch of historisch belang is en zich op de zeebodem bevindt.</i></p> <p><i>2. Voorbehouden gemaakt op het tijdstip van ondertekening dienen bij bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bevestigd te worden.</i></p> <p><i>3. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit ten alle tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal. Een zodanige kennisgeving 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 door de Secretaris-Generaal wordt ontvangen, wordt de intrekking op die latere datum van kracht.</i></p>
<p>Article 31. Denunciation</p> <p><i>1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.</i></p> <p><i>2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.</i></p> <p><i>3. A denunciation shall take effect</i></p>	<p>Article 31. Dénonciation</p> <p><i>1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.</i></p> <p><i>2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.</i></p>	<p>Artikel 31. Opzegging</p> <p><i>1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat, die Partij is bij dit Verdrag na afloop van een jaar vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.</i></p> <p><i>2. Opzegging geschiedt door de neerlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal.</i></p> <p><i>3. De opzegging wordt van kracht één jaar na de datum waarop de</i></p>

<p><i>one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.</i></p>	<p><i>3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.</i></p>	<p><i>Secretaris-Generaal de akte van opzegging heeft ontvangen, of zoveel later als in de akte is vermeld.</i></p>
<p>Article 32. Revision and amendment <i>1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.</i> <i>2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.</i> <i>3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.</i></p>	<p>Article 32. Révision et amendement <i>1. Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.</i> <i>2. Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande de huit Etats Parties ou d'un quart des Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.</i> <i>3. Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.</i></p>	<p>Artikel 32. Herziening en wijziging <i>1. Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.</i> <i>2. De Secretaris-Generaal roept een conferentie bijeen van Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, ter herziening of wijziging van het Verdrag op verzoek van acht van deze Staten of een kwart van deze Staten, indien dit laatste getal hoger is.</i> <i>3. Een instemming om door dit Verdrag gebonden te worden, betuigd na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag, wordt geacht van toepassing te zijn op het gewijzigde Verdrag.</i></p>
<p>Article 33. Depositary <i>1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.</i> <i>2. The Secretary-General shall:</i> <i>(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:</i> <i>(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;</i> <i>(ii) the date of the entry into force of this Convention;</i> <i>(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;</i> <i>(iv) any amendment adopted in conformity with article 32;</i> <i>(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;</i></p>	<p>Article 33. Dépositaire <i>1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.</i> <i>2. Le Secrétaire général :</i> <i>a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation :</i> <i>i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;</i> <i>ii) de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention;</i> <i>iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;</i> <i>iv) de tout amendement adopté conformément à l'article 32;</i> <i>v) de la réception de toute réserve, déclaration ou notification faite en</i></p>	<p>Artikel 33. Depositaris <i>1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal.</i> <i>2. De Secretaris-Generaal :</i> <i>a) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden en alle leden van de Organisatie in kennis van :</i> <i>i) elke nieuwe ondertekening en elke neerlegging van een nieuwe akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum daarvan;</i> <i>ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;</i> <i>iii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Verdrag, alsmede van de datum waarop deze is ontvangen en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;</i> <i>iv) elke in overeenstemming met artikel 32 aanvaarde wijziging;</i> <i>v) de ontvangst van elk voorbehoud, verklaring of kennisgeving, gedaan krachtens dit Verdrag;</i></p>

<p><i>(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.</i></p> <p><i>3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.</i></p>	<p><i>vertu de la présente Convention;</i></p> <p><i>b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.</i></p> <p><i>3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.</i></p>	<p><i>b) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.</i></p> <p><i>3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het handvest der Verenigde Naties.</i></p>
<p>Article 34. Languages</p> <p><i>This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.</i></p>	<p>Article 34. Langues</p> <p><i>La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.</i></p>	<p>Artikel 34. Talen</p> <p><i>Dit Verdrag is in een enkel exemplaar opgesteld in de Engelse, Arabische, Chinese, Spaanse, Franse en Russische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.</i></p>

- LA DÉNONCIATION DE LA CONVENTION SAUVETAGE DE 1910

8.160. La Belgique n'a pas encore dénoncé la Convention sauvetage de 1910.

Une telle dénonciation ne semble pas nécessaire au sens strict. Bien que la Convention sur l'assistance de 1989, dans son préambule, évoque « la nécessité de revoir les règles internationales contenues actuellement dans la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910 », et que la nouvelle convention ait visé, depuis le début des travaux, à remplacer la Convention sauvetage de 1910²⁵⁵, la Convention sur l'assistance de 1989 ne prévoit pas explicitement que les parties à la convention dénoncent la Convention sauvetage de 1910.

Plusieurs parties à la Convention sur l'assistance de 1989, dont la France, n'ont pas dénoncé la Convention sauvetage de 1910. D'autres parties à la convention, dont l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, ont bien dénoncé l'ancienne convention²⁵⁶.

La description du domaine d'application internationale des deux conventions n'est pas la même²⁵⁷. Aussi longtemps que la Belgique reste partie à la Convention sauvetage de 1910, il semble possible, dans une affaire de sauvetage impliquant un navire de Belgique ou d'une autre partie à la Convention sauvetage de 1910 (qui n'est pas partie à la Convention sur l'assistance de 1989), et qui se trouve portée devant un juge étranger dans un pays qui est également lié par l'ancienne convention, que ce soit encore la Convention sauvetage de 1910 qui vienne à s'appliquer. À première vue, le propriétaire du navire belge (et les sauveteurs) bénéficient dans ce cas de davantage de sécurité juridique que dans la situation où aucune convention uniforme ne

²⁵⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 26.

²⁵⁶ Pour des informations sur le statut de la Convention sauvetage de 1910, à propos de laquelle la Belgique intervient comme dépositaire, voir le site web du SPF Affaires étrangères, http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/i2a_tcm314-79745.pdf.

²⁵⁷ Comp. notamment art. 15 Convention sauvetage de 1910 et art. 2 Convention sur l'assistance 1989; pour plus de détails, voir *infra*, n° 8.219.

serait d'application. Le juge belge qui doit se prononcer sur une affaire impliquant un navire d'une partie liée par l'ancienne convention se trouve aussitôt pris dans un conflit entre l'applicabilité subsistante de l'ancienne convention et l'applicabilité de la nouvelle convention, qui vaut en effet comme *lex fori*. Par ailleurs, et le cas échéant, la responsabilité internationale de la Belgique se trouve également en cause.

Pour des raisons de sécurité juridique, d'absence d'ambiguïté et de prévisibilité de la législation, et aussi parce que l'intégration de la totalité du droit de la navigation dans le Code belge de la navigation constitue un objectif fondamental de la révision, il semble dès lors qu'il faille recommander que la Belgique dénonce la Convention sauvetage de 1910. Conformément à l'article 19 de cette convention, la dénonciation ne prend effet qu'après un an.

- LE CHOIX TERMINOLOGIQUE ENTRE *HULPVERLENING*, *HULP*, *BERGING* ET *REDDING*

8.161. La Convention sur l'assistance de 1989 ne parle encore que de « salvage » en anglais (mais « assistance » en français), et non plus, comme la convention qui l'a précédée, d'« assistance et sauvetage » (« hulp en berging » en néerlandais). En Europe continentale, y compris en Belgique, une distinction était établie précédemment entre ces deux notions suivant laquelle, selon un critère souvent appliqué, la première notion renvoyait à une assistance à un navire se trouvant encore sous le contrôle de l'équipage, alors que le terme de sauvetage visait une intervention portant sur des navires abandonnés ou incontrôlables ou même sur une cargaison jetée à la mer ou abandonnée de toute autre manière. Cette distinction déterminait également l'ampleur de la rémunération due et les sauveteurs avaient eux-mêmes droit autrefois à une partie des choses sauvées ; en outre, en matière d'évacuation d'épaves, une réglementation de droit public était et est le plus souvent d'application²⁵⁸. Déjà dans la Convention sauvetage de 1910, la distinction, en ce qui concerne du moins l'effet de cette convention, était déclarée non pertinente. L'article premier de cette convention disposait en effet que l'assistance et le sauvetage étaient soumis aux dispositions de la convention « sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services ».

À l'heure actuelle, l'impression qui prévaut est que la législation, la jurisprudence et la doctrine utilisent indifféremment les termes d'assistance, de sauvetage, ou d'aide (en néerlandais, il s'agit des termes « hulp », « berging », « redding », « hulpverlening », « assistentie » et « bijstand »)²⁵⁹.

Dans la perspective de la rédaction du Code belge de la navigation, il a été choisi d'utiliser la notion de « salvage » utilisée dans la version authentique anglaise de la Convention sur l'assistance de 1989 et la traduction néerlandaise qui y correspond le mieux, à savoir « berging ». Les termes « berging » et « berger » sont en outre fortement implantés dans le secteur professionnel concerné. Dans le contexte plus large de la terminologie juridique, les termes « berging » et « berger » ont en outre un plus grand pouvoir distinctif. Sans que cela soit, certes, de manière exclusive, ils sont aujourd'hui régulièrement utilisés dans la pratique du droit. Ils se rattachent enfin à la terminologie légale allemande (« Bergung »)²⁶⁰. Il convient de faire remarquer cependant que l'utilisation du terme « berging » comme équivalent de l'anglais « salvage » n'exclut pas que le terme « hulpverlening » trouve sa place dans la législation. C'est ainsi que la Convention sur l'assistance de 1989 définit « salvage » comme étant « any act or activity undertaken to assist a

²⁵⁸ Voir Smeesters-Winkelmolen III, 392-393, n° 1210; comp. toutefois également Cleton, 263-264; Cleton, R., "The IMO Draft Salvage Convention", *DET* 1989, (3), 7; Danjon IV, 69-75, n° 1364-1366; De Smet II, 614-615, n° 507; Herber, 394-395; Jacobs II, 642-646, n° 994-995; Ripert III, 121-126, n° 2152-2156; Rodière, TGDM EDM, 156, n° 138 et 166-171, n° 149-151; Tetley IMAAL, 322-323 et 326.

²⁵⁹ Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 139, n° 1335.

²⁶⁰ La législation néerlandaise utilise le terme "hulpverlening" (voir *infra*, n° 8.254 et s.).

vessel [...]» (art. 1 (a) ; c'est nous qui soulignons) et régit « The Duty to Render Assistance » (art. 10).

8.162. En outre, il est tout à fait utile de renvoyer dans le nouveau Code à d'autres dispositions législatives pertinentes qui régissent de manière spécifique l'élimination des épaves²⁶¹. C'est d'autant plus utile qu'il existe aujourd'hui une certaine incertitude quant à l'applicabilité de la Convention sur l'assistance de 1989 aux navires et objets ayant sombré²⁶².

8.163. Conformément à l'article 16 de la Convention sur l'assistance de 1989, le terme néerlandais « redding » est réservé au sauvetage des personnes, une activité pour laquelle l'initiative publique relève en partie de la compétence des Régions²⁶³, et pour laquelle, effectivement, un décret flamand trouve à s'appliquer²⁶⁴.

8.164. En vue d'une utilisation cohérente de la terminologie proposée, il faudra envisager de publier une nouvelle traduction néerlandaise modifiée de la Convention sur l'assistance de 1989.

-APPLICABILITÉ AUX NAVIRES ET OBJETS AYANT SOMBRÉ

8.165. Un « vessel » est défini à l'article 1(b) de la Convention sur l'assistance de 1989 comme étant « any ship or craft, or any structure capable of navigation ».

Dans le projet initial du CMI, il était encore ajouté « including any vessel which is stranded, left by its crew, or sunk ». Le fait que cette partie de phrase a finalement été omise pourrait donner à penser, à première vue, que les parties à la convention étaient d'avis que les navires ayant sombré ne tombaient pas sous le coup de la définition d'un navire. Une telle supposition est cependant erronée. Il appert des travaux préparatoires de la convention que les États parties à la convention étaient bel et bien d'avis que cette définition pouvait encore s'appliquer à un navire ayant sombré. Manifestement, la construction de la phrase a été légèrement modifiée lors de la conférence internationale afin d'indiquer clairement que l'exigence de pouvoir encore naviguer ne s'applique pas à « any ship or craft »²⁶⁵.

8.166. Il est permis en outre de se demander si des navires et d'autres choses ayant sombré qui se trouvaient ou non dans un navire ayant sombré au sens de la Convention sur l'assistance de 1989 sont un « bien » (« property »). Cette question a été longuement discutée lors des travaux préparatoires²⁶⁶.

L'article premier de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose à cet égard :

Aux fins de la présente Convention :
[...]

²⁶¹ Pour plus de détails, voir *infra*, n° 8.317 et s.

²⁶² Pour plus de détails, voir *infra*, n° 8.165 et s.

²⁶³ Art. 6, § 1, X°, alinéa premier 9° LSRI.

²⁶⁴ Voir notamment Décr.P. fl. 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du "Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum" (Centre de coordination et de sauvetage maritimes) (M.B. 26 octobre 2006).

²⁶⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 75-89. Pour une analyse détaillée de cette question, voir également Berlingieri, F., "Le projet d'une nouvelle convention sur l'assistance et le sauvetage, et le sauvetage d'épaves maritimes", LA Tricot, 61-68.

²⁶⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, notamment 75-76 et 98-106.

c) *Bien signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque.*

Il appert du texte de la définition figurant à l'article 1, c) de la Convention sur l'assistance de 1989 que les navires et objets ayant sombré doivent effectivement être considérés comme un bien. Les navires et objets ayant sombré ne sont en effet normalement pas attachés au littoral de façon permanente et en tout cas pas intentionnellement²⁶⁷.

À la question posée dans un récent *questionnaire* du CMI « [d]oes the term “property”, as defined in article 1 (c) cover sunken ships and other property, whether or not inside a sunken ship? », une réponse affirmative a été donnée par l'Australie, l'Allemagne, le Danemark (excepté peut-être si le « bien » n'a rien à voir avec la navigation), les États-Unis, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie et le Royaume-Uni. En Grèce, les navires, épaves et cargaisons ayant sombré, tant dans une épave qu'à l'extérieur de celle-ci, sont considérés comme des « biens ». En Croatie, une distinction est établie entre l'élimination des objets ayant sombré et le sauvetage. Les objets ayant sombré ne sont soumis aux règles en matière d'assistance que s'ils ont sombré pendant l'assistance ou dans la période de danger précédant immédiatement l'assistance. En France, la Convention sur l'assistance de 1989 s'applique si le bien ayant sombré est en danger. Sinon, la législation française en matière d'assistance des épaves sera d'application. La Russie a également des dispositions légales particulières pour l'élimination des épaves, mais lorsque cette activité comprend une opération d'assistance, les règles de l'assistance s'appliquent²⁶⁸.

Kennedy et Rose signalent que, même si les épaves sont traditionnellement considérées en droit anglais comme des objets susceptibles d'assistance, et que la Convention sur l'assistance de 1989 n'exclut pas les épaves, les assistants professionnels s'occupent généralement de biens flottants ou échoués, et qu'un contrat ad hoc est généralement plus approprié que l'application des règles en matière d'assistance pour servir de base au sauvetage d'une épave. Les épaves confronteraient en effet souvent les assistants à des difficultés particulières, notamment avec les autorités locales, et leur sauvetage entraînerait souvent des coûts élevés par rapport à la rétribution possible²⁶⁹.

Quoi qu'il en soit, suite à l'article 1(a) de la Convention sur l'assistance de 1989, l'assistance qui est apportée à des navires et à des biens ayant sombré ne constitue un sauvetage au sens de la convention que lorsque ces navires ou biens se trouvent en danger²⁷⁰. Dans différentes dispositions de la convention, notamment aux articles 8 et 19, il est d'ailleurs question du navire ou du bien « en danger ». Ce n'est que si les navires ayant sombré ou d'autres biens ayant sombré, se trouvant ou non dans un navire ayant sombré, sont en danger, que les règles de l'assistance s'appliquent aux actes ou activités visant à apporter de l'aide. Il s'agit d'une règle logique : lorsqu'il n'y a pas (ou plus) de danger, il n'est pas besoin d'un quelconque régime spécial prévoyant un droit complémentaire régissant l'octroi et la rémunération de l'aide. Les parties concernées peuvent, en toute liberté, conclure une convention avant de (continuer à) mettre en œuvre l'assistance. Une telle démarche ne met pas en cause l'intérêt public relatif à la sécurité de la navigation et à l'encouragement des activités d'assistance.

La question de savoir si un navire ou un bien ayant sombré peuvent être considérés comme en danger continue à susciter des controverses sur le plan international.

²⁶⁷ Kennedy-Rose, 125, n° 4.066.

²⁶⁸ CMI, *Synopsis of the responses to the Questionnaire*, <http://www.comitemaritime.org/cmiodocs/impl.html>, n° 7.

²⁶⁹ Kennedy-Rose, 125, n° 4.064-4.066.

²⁷⁰ Voir notamment Kennedy-Rose, 125, n° 4.066; Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 75 et 106.

Selon la Cour suprême des Pays-Bas, une interprétation large de la notion de danger est de mise dans les États signataires de la convention, ce qui fait droit à l'objet de la convention, à savoir l'encouragement de l'assistance dans l'intérêt de la sécurité de la navigation²⁷¹.

Selon la vision anglaise traditionnelle, tous les biens ayant sombré, quels qu'ils soient, sont en danger. Dans d'autres juridictions, un bien ayant sombré ne se trouve pas en danger quand il repose au fond de la mer. En reposant au fond de la mer, certains biens ne courent manifestement aucun danger ou courent peu de danger de se dégrader ou perdre de leur valeur²⁷². Dans la doctrine allemande, il est établi qu'un navire ayant sombré peut encore se trouver en danger, à savoir lorsqu'il risque de subir une dégradation de son état²⁷³. La plupart des biens ayant sombré, en raison d'un séjour prolongé sous l'eau, ne subiront à court terme qu'une faible réduction de valeur supplémentaire : soit, par le contact avec l'eau, ils sont devenus immédiatement inutilisables, soit ils peuvent supporter le contact de l'eau pendant un certain temps, si bien que le propriétaire peut conclure en toute liberté une convention d'assistance. La vision anglaise semble dès lors un peu trop radicale. Quoi qu'il en soit, il n'existe pas à ce sujet d'unanimité entre les divers systèmes juridiques ni même au sein de certains systèmes juridiques²⁷⁴. Lors de la conférence internationale où la Convention sur l'assistance de 1989 a été adoptée, le président du *Committee of the Whole* n'avait pu que partager les hésitations sur ce thème :

*I would like to say that I hope you will not start a debate on the question whether a sunken vessel can be in danger or not. It would take days to clarify that*²⁷⁵.

8.167. L'article 30.1 (d) de la Convention sur l'assistance de 1989, discuté ci-après²⁷⁶, qui permet expressément une réserve nationale faisant que la convention n'est pas appliquée « when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed » (c'est nous qui soulignons), confirme implicitement, mais de manière incontestable que les navires et biens ayant sombré ne sont pas par principe ou à l'avance exclus de la sphère d'application de la convention.

8.168. Entre-temps, le législateur belge a expressément fait savoir que les épaves et morceaux d'épave, en ce qui le concerne, sont en principe bel et bien susceptibles de sauvetage au sens de la Convention sur l'assistance de 1989. La loi du 9 avril 2007 relative à la découverte et à la protection d'épaves²⁷⁷ ne s'applique en effet pas, selon son article 3, 3°, aux

²⁷¹ Hoge Raad, 9 février 1996, Frio Alaska, S&S 1996, n° 59, NIPR 1996, 301, NJ 1996, 667, également commenté dans Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 146, n° 1343 et de manière plus détaillée dans Haak, K.F., "The concept of "danger" under the Brussels Salvage Convention 1910", *LMCLQ* 1997, 203-207. Toutefois, le jugement ne portait pas sur le cas spécifique d'un navire ayant sombré ou d'un bien ayant coulé. Dans un jugement ultérieur, le Hoge Raad a encore élargi la notion de danger à toutes les situations où des dommages pourraient être occasionnés (Hoge Raad, 2 octobre 1998, S&S 2000, 1, commenté dans Van Angeren, A.A., "Waarde bij hulploon; de vereisten en factoren bij het bepalen van het hulploon in het zeerecht", *TVR* 2002, (111), 112-113).

²⁷² Comp. Kennedy-Rose, 125, n° 4.066, note de bas de page 166.

²⁷³ Herber, 394. Le "Titanic", au fond de l'Océan Atlantique, ne peut plus être considéré comme un objet d'assistance (selon Puttfarken, 312, n° 731).

²⁷⁴ Comp. par ex., en ce qui concerne des jugements américains contradictoires sur la question de savoir si une vieille épave est encore en danger, Schoenbaum II, 166, note de bas de page 18.

²⁷⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 106-107.

²⁷⁶ Voir *infra*, n° 8.170 et s.

²⁷⁷ M.B. 21 juin 2007. Cette loi a depuis été abrogée par la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique (M.B. 18 avril 2014). Le présent Livre Bleu n'a pas encore été adapté pour tenir compte de cette nouvelle législation.

épaves ou débris d'épaves renfloués dans le cadre de l'assistance au sens de la Convention Internationale sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989.

Les matières régies dans la loi précitée sont d'une certaine manière liées au droit du sauvetage, mais n'en font pas partie²⁷⁸. Dans le cadre de la révision du droit maritime dans sa dimension de droit public, elles seront soumises à un examen plus approfondi. À cet égard, l'attention devra être accordée à la conséquence remarquable, et peut-être non souhaitable, du passage que l'on vient de citer de l'article 3 de la loi du 9 avril 2007, selon laquelle l'action en paiement d'une rémunération au titre de l'assistance ou la conclusion d'une convention de sauvetage suffisent à première vue pour que l'intégralité de la loi – laquelle a une portée de droit public et même de droit pénal, et régit notamment aussi la protection d'épaves historiques²⁷⁹ – ne sorte plus aucun effet. Nous reviendrons encore brièvement sur ce problème ci-après²⁸⁰.

8.169. Pour ne pas troubler le développement d'une interprétation conforme à la convention, il n'est pas souhaitable de chercher à clarifier l'applicabilité de la Convention sur l'assistance de 1989 aux navires et biens ayant sombré par le biais d'une disposition spécifique dans le Code belge de la navigation. La confirmation citée dans la loi belge du 9 avril 2007 que la convention est bien susceptible d'application au sauvetage d'épaves et de débris d'épaves, n'est d'ailleurs nullement contraire à la convention. Toutefois, comme déjà justifié au sens général²⁸¹, il est utile de faire figurer dans le Code belge de la navigation une référence croisée à la législation belge existante – principalement de droit public – en matière d'évacuation des épaves. Le rapport entre cette législation et le Code belge de la navigation sera examiné de manière plus approfondie dans le cadre de la révision du droit maritime dans sa dimension de droit public.

- APPLICABILITÉ AUX BIENS CULTURELS

8.170. L'article 30.1, d) de la Convention sur l'assistance de 1989 permet expressément une réserve nationale dans l'application de la convention

lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.

De nombreux pays ont formulé une telle réserve. C'est le cas de pays voisins comme l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. La Belgique n'a pas émis de réserve. En vertu de

²⁷⁸ Comp. avec le Code civil néerlandais dans lequel la loi sur le service des épaves n'a intentionnellement pas été insérée (PG Boek 8 NBW, 580).

²⁷⁹ L'art. 16 de la Loi dispose ce qui suit:

§ 1. Dans les limites de la mer territoriale, le Roi peut déclarer des épaves à valeur archéologique et historique comme épaves protégées et prendre les mesures nécessaires à leur protection.

Le Roi fixe les modalités de la détermination de la valeur archéologique et historique des épaves et débris d'épaves, ainsi que la procédure de sélection des épaves à valeur archéologique et historique à protéger.

§ 2. Dans les limites de la mer territoriale, le Roi peut déclarer protégées des épaves officiellement reconnues comme tombes de guerre ou tombes de marins et prendre les mesures nécessaires en vue de leur protection.

§ 3. Le Roi prend les mesures nécessaires en vue de l'indication sur les cartes marines et, le cas échéant, de la délimitation claire des épaves protégées ainsi qu'en vue de l'information du public quant aux mesures prises, nécessaires à la protection de ces épaves.

L'art. 17 dispose ce qui suit:

Pour les épaves protégées, un plan stratégique est établi par épave protégée pour évaluer la protection applicable.

Le Roi fixe les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions, au délai et à la forme auxquels ces plans stratégiques doivent répondre.

²⁸⁰ Voir *infra*, n° 8.171 et 8.173.

²⁸¹ Voir Livre Bleu 1, 104 et s., n° 1.145 et s.

l'article 30.1 de la Convention sur l'assistance de 1989, une telle réserve n'est désormais plus possible²⁸². Pour les raisons exposées ci-après, cela ne pose pas de problème insurmontable.

8.171. La possibilité d'exclure des biens culturels maritimes de l'application de la Convention sur l'assistance de 1989 découle de l'idée selon laquelle de tels biens sont de tout autre nature que les autres navires et biens auxquels une aide est apportée. En effet, ils doivent être traités avec un soin particulier et sous le contrôle des autorités chargées de leur protection. Dans un souci de conservation et d'intégrité des biens culturels maritimes, il a été estimé que leur sauvetage ne pouvait être cédé en toute liberté à des parties privées.

Cependant, la Convention sur l'assistance de 1989 ne semble pas prescrire que des parties privées bénéficient d'une totale liberté pour porter assistance ou sauver tous les navires et biens. Une interdiction de modifier la situation de biens culturels maritimes sans une autorisation des autorités compétentes, ainsi que des prescriptions quant à la manière dont de tels biens doivent être traités, semblent bien davantage devoir être reprises dans des normes de droit public. L'exclusion de ces biens du champ d'application de la Convention sur l'assistance de 1989 n'a, à cet égard, que peu ou pas d'effet. Cette situation avait déjà été soulignée par le président du *Committee of the Whole* lors de la conférence internationale au cours de laquelle la convention avait été adoptée²⁸³.

À cet égard, le régime déjà cité plus haut²⁸⁴ de la loi belge du 9 avril 2007 relative à la découverte et à la protection d'épaves semble encore moins efficace puisque l'ensemble du régime de protection nationale de droit public est placé hors du champ d'application par l'exécution d'une opération de sauvetage régie par la Convention sur l'assistance de 1989 (de droit privé)²⁸⁵.

Plutôt qu'émettre une réserve à la Convention sur l'assistance de 1989 permettant de donner priorité au régime de protection de droit public, la Belgique a en réalité fait tout le contraire et privé d'effet le régime de protection aussitôt qu'une action d'assistance est organisée.

8.172. S'agissant de la protection en droit public du patrimoine culturel subaquatique, la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique a été signée le 2 novembre 2001, donc après la naissance de la Convention sur l'assistance de 1989, sous les auspices de l'UNESCO. Cette convention vise à protéger le patrimoine subaquatique contre le pillage et contre d'autres menaces. Elle est entrée en vigueur, sur le plan international, le 2 janvier 2009. La Belgique a signé la convention, mais elle ne l'a pas encore ratifiée, si bien que vis-à-vis de la Belgique, conformément à son article 27, la convention n'est pas encore entrée en vigueur. La convention a été approuvée par l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2008²⁸⁶ et par le décret flamand du 16 juillet 2010²⁸⁷. Étant donné que la convention

²⁸² Sauf, le cas échéant, après la résiliation de la convention ou avec l'accord des autres parties à la convention. Sur le plan du droit international public, une telle manière de procéder n'est toutefois pas évidente.

²⁸³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 546-551, notamment 548.

²⁸⁴ Voir *supra*, n° 8.168.

²⁸⁵ En cas de poursuites pénales, le Ministère Public pourrait encore avancer que la Convention sur l'assistance de 1989 n'était, en réalité, pas d'application parce qu'il n'y avait aucun danger. Une discussion quant au fond peut voir le jour à ce sujet et de toute manière, le critère de danger n'a pas été élaboré pour déterminer l'applicabilité d'une loi pénale.

²⁸⁶ M.B. 30 septembre 2008.

²⁸⁷ M.B. 9 août 2010. Voir également Strategische Adviesraad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media – Sectorraad Kunsten en Erfgoed, Strategische Adviesraad Internationaal Vlaanderen et Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, *gezamenlijk advies bij het ontwerp van decreet houdende instemming met het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water*, aangenomen in Parijs op 2 november 2001,

est considérée comme une convention mixte, qui concerne autant les compétences fédérales que les compétences régionales et communautaires, elle ne peut entrer en vigueur au niveau international pour la Belgique qu'une fois que le Parlement fédéral et toutes les assemblées parlementaires communautaires et régionales concernées auront donné leur assentiment²⁸⁸.

La convention régit la relation avec le droit de l'assistance dans une disposition distincte, qui s'énonce comme suit :

Article 4. - Relation avec le droit de l'assistance et le droit des trésors

Aucune activité concernant le patrimoine culturel subaquatique à laquelle la présente Convention s'applique n'est soumise au droit de l'assistance ni au droit des trésors, sauf si :

(a) elle est autorisée par les services compétents, et

(b) elle est pleinement conforme à la présente Convention, et

(c) elle assure que la protection maximale du patrimoine culturel subaquatique lors de toute opération de récupération soit garantie.

La convention de protection du patrimoine culturel subaquatique n'exclut donc pas dans tous les cas que les règles en matière d'assistance puissent être appliquées au patrimoine subaquatique. Il n'est donc pas nécessaire, sur la base de cette convention, de prévoir une exclusion générale et absolue des biens culturels maritimes dans la réglementation en matière d'assistance qui doit être reprise dans le Code belge de la navigation.

En ce qui concerne les biens culturels se trouvant dans les eaux intérieures, il ne semble pas qu'il appartienne aux autorités fédérales de légiférer à cet égard. Les Régions sont en effet compétentes pour le patrimoine immobilier archéologique, et les Communautés pour le patrimoine mobilier archéologique²⁸⁹.

Étant donné que l'assistance, d'après la définition de la Convention sur l'assistance de 1989, implique que le navire ou le bien auquel une aide est apportée se trouve *en danger*, les règles de la Convention sur l'assistance de 1989 ne pourraient que rarement s'appliquer à de tels biens culturels. Les biens culturels se trouvant au fond de la mer, qui présentent un intérêt préhistorique, archéologique ou historique, ne seront généralement pas considérés comme en danger. Ils pourraient tout au plus courir un danger de subir une désagrégation accrue ou d'être pillés par des chasseurs de trésor. Les dangers ne sont en tout cas pas de même nature que ceux que peuvent courir les navires et les biens actifs. Le fait que de tels biens ne se trouvent généralement pas en danger rend encore moins urgent le besoin d'une réserve visant à exclure les biens culturels maritimes de la Convention sur l'assistance de 1989.

8.173. Il appert de ce qui précède que l'absence d'une réserve belge à la Convention sur l'assistance de 1989, par ailleurs tout à fait défendable, ne pose pas de problèmes insurmontables. La convention ne change rien à des normes de protection de droit public et la convention de l'UNESCO offre une base nouvelle pour limiter l'applicabilité de la Convention sur l'assistance de 1989. D'autre part, la loi belge du 9 avril 2007, adoptée depuis, relative à la découverte et à la protection d'épaves contenait, comme montré ci-avant, une échappatoire remarquable en

www.sariv.be/web/images/uploads/public/7992937688_20100202_SARC-KE_SARiV_SARO_advies_UNESCO_erfgoed_onder_water_web.pdf.

²⁸⁸ Voir entretemps la loi du 6 juillet 2013 portant assentiment à la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, adoptée à Paris le 2 novembre 2001 (*M.B.* 25 octobre 2013).

²⁸⁹ Strategische Adviesraad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media – Sectorraad Kunsten en Erfgoed, Strategische Adviesraad Internationaal Vlaanderen et Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, *gezamenlijk advies bij het ontwerp van decreet houdende instemming met het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water*, aangenomen in Parijs op 2 november 2001, o.c., 2.

permettant que le régime belge actuel de protection perde ses effets suite à l'organisation d'une action de sauvetage contractuelle de droit privé²⁹⁰.

8.174. Quoi qu'il en soit, compte tenu de ce qui précède, il semble utile de reprendre dans le Code belge de la navigation une disposition expresse qui, s'agissant des zones maritimes, reprendrait le principe de l'article 4 de la convention de l'UNESCO. Nonobstant l'absence de réserve belge à la Convention sur l'assistance de 1989, il n'existe aucune objection à une telle reprise avant que la Belgique ne soit formellement liée par la convention en question. À l'occasion de la révision de la législation maritime de droit public, il sera ensuite utile d'adapter le régime de la loi du 9 avril 2007 relative à la découverte et à la protection d'épaves à la nouvelle situation créée par la convention de l'Unesco et par le Code belge de la navigation²⁹¹.

- APPLICABILITÉ AUX PLATEFORMES ET AUX UNITÉS DE FORAGE

8.175. L'article 3 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que :

La présente Convention ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

Dans l'exposé des motifs de la loi belge d'assentiment, l'exclusion des plateformes et des installations de forage sur un lieu en activité est expliquée comme suit :

Ceci est logique du fait que ces engins ne peuvent être considérés comme des navires étant donné qu'ils sont reliés d'une manière ou d'une autre au fond marin.

De plus, à Londres, l'O.M.I. oeuvre à l'établissement d'un régime distinct pour ce type d'engins. A contrario, il est à noter que lorsque ces engins sont déplacés, en remorque ou par leurs propres moyens, d'un endroit à un autre, ils sont effectivement soumis aux dispositions de la Convention²⁹².

À première vue, un éventuel élargissement national du champ d'application des règles de la convention à toutes les plateformes et unités de forage, quelles que soient les circonstances où elles se trouvent, et en particulier sur un lieu en activité, suscite des objections.

Lors de la préparation de la Convention sur l'assistance de 1989, une proposition visant à donner la possibilité aux États signataires de la convention de choisir eux-mêmes si la convention s'appliquerait ou non aux plateformes avait été rejetée parce qu'une uniformité internationale avait été estimée souhaitable dans ce domaine²⁹³.

Le projet initial de convention du CMI ne prévoyait rien de particulier au sujet des plateformes ou des installations de forage.

Pendant la 56^e session du Legal Committee, il avait cependant été décidé d'introduire dans l'article 2, relatif au champ d'application, une exclusion des installations de forage, qui s'énoncerait comme suit :

²⁹⁰ Voir de nouveau *supra*, n° 8.168.

²⁹¹ Voir toutefois les notes 277 et 288 *supra*.

²⁹² *Doc. Parl.*, Sénat, 2002-03, n° 1502/1, 4.

²⁹³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 141, 143 et 146. Seule la Norvège s'est exprimée en faveur de la disposition de réserve proposée (Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 145).

Article 2 – Scope of application

1. *This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a Contracting State.*

[2. *However, this Convention does not apply:*

[...]

[(e) whenever the property is permanently attached to the sea-bed for hydrocarbon production, storage and transportation].

Durant la 58^e session, une autre approche a été retenue. Selon le projet de texte alors adopté, les installations de forage tomberaient bien en principe sous le coup de la convention, mais chaque partie à la convention pouvait émettre une réserve dans ce domaine. Le projet de texte s'énonçait comme suit :

Article 24 – Reservations

1. *Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention:*

[...]

(c) whenever the property is permanently attached to the sea-bed for hydrocarbon production, storage and transportation.

Pendant la conférence internationale de 1989, il a finalement été décidé d'exclure totalement du champ d'application les plateformes fixes ou flottantes ou les installations de forage mobiles lorsque ces plateformes ou installations sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à l'extraction de ressources minérales du fond des mer. La possibilité d'émettre une réserve dans ce domaine a été, comme indiqué, rejetée dans un souci d'uniformité internationale. L'objectif de l'uniformité internationale dans les règles en matière de sauvetage avait notamment été spécialement souligné dans le préambule de la convention.

Cependant, ces éléments ne constituent pas une objection.

Tout d'abord, il convient de dire, sur le fond, que lorsque les plateformes et les unités de forage *sont en état* de naviguer, une assistance à ces unités doit entrer dans le champ d'application des règles de la Convention sur l'assistance de 1989, y compris si un accident se produit alors que ces unités sont immobilisées. Dans l'industrie du forage, de nombreux navires spécialisés sont utilisés, notamment des « jack-up barges », FPSO, etc.

Dans des projets antérieurs de nouvelle convention en matière d'assistance, développés au sein du CMI et de l'OMI, les plateformes et les installations de forage se trouvaient bien dans le champ d'application, dans la mesure où elles étaient en état de naviguer²⁹⁴. Les travaux préparatoires nous livrent la raison plus précise pour laquelle les plateformes et les installations de forage ont finalement été exclues de la Convention sur l'assistance de 1989, lorsqu'elles sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à l'extraction de ressources minérales du fond des mers. L'exploitation des richesses du fond des mers s'effectue généralement sous la stricte surveillance de l'État côtier, et des plans d'urgence détaillés sont alors d'application. En raison de la complexité de ces plateformes et installations de forage et du danger de dommages graves aux installations et à l'environnement lorsque, au cours de leur exploitation, des actions fautives sont commises, il a été jugé souhaitable d'exclure les assistants occasionnels, ne possédant pas l'expertise spécifique nécessaire pour ces interventions²⁹⁵. Cependant, certaines délégations ont

²⁹⁴ Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londres, LLP, 1992, 154.

²⁹⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 137-147.

estimé que les plateformes flottantes ou les navires de forage ne pouvaient être exclus, mais devaient être assimilés à des navires²⁹⁶. Il a finalement été décidé que la convention ne s'appliquerait pas aux plateformes et aux installations qui « sont affectées, là où elles se trouvent », à l'exploration, à l'exploitation ou à l'extraction de ressources minérales du fond des mers. Quand ces unités se déplacent, les règles de la convention sont bel et bien applicables et elles s'appliquent (bien entendu) aux navires destinés au *transport* des ressources minérales²⁹⁷.

L'exclusion du champ d'application de la Convention sur l'assistance de 1989 des plateformes flottantes ou des installations de forage mobiles qui sont en service à l'endroit où elles se trouvent a été critiquée à juste titre dans la doctrine spécialisée. Tout d'abord, l'exclusion paraît difficilement compatible avec l'intention générale de la convention d'élargir le concept d'assistance. Comme l'a démontré la catastrophe de la plateforme Deepwater Horizon en 2010, à l'heure actuelle, les installations de forage constituent, avec les pétroliers, l'un des facteurs de risques les plus importants pour l'environnement marin. Il paraît dès lors illogique, d'une part, d'introduire expressément les aspects environnementaux dans le régime de l'assistance et, d'autre part, d'exclure du champ d'application une source importante de dommages pour l'environnement²⁹⁸. Par rapport à l'objectif consistant à exclure des interventions les assistants occasionnels ne possédant pas une expertise spécifique, l'exclusion paraît en outre superflue. L'exploitant de l'installation de forage a en effet le droit de refuser l'aide proposée, et le sauveteur n'a alors aucun droit à une rémunération pour une assistance accordée nonobstant une interdiction expresse et raisonnable²⁹⁹. En outre, en matière d'assistance, il est possible de promulguer des normes de sécurité spécifiques de droit public ou d'exercer des compétences de contrôle ou d'intervention.

Le *questionnaire* du CMI déjà évoqué plus haut comportait notamment la question suivante : « Has your country extended the scope of application of the provisions of the Convention to: (a) platforms and drilling units? » D'après les réponses,³⁰⁰ le champ d'application de la Convention sur l'assistance de 1989 avait été élargi en Norvège aux « platforms and drilling rigs ». Le Code maritime norvégien exclut les « permanent installations or pipelines » destinés à l'industrie pétrolière, mais les installations mobiles pour l'industrie pétrolière tombent bien sous le coup des dispositions de la convention³⁰¹. La Croatie n'applique les dispositions de la convention qu'aux plateformes susceptibles de naviguer. La Chine a repris l'article 3 de la convention dans sa législation et n'applique dès lors pas les dispositions sur l'assistance lorsque les plateformes ou les installations de forage sont affectées à l'exploration, à l'exploitation ou à l'extraction de ressources minérales du fond des mers. La Nouvelle-Zélande a également choisi de ne pas élargir dans ce domaine le champ d'application des dispositions de la convention. Le simple examen des élargissements nationaux effectué par le CMI indique pourtant que ceux-ci sont sur le plan du principe estimés concevables. Que le législateur norvégien – particulièrement compétent en la matière – ait déjà procédé à un élargissement limité est significatif.

Si l'on partait du principe que l'assistance relatif à des plateformes de forage, etc., en service à l'endroit où elles se trouvent ne peut pas tomber sous le coup de la Convention sur l'assistance de 1989, la question se poserait alors immédiatement de savoir quel régime juridique est alors

²⁹⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 139 et 147.

²⁹⁷ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 142-144 et 147.

²⁹⁸ Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londres, LLP, 1992, 153.

²⁹⁹ Kennedy-Rose, 175, n° 4.172.

³⁰⁰ Voir <http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/impl.html>.

³⁰¹ Pour plus de détails, voir *infra*, n° 8.270.

supposé régir une telle assistance. Comme cela avait également été noté en France³⁰², il ne peut s'agir alors inévitablement que du droit national. En outre, il convient de se demander ce que l'on pourrait objecter à un régime national qui reprendrait le contenu du régime instauré par la Convention sur l'assistance de 1989. Une telle objection, bien entendu, n'existe pas. L'uniformité internationale et la sécurité juridique sont précisément assurées par un élargissement du champ d'application de la convention. Le fait que, durant la préparation de la convention, il a été exclu de pouvoir émettre une réserve en déclarant *hors* d'application la convention dans sa version alors sur la table, au moyen d'une dérogation nationale, n'est absolument pas pertinent, car la problématique ici examinée part du principe que la convention, dans sa version finale signée, par elle-même n'est *pas* d'application et que le législateur national ne pourrait qu'*élargir* son champ d'application. Le raisonnement selon lequel une réserve porterait préjudice à l'uniformité est dès lors hors de propos, car ce qui est visé dans le contexte actuel est précisément un renforcement de l'uniformité. Il convient de faire remarquer par ailleurs, pour soutenir un élargissement national limité du champ d'application des règles de la convention, que traditionnellement, on parlait de l'idée que le législateur national pouvait, de sa propre initiative, élargir la portée des conventions maritimes.

Il convient en outre de rappeler que l'Ébauche du Code belge de la navigation a été rédigée en vue d'une applicabilité la plus large possible à tous les types de navires, en ce compris les navires offshore. Comme expliqué en détail ailleurs³⁰³, selon la nouvelle description légale proposée de la notion de « navire », seules les installations fixes en principe n'entrent pas dans le champ d'application de l'Ébauche du Code belge de la navigation. Les FPSO pouvant être déconnectés et les autres engins similaires sont délibérément repris dans le Code proposé ici. Dans un souci de sécurité juridique et pour que la législation reste simple, cohérente et qu'on puisse en connaître le contenu, il serait dès lors malheureux, dans le contexte spécifique des dispositions relatives à l'assistance, de procéder à une restriction du champ d'application. La cohérence du statut juridique des instruments concernés elle-même en souffrirait.

À l'étranger aussi, on n'a pas compris pourquoi les plateformes et les installations de forage étaient écartées alors que les citernes flottantes, hôtels, stations de recherches et oléoducs étaient bien repris dans la convention³⁰⁴.

Enfin, l'élargissement suggéré ici n'aurait qu'une portée marginale. En effet, les éléments fixes, qui ne sont pas des navires au sens de l'Ébauche du Code belge de la navigation, resteraient exclus du champ d'application des règles en matière d'assistance.

Il convient dès lors de conclure que l'élargissement suggéré du champ d'application des règles en matière d'assistance à l'ensemble ou à certaines plateformes et installations de forage en service à l'endroit où elles se trouvent est à la fois souhaitable et possible.

- APPLICABILITÉ À LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET AUX RESSORTISSANTS NATIONAUX

8.176. L'article 30.1 de la Convention sur l'assistance de 1989 permet à chaque État d'émettre une réserve en vertu de laquelle la convention ne sera pas applicable, notamment "lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure" (a), ou "lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des

³⁰² Bonassies, P., "La Convention internationale de 1989 sur l'assistance", *DMF* 2003, (239), 257; voir également Bonassies-Scapel, 369, n° 524; Remond-Gouilloud, 227-228, n° 354.

³⁰³ Voir Livre Bleu 3.

³⁰⁴ Remond-Gouilloud, 228, n° 354.

eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause (b)), ou encore "lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat" (c)).

À juste titre, la Belgique n'a formulé aucune réserve en ce sens. Comme dans la Loi maritime existante, la préférence va à une réglementation uniforme en matière d'assistance pour la navigation en mer et la navigation intérieure, quel que soit le lieu où cette navigation est effectuée et quelle que soit également la nationalité des parties concernées. L'application de la convention s'impose également quand aucun « vessel » au sens de la convention n'est impliqué dans l'assistance dans les eaux intérieures.

- APPLICABILITÉ AUX POUVOIRS PUBLICS

8.177. L'article 14 de la Convention sauvetage de 1910 dispose que la convention ne s'applique pas aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public. Dans l'exposé des motifs du projet de loi sur les navires d'État, il avait été proposé que cette disposition soit tacitement retirée par la Convention sur les navires d'État de 1926 et par la loi sur les navires d'État³⁰⁵.

Comme indiqué plus haut³⁰⁶, les dispositions de la Convention sauvetage de 1910 ont été expressément déclarées applicables, par le protocole du 27 mai 1967, aux services d'assistance ou de sauvetage rendus par un navire de guerre, un navire d'État ou un navire exploité ou affrété par un État ou une personne de droit public. Le protocole a été ratifié par la Belgique et il est entré en vigueur le 15 août 1977.

La Loi maritime ne précise rien quant à la position des navires des autorités publiques et des administrations publiques dans le contexte des activités d'assistance. Comme mentionné à plusieurs reprises³⁰⁷, en principe, la Loi maritime ne s'applique qu'aux navires exploités dans un but lucratif³⁰⁸. Il avait également déjà été fait remarquer que le protocole précité du 27 mai 1967 n'avait pas été intégré dans la Loi maritime³⁰⁹.

La position des autorités publiques est assez précisément fixée dans la Convention sur l'assistance de 1989. Seront examinées ci-après les dispositions de la convention qui concernent successivement l'assistance effectuée sous le contrôle des autorités publiques, l'applicabilité aux navires des autorités publiques, le statut des cargaisons des autorités publiques et l'intervention des autorités publiques dans l'organisation des opérations d'assistance. À chaque fois, il sera examiné si des dispositions doivent être reprises dans le Code belge de la navigation et, dans l'affirmative, lesquelles.

8.178. L'exécution d'activités d'assistance par ou sous le contrôle d'autorités publiques et, en particulier, le droit à une rémunération du chef d'assistance sont réglés comme suit dans la Convention sur l'assistance de 1989 :

³⁰⁵ *Doc. Parl.*, Chambre, 1926-27, n° 335, p. 2; comp. Omta, L.W.F.H., *Immunitet van Staatschepen en -ladingen en van Staatsluchtvaartuigen*, Amsterdam, Paris, 1938, 131-132; Ripert I, 693, n° 799 mais également Le Clère, J., "De l'immunité des bâtiments de guerre et des navires d'Etat", *DMF* 1958, (450), 457. En ce qui concerne le régime des navires d'Etat, voir Livre Bleu 2.

³⁰⁶ Voir *supra*, n° 8.153.

³⁰⁷ Voir Livre Bleu 1, 71-73, n° 1.81 et 139, n° 1.217 ainsi que Livre Bleu 2.

³⁰⁸ Comp. également, en ce qui concerne le champ d'application de la règle de prescription inscrite à l'art. 270 de la Loi maritime, Gand 12 janvier 2005, *NjW* 2005, 1171, avec note ES.

³⁰⁹ Voir notamment, n° 8.142.

Article 5 - Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques

1. *La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.*

2. *Toutefois, les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.*

3. *La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.*

8.179. Les instances publiques apportant une assistance, visées à l'article 5 de la convention, peuvent être nationales ou locales, et peuvent être aussi bien des instances n'exerçant que des tâches publiques que des institutions qui exercent, en vertu de la loi, des activités économiques. Les autorités portuaires publiques, comme les entreprises portuaires des ports maritimes flamands, peuvent entrer dans cette catégorie, même lorsqu'elles fournissent des services sur une base contractuelle³¹⁰.

Il existe plusieurs interprétations de la signification précise des dispositions de l'article 5. Ces dispositions ont été taxées par la doctrine de « rather clumsy » et « inconsistent »³¹¹.

8.180. Selon son article 5.1, la convention ne porte atteinte à aucune autre réglementation relative aux opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'une autorité publique. La portée d'une telle règle semble de ne pas nuire aux droits des autorités d'intervenir dans des activités de sauvetage sur la base de l'autorité publique³¹². En ce sens, l'article 5.1 présente un chevauchement partiel avec l'article 9 de la convention, examiné ci-après, sur les droits des États côtiers de prendre des mesures en vue de protéger leur littoral³¹³. Il est possible que l'on doive en outre lire dans l'article 5.1 le principe selon lequel la réglementation générale en matière d'assistance par ou sous le contrôle de l'autorité publique peut entièrement s'effectuer en vertu du droit national ou d'autres conventions, mais en pareil cas, ce principe est nuancé par les dispositions des articles 5.2 et 5.3³¹⁴.

La meilleure manière de transposer l'article 5.1 dans le Code belge de la navigation passe par une référence croisée à la réglementation belge existante de droit public, en particulier la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique. À l'occasion de la révision de la législation maritime de droit public, l'intervention des pouvoirs publics en matière d'organisation des activités d'assistance sera examinée.

8.181. L'article 5.2 dispose que l'assistant, en cas d'assistance effectué par ou sous le contrôle des autorités publiques, est habilité à se prévaloir des droits et des recours prévus par la convention. Il s'agit bien entendu avant tout du droit à une rémunération versée par les acteurs privés dont le navire ou les biens ont été sauvés. Lors de la préparation de la convention, seule avait été examinée la situation dans laquelle un assistant avait apporté une aide sur ordre des autorités publiques ou au service de ces autorités. L'article 5.2 entend clairement établir que le fait que cet assistant a conclu un contrat avec l'autorité publique et, le cas échéant, qu'il peut réclamer une rémunération à l'autorité publique, ne porte pas préjudice à ses droits vis-à-vis des bénéficiaires

³¹⁰ Comp. Kennedy-Rose, 280-281, n° 8.040.

³¹¹ Kennedy-Rose, 279, n° 8.037 et 282, n° 8.044. En ce qui concerne ces dispositions, voir également Van Hooydonk, E., *Places of Refuge*, Londres, Lloyd's List, 2010, 68-70, n° 99-104 et 257-258, n° 402-404.

³¹² Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 177-178.

³¹³ Kennedy-Rose, 279, n° 8.037 et 282, n° 8.045. En ce qui concerne l'article 9, voir *infra*, n° 8.190.

³¹⁴ Comp. Kennedy-Rose, 283, n° 8.046.

privés du sauvetage³¹⁵. Il convient d'accorder une attention particulière à ce point, car il suggère qu'un assistant intervenant à la demande de l'autorité publique peut, le cas échéant, recevoir une double rémunération : l'une, par l'autorité publique, sous la forme du prix payé pour le service rendu ; l'autre, sous la forme d'une rémunération du chef d'assistance. Bien que cette remarque ait également été formulée lors de la préparation de la convention³¹⁶, le texte de la convention n'a pas été modifié. Le problème est donc resté sans solution et il est dès lors souhaitable de tirer parti de la marge de manœuvre qui subsiste au niveau national pour exclure la double indemnité, par le biais du Code belge de la navigation.

En outre, la doctrine part du principe que les « droits et recours prévus » dans la convention peuvent être invoqués aussi bien par un assistant privé qui apporte une assistance sous le contrôle d'une autorité publique que par l'autorité publique qui a *elle-même* apporté cette assistance³¹⁷. Au vu de la clarté du texte de la convention, une telle interprétation est incontestablement correcte. La convention implique donc que les instances publiques qui apportent une assistance ont droit en principe à une rémunération du chef d'assistance (ou à une indemnité spéciale).

Le principe précité doit cependant être nuancé par l'article 5.3 de la convention. En effet, ce principe ne s'applique pas automatiquement à une autorité publique ayant apporté une assistance et à *qui incombe une obligation d'apporter cette assistance*. Durant les travaux préparatoires, les exemples des garde-côtes et des pompiers ont été évoqués³¹⁸. Cette exception est liée à l'exigence traditionnelle, dans le droit anglais, du caractère volontaire de l'octroi de l'assistance pour qu'une rémunération soit exigible du chef de cette assistance. La Convention sur l'assistance de 1989 n'établit qu'une seule exception expresse au principe selon lequel un assistant a droit à une rémunération du chef d'assistance, à savoir dans le cas où les services rendus constituent l'exécution normale d'un contrat préalable existant (art. 17). En ce qui concerne le droit à la rémunération d'assistance dans le chef d'une autorité publique qui a été obligée, sur une base légale, d'apporter son aide, la convention ne prévoit aucune exclusion, et il est renvoyé au droit national³¹⁹.

La Convention sur l'assistance de 1989 renvoie au droit national la question de savoir si les instances publiques qui agissent dans l'exercice d'une obligation d'assistance peuvent avoir droit à une rémunération du chef d'assistance, étant donné que les lois nationales, à l'époque de l'adoption de la convention, divergeaient fortement. Dans pareille situation, il a été jugé souhaitable de ne pas intervenir³²⁰.

8.182. Le droit belge actuel n'offre aucune sécurité juridique en la matière. Traditionnellement, il était estimé que l'assistance fournie par un navire des autorités employé pour une activité d'intérêt privé donnait bien droit à une rémunération du chef d'assistance. De Smet citait l'exemple des paquebots de l'État belge (plus tard, la R.T.M.) de la ligne Ostende-Douvres et des remorqueurs de la ville d'Anvers. Selon Smeesters et Winkelmolen, tous les navires des autorités destinés au

³¹⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 173-178.

³¹⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 175 et 176.

³¹⁷ Comp. Kennedy-Rose, 279, n° 8.037 et 283, n° 8.046; Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londres, LLP, 1992, 148.

³¹⁸ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 176 et 178.

³¹⁹ Comp. Kennedy-Rose, 262-263, n° 8.004.

³²⁰ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 175.

transport de passagers ou à des services de remorquage avaient droit à la rémunération du chef d'assistance³²¹.

En revanche, selon la doctrine belge, l'assistance apportée par un service public, organisé dans l'intérêt de la communauté, ne donne pas droit à une rémunération du chef d'assistance. Le service public n'agit, dans l'exécution de ses tâches d'intérêt général, qu'en conformité avec les lois et arrêtés applicables, et ses prestations sont considérées comme étant gratuites par nature. C'est ainsi que les pompiers n'ont pas droit à une rémunération s'ils éteignent un incendie à bord d'un navire, dans la mesure où le sauvetage effectué constitue un élément normal des activités de ce service³²².

Il convient de faire remarquer que la jurisprudence belge n'accorde que peu ou pas d'attention au protocole du 27 mai 1967, qui était déjà entré en vigueur en 1977 et qui octroie à tous les navires des autorités publiques un droit à une rémunération du chef d'assistance. Ce phénomène est peut-être lié au fait que l'effet du protocole n'avait pas été élargi à des situations « nationales ».

La distinction entre navires des autorités publiques employés à une activité servant des intérêts privés et navires des autorités publiques fournissant un service public dans l'intérêt de la communauté est boiteuse dans de nombreux cas. Même si les remorqueurs fournis par l'entreprise communale du port d'Anvers, auxquels, selon la doctrine, une rémunération du chef d'assistance est accordée, ont un bénéficiaire identifiable, à savoir le navire remorqué, il est manifeste que ces services sont organisés dans l'intérêt général et constituent une prestation de service public. À l'inverse, les activités d'extinction des pompiers, qui servent incontestablement l'intérêt général, ont également un bénéficiaire identifiable, à savoir le propriétaire du navire ou des biens qui auraient été détruits dans l'incendie.

Depuis longtemps, la doctrine du droit administratif belge admet la doctrine « des deux voies » (*tweewegenleer*) et la doctrine dite « *doorkruisingsleer* »³²³. Ces théories peuvent être également utiles dans le cadre du droit de l'assistance. Elles donnent en effet une réponse de principe à la question de savoir si l'autorité publique, en dehors d'une compétence réglementaire expresse, peut invoquer des figures juridiques de droit privé. Selon la lecture belge de la doctrine des deux voies, la voie du droit privé est ouverte à l'autorité publique à la condition que le recours à cette voie ne conduise pas à un conflit avec une obligation juridique positive contraignante, ou avec des principes généraux du droit ; le recours au droit privé ne peut pas non plus conduire à méconnaître les compétences d'autre autorité publique, à un transfert de compétences ou à une limitation de sa propre liberté de jugement³²⁴. Conformément à la *doorkruisingsleer*, qui a notamment été appliquée dans la jurisprudence néerlandaise sur la récupération des coûts par les pompiers communaux ayant lutté contre l'incendie d'une cargaison d'un navire, et par l'autorité

³²¹ De Smet II, 635-636, n° 530; Smeesters-Winkelmolen III, 426, n° 1232; RPDB, v° Navire-Navigation, n° 1777. En ce sens: Trib. Comm. Anvers 23 septembre 1909, *JPA* 1909, 63.

³²² Trib. Comm. Anvers 30 juin 1998, *JPA* 1998, 342 et Anvers 27 juin 2005, *NjW* 2006, 221, note ES; comp. Trib. Comm. Anvers 30 décembre 1904, *JPA* 1905, 103; voir en outre Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 156, n° 1360; RPDB, v° Navire-Navigation, n° 1777; Smeesters-Winkelmolen III, 426, n° 1232.

³²³ Voir par ex. Baeten, S., "De bruikbaarheid van de vennootschap met sociaal oogmerk voor de gemeente en het O.C.M.W.: een terreinverkenning", *T. Gem.* 1997, (58), 76, n° 26; D'Hooghe, D., "De mogelijkheid voor openbare besturen om beleidsovereenkomsten te sluiten en deel te nemen aan de oprichting van rechtspersonen", *T.Gem.*, 1995, (75), 77-87; Leus, K., "Overeenkomsten met de overheid en overheidsovereenkomsten: bijzondere overeenkomsten en algemeen belang. De "gemene", de "gemengde" of de "zuivere" rechtsleer?", dans Bocken, H. e.a., *Bijzondere overeenkomsten*, Malines, Kluwer, 2008, 405-437; Vandendriessche, F., *Publiek-Private Samenwerking*, Brugge, die Keure, 2003, 104, n° 92; Van Hooydonk, E., "De Gemeentebedrijvenwet van 28 maart 1995 en het juridisch statuut van de autonome gemeentebedrijven", *T. Gem.* 1997, (4), 11, n° 3.

³²⁴ Voir par ex. Vandendriessche, F., *Publieke en private rechtspersonen*, Brugge, die Keure, 2004, 104, n° 92; Veny, L.M., Carlens, I., De Vos, N.A. et Verbeeck, B., *Grondslagen van Publiekrecht*, Brugge, Vanden Broele, 2009, 268-269, n° 505.

publique qui supervise les opérations d'assistance et qui exerce le contrôle sur ces opérations, il est admis que l'autorité publique ne peut avoir recours à des techniques de droit privé, – comme, outre une action en rémunération du chef d'assistance, une action sur la base de la gestion d'affaires ou pour fait dommageable – lorsque, ce faisant, elle irait à l'encontre de la réglementation de droit public à laquelle elle est soumise, sur le plan de son contenu et de la portée de cette réglementation³²⁵. Appliquée à l'hypothèse examinée ici, cette théorie conduit à ce qu'un service public ne puisse revendiquer de rémunération du chef d'assistance ou une indemnité spéciale sur la base du droit de l'assistance en droit maritime, lorsque, ce faisant, elle violerait ou « contrecarrerait » la réglementation de droit public régissant ses tâches. Cela pourrait par exemple être le cas lorsque la réglementation de droit public applicable comprend un mécanisme d'indemnité spéciale (en particulier, le paiement d'une rétribution ou d'un prix contractuel forfaitaire préalablement fixé³²⁶) ou s'il est établi que les services concernés doivent être fournis à titre gratuit. Il convient de dire que la doctrine des deux voies et la *doorkruisingsleer* n'ont pas encore trouvé à s'appliquer en tant que telles dans la jurisprudence belge en matière d'assistance. Elles n'ont donc pas encore pu contribuer à lever l'insécurité juridique.

8.183. Comme il apparaîtra mieux ci-après, la comparaison juridique indique une tendance à ne pas exclure ou à ne pas exclure dans tous les cas l'autorité publique du droit à la rémunération du chef d'assistance.

En droit anglais, qui occupe une place assez dominante dans les matières d'assistance en raison de l'utilisation largement répandue du LOF comme convention standard, le droit à la rémunération du chef d'assistance pour les services publics qui sont obligés d'apporter une aide est, il est vrai, exclu. Cette situation découle du principe qui y est appliqué – pas toujours de manière aussi stricte, il est vrai – selon lequel le sauvetage doit être volontaire³²⁷. Ce principe ne semble toutefois pas valoir en tant que tel en droit français. Seule une obligation *contractuelle* existante préalable exclut le droit à la rémunération du chef d'assistance. Le fait qu'un assistant a agi dans l'exercice d'une obligation légale n'a pas d'influence sur le droit à la rémunération du chef d'assistance. En droit français, les services publics ont en principe droit à la rémunération du chef d'assistance³²⁸. En droit belge également, l'exigence du caractère volontaire de l'assistance n'est traditionnellement pas utilisée comme principe général, et, selon de nombreux auteurs, seule une obligation *contractuelle* existante préalable exclut le droit à une rémunération du chef d'assistance. Certes, les autorités chargées d'un service public se voient généralement dénier le droit à une rémunération du chef d'assistance, mais non pas sur la base du critère du caractère volontaire, mais plutôt sur celui de la nature des services³²⁹. Une partie de la doctrine allemande ne voit pas non plus d'objection au paiement d'une rémunération du chef d'assistance à un service public auquel incombait une obligation de prêter assistance, à moins que le service public ne soit expressément tenu de prêter son assistance *à titre gratuit*³³⁰. Aux Pays-Bas, la doctrine déjà évoquée du *doorkruising* part déjà de la possibilité de principe de pouvoir exiger une rémunération du chef d'assistance³³¹.

³²⁵ Voir notamment Hoge Raad, 11 décembre 1992, *S&S* 1993, n° 35, commenté dans Cleton, 275-276 et dans Afdelingen Burgerlijk Recht en Jeugdrecht van de Rijksuniversiteit te Leiden, “Enkele belangrijke uitspraken van de Hoge Raad der Nederlanden 1992-1996”, *TPR* 1997, (1467), 1649-1650, n° 93; Hoge Raad, 15 janvier 1999, *AB Rechtspraak Bestuursrecht* 2000, 1003, n° 196, *NJ* 1999, 1673, n° 306; voir également Cleton, R., “Gebruik door de overheid van het privaatrecht. Twee nieuwe arresten van de Hoge Raad inzake de 'doorkruisingsleer'”, *TVR* 2000, 116-120.

³²⁶ Voir par ex. A.R. 2 juillet 1986 portant règlement-tarif du service de la remorque à Ostende (*M.B.* 1 août 1986).

³²⁷ Voir *infra*, n° 8.233.

³²⁸ Voir *infra*, n° 8.244.

³²⁹ Smeesters-Winkelmolen III, 398, n° 1213; De Smet II, 622-623, n° 514; surtout *RPDB*, v° Navire-Navigation, n° 1782; comp. toutefois Kegels, A., “Hulpverlening”, dans De Weerd III, (139), 154, n° 1354.

³³⁰ Voir *infra*, n° 8.223.

³³¹ Pour plus de détails, voir *infra*, n° 8.255.

8.184. Sur le plan politique, il existe plusieurs bonnes raisons d'accorder au maximum aux autorités publiques le droit à une rémunération du chef d'assistance.

Premièrement, l'octroi du droit à une rémunération du chef d'assistance à tous les services publics, indépendamment de la nature de leurs activités et indépendamment du fait que l'assistance appartient à leurs tâches spécifiques de droit public, peut inciter ces services à s'impliquer rapidement et avec une mobilisation maximale dans l'assistance. Deuxièmement, des opportunités pourraient ainsi se créer pour une plus grande collaboration public-privé dans ce domaine. Troisièmement, l'octroi d'une rémunération du chef d'assistance pourrait inciter les autorités concernées à accorder plus facilement à des navires ayant besoin d'assistance l'accès à un port de refuge³³². Quatrièmement, une application maximale du droit de l'assistance de droit privé serait logiquement conforme à l'option générale déjà plusieurs fois invoquée de placer autant que possible l'autorité publique dans le champ d'application du Code belge de la navigation³³³. Cinquièmement, l'option proposée est clairement étayée par des arguments de comparaison juridiques et s'inscrit dans la volonté d'une harmonisation avec le droit des pays voisins.

8.185. La question se pose de savoir si l'organisation du droit à la rémunération du chef d'assistance pour les autorités publiques revient dans tous les cas au législateur fédéral. Certaines autorités publiques vis-à-vis desquelles le droit de l'assistance pourrait le cas échéant être appliqué, sont en effet du ressort de la Région flamande ou, en ce qui concerne les ports et les administrations locales, relèvent des compétences réglementaires régionales en matière de travaux publics et de transport (art. 6, § 1, X LSRI). Il est établi d'autre part que « seule » l'autorité fédérale est compétente pour le « droit commercial » (6, § 1, VI, cinquième alinéa LSRI), si bien que cette autorité est seule compétente en ce qui concerne le droit maritime privé et le droit privé des transports³³⁴.

Lors de l'adhésion belge à la Convention sur l'assistance de 1989, cette convention avait été considérée comme une convention mixte. L'exposé des motifs du projet de décret flamand d'assentiment contenait à ce sujet les observations suivantes :

In 1997 was de Directie Verdragen van het Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van oordeel dat het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening op zee een gemengd karakter had. Volgens het Bestuur van de Maritieme Zaken van de Federale Overheidsdienst Verkeer was het Verdrag "op zich" geen gemengd verdrag omdat het geen bepalingen bevat die tot de bevoegdheid van de gewesten of de gemeenschappen behoren, maar was het wetsontwerp houdende instemming en uitvoering wel gemengd. Er zijn wel degelijk gewestelijke bevoegdheden, in het bijzonder van het Vlaams Gewest, in het geding. Zo bepaalt artikel 6, § 1, X, 9, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat de loodsdiensten en de bebakeningdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee, onder gewestelijke bevoegdheid (in casu van het Vlaams Gewest) ressorteren. Deze reddings- en sleepactiviteiten vormen onderdeel van de hulpverlening zoals die in het Verdrag geregeld wordt.

³³² Voir à ce sujet Van Hooydonk, E., "The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress. A plea for granting a salvage reward to ports and an international convention on ports of refuge", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2003. Vancouver I*, Anvers, CMI, 2004, (403), 441-443; voir également Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", dans Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londres / New York, Routledge, 2009, (352), 352; voir dans l'intervalle, pour des explications plus détaillées, Van Hooydonk, E., *Places of Refuge. International Law and the CMI Draft Convention*, Londres, Lloyd's List, 2010, 256-259, n° 399-408.

³³³ En ce qui concerne ce dernier point, voir Livre Bleu 1, 139, n° 1.217 ainsi que Livre Bleu 2.

³³⁴ Voir à ce sujet, de manière générale, Livre Bleu 1, 44-47, n° 1.32-1.37.

In zijn vergadering d.d. 2 oktober 2001 legde de werkgroep “gemengde verdragen” (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengd karakter vast. De ICBB heeft op 27 november 2001 die beslissing bekrachtigd³³⁵.

Il convient de souligner à cet égard que le régime de droit privé de l'assistance demeure en soi une matière fédérale. L'attribution aux Régions de compétences en matière de remorquage et de sauvetage concernait à l'époque le transfert de services publics existants à la Région flamande, à savoir les services de remorquage et de sauvetage avec leurs flottes et leurs équipages, qui opéraient à ce moment-là depuis le port d'Ostende³³⁶ (et d'ailleurs le font encore aujourd'hui, au sein de la DAB Vloot, de la Afdeling Scheepvaartbegeleiding de l'Autorité flamande et du MRCC³³⁷). L'intention à cet égard n'a jamais été l'attribution aux Régions d'une compétence générale permettant de régler les aspects de droit maritime – au sens de droit privé – du remorquage et du sauvetage. En se plaçant encore davantage sur le plan du principe, il est possible d'argumenter que la position défendue dans l'exposé des motifs cité, selon laquelle les activités de sauvetage (de vies humaines) et de remorquage constituent « un élément de l'assistance telle qu'elle est régie dans la convention », est d'emblée erronée. Ni les activités de sauvetage (de vies humaines), ni les activités de remorquage ne constituent un « élément » de l'assistance. Il s'agit d'activités distinctes ayant chacune leur statut juridique propre. Le concept de « *redding* » concerne exclusivement le sauvetage de vies humaines³³⁸ ; le remorquage est un service qui est réglementé de manière spécifique dans le droit de la navigation – et d'ailleurs également dans le Code belge de la navigation. L'un et l'autre se distinguent du concept juridique d'assistance, même s'ils sont bien entendu liés et qu'il existe des cas marginaux, et ils sont soumis, dans la Convention sauvetage de 1910 (art. 4) et aussi, quoique sous une formulation plus générale, dans la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 17), à des règles particulières. Celles-ci font que les activités de sauvetage de vies humaines et de remorquage ne constituent pas un « élément » de l'assistance.

D'ailleurs, une matière ne devient pas régionale pour la simple raison que la réglementation la concernant peut également s'appliquer aux Régions ou aux autorités qui en dépendent. C'est ainsi que le droit fédéral de la mer et des transports peut régler également en principe le statut de navires régionaux. C'est ainsi que la législation fédérale peut également régler le statut de responsabilité d'autorités régionales qui interviennent comme propriétaires du navire ou comme assistants (voir d'ailleurs déjà l'applicabilité établie par la loi du 11 avril 1989 de l'article 46 de la Loi maritime et de la convention LLMC sur tous les navires allant en mer, exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces navires)³³⁹. À l'heure actuelle, d'ailleurs, l'applicabilité de principe, aux services étant du ressort des Communautés et des Régions, entre autres, du droit des contrats, du droit de la responsabilité, du droit des sociétés et des règles relatives au quasi-contrat comme la gestion d'affaires, n'est plus remise en question³⁴⁰. Le fait que de telles règles générales de droit soient établies par le législateur fédéral n'est pas, autrement dit, considéré comme une atteinte aux règles de répartition des

³³⁵ *Doc. Parl.*, Parl. Fl., 2003-04, n° 2199/1, 5-6; Van Hooydonk, E., “De bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische en de gewestelijke overheden”,

<http://www.zeerecht.be/Documenten/ZEERECHT%20Nota%20bevoegdheidsverdeling.pdf>, 13, n° 12.

³³⁶ Voir notamment Van Hooydonk, E., “Goederenvervoer algemeen”, dans *Transportgids*, Diegem, Kluwer, s.d., 2.1.3.5/102. Voir, au demeurant, de nouveau A.R. 2 juillet 1986 portant règlement-tarif du service de la remorque à Ostende (*M.B.* 1 août 1986).

³³⁷ En ce qui concerne la réglementation applicable, voir *infra*, n° 8.214.

³³⁸ Voir *supra*, n° 8.161-8.164.

³³⁹ Voir Livre Bleu 4; voir en outre Van Hooydonk, E., “Goederenvervoer algemeen”, dans *Transportgids*, Diegem, Kluwer, s.d., 2.1.3.5/116.

³⁴⁰ En ce qui concerne le pouvoir fédéral en matière de droit civil en général, voir notamment Velaers, J., *De Grondwet en de Raad van State, afdeling Wetgeving*, Anvers, Maklu, 1999, 242-249.

compétences. Cette problématique a également été évoquée dans le cadre du projet de loi relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques, qui s'appliquait notamment aux « administrations et aux autres services des conseils et des gouvernements des Communautés et des Régions »³⁴¹. Le Conseil d'État a rendu l'avis suivant :

*L'élaboration de règles générales en matière de responsabilité civile s'appliquant à tous les agents statutaires, relève de la compétence résiduelle du législateur fédéral. Les communautés et les régions ne sont compétentes que pour édicter des règles spécifiques en matière de responsabilité, dans la mesure où ces règles peuvent être considérées comme propres à l'une des matières qui leur sont attribuées, ce qui suppose un lien étroit avec une telle matière*³⁴².

La compétence de principe du législateur fédéral pour établir les règles générales de responsabilité visées n'empêche pas la promulgation de règles particulières dérogatoires par les Communautés et les Régions³⁴³. En outre, le législateur fédéral doit respecter le principe de l'autonomie passive des Régions et des Communauté : l'État fédéral ne peut obliger les Communautés et les Régions ainsi que leur fonctionnaires et services à participer à l'exécution des compétences fédérales et à l'application de la réglementation fédérale et encore moins à exercer leurs compétences propres dans un sens ou dans un autre³⁴⁴.

Pour en revenir à la question de la compétence en matière de droit de l'autorité publique à une rémunération du chef d'assistance, il convient, à la lumière de ce qui précède, d'admettre que le législateur fédéral est en principe compétent pour – conformément à l'analyse politique qui précède et aux dispositions de l'article 5.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 – déterminer que l'autorité publique est en principe autorisée à réclamer une rémunération du chef d'assistance, mais que la question de savoir si des services publics régionaux concrets et particuliers, et les autorités publiques qui opèrent dans le domaine des compétences régionales des travaux publics et des transports, peuvent se prévaloir du mécanisme de rémunération en droit de l'assistance, établi au niveau fédéral, ne peut être tranchée que par le seul pouvoir réglementaire régional. Il incombe en effet au pouvoir réglementaire régional de décider si l'intervention de ces autorités publiques en faveur de navires ayant besoin d'une assistance est soit gratuite, soit rémunérée par le prélèvement d'une redevance, soit rémunérée par la demande d'une rémunération du chef d'assistance. Dans ce dernier cas, la demande de la rémunération du chef d'assistance peut avoir lieu sur la base d'une convention, ou directement, sur la base de la loi (fédérale). Le législateur fédéral est, autrement dit, compétent pour fixer le cadre général du droit maritime, et il appartient au pouvoir réglementaire régional d'établir comment s'effectue le financement des actions d'assistance menées dans son domaine de compétence et si cela s'effectue en recourant à l'instrument spécifique du droit maritime de la demande de paiement d'une rémunération du chef d'assistance, tout comme de déterminer quelles sont les compétences en la matière des administrations et des services concernés.

8.186. Il convient en outre de signaler le fait que l'article 5.3 de la Convention sur l'assistance de 1989, en attribuant au droit national la détermination des droits des autorités publiques ayant porté une assistance obligatoire, contient également une règle de conflit des lois. Les droits d'une telle autorité publique ayant porté assistance sont plus précisément déterminés par « la législation de l'État où cette autorité est située »³⁴⁵.

³⁴¹ *Doc. Parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1736/1, 16.

³⁴² *Doc. Parl.*, Chambre, 2001-02, n° 1736/1, 31.

³⁴³ Voir notamment le régime de responsabilité particulier aux art. 56 et 57 du Décret flamand du 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du "Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum" (Centre de coordination et de sauvetage maritimes) (M.B. 26 octobre 2006).

³⁴⁴ Voir notamment Velaers, J., *De Grondwet en de Raad van State, afdeling Wetgeving*, Anvers, Maklu, 1999, 271-273.

³⁴⁵ Voir également *infra*, n° 8219.

8.187. La conclusion de ce qui précède est qu'il est possible de fixer dans le Code belge de la navigation un règlement général du droit des autorités publiques à une rémunération du chef d'assistance. En vue de la protection des justiciables et des débiteurs, il est également possible d'y déterminer – conformément à la doctrine des deux voies et du *doorkruising*, et en application de l'article 5.3 de la Convention sur l'assistance de 1989 – qu'il n'y a aucun droit à rémunération du chef d'assistance lorsque les règles de droit public applicables font qu'un service d'assistance est fourni gratuitement par une autorité publique belge, ou qu'une indemnité spéciale est due.

8.188. Indépendamment de tous les éléments qui précèdent, l'applicabilité de la Convention sur l'assistance de 1989 aux navires des autorités publiques est réglementée comme suit :

Article 4 - Navires appartenant à un Etat

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet Etat n'en décide autrement.

2. Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires décrits au paragraphe 1, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

Dans sa généralité, la problématique de l'applicabilité des dispositions du Code belge de la navigation aux navires des autorités publiques a déjà été traitée ailleurs³⁴⁶. Le chapitre 3 du titre 1 contient à cet égard une réglementation spécifique.

Comme déjà mentionné plus haut³⁴⁷, conformément à l'option politique choisie dans l'Ébauche du Code belge de la navigation de soumettre, dans la mesure du possible, aux mêmes règles les navires des autorités publiques et les navires particuliers, il est possible de choisir de déclarer que les règles en matière d'assistance sont applicables aux navires relevant de la puissance publique qui sont la propriété d'une autorité publique belge ou sont exploités par elle. C'est ce qui a été concrétisé par l'article 2.16, présenté ailleurs. En vertu de l'article 4.2 de la Convention sur l'assistance de 1989, ce choix doit être notifié au secrétaire général de l'OMI. Jusqu'à présent, aucune nécessité n'est apparue d'introduire une exception relative au droit de quasi-rétention particulier visé à l'article 21.3 de la Convention sur l'assistance de 1989.

S'agissant des navires d'autorités publiques étrangères, il convient de renvoyer à l'article 2.20 de l'Ébauche du Code belge de la navigation, examiné ailleurs, selon lequel les navires d'autorités publiques étrangères sont exclus de l'assimilation de principe aux navires particuliers, prescrite à l'article 2.19. Cette exclusion est par elle-même d'application aux actions en matière d'assistance³⁴⁸. Dès lors, l'Ébauche du Code belge de la navigation est conforme à l'article 4.1 de la Convention sur l'assistance de 1989, sans qu'il soit nécessaire d'insérer d'autres dispositions dans le chapitre relatif à l'assistance. Dans la mesure où un État étranger, conformément à l'article 4.1 *in fine* de la convention, déclarerait tout de même la convention applicable à ses navires relevant des autorités publiques, les droits et obligations de ces navires peuvent directement trouver à s'appuyer sur la convention.

8.189. L'article 25 de la Convention sur l'assistance de 1989 s'énonce comme suit :

³⁴⁶ Voir de nouveau Livre Bleu 1, 139, n° 1.217 ainsi que Livre Bleu 2.

³⁴⁷ Voir *supra*, n° 8.184.

³⁴⁸ Comp. Kochu Thommen, T., *Legal status of government merchant ships in international law*, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962, 131.

A moins que l'Etat propriétaire n'y consente, aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action in rem à l'encontre de ces cargaisons.

Étant donné que cette règle est reprise dans le texte de la convention et n'offre aucune possibilité de dérogation au niveau de la législation nationale, ladite règle doit être reprise dans le Code belge de la navigation.

Il peut être renvoyé ici à la discussion générale menée ailleurs quant à l'applicabilité des dispositions de l'Ébauche du Code belge de la navigation à des cargaisons appartenant à des personnes morales de droit public³⁴⁹. S'agissant de cargaisons appartenant à une administration belge, l'article 1412*bis* du Code judiciaire continue à s'appliquer même si la cargaison se trouve à bord d'un navire des autorités publiques.

Dès lors, l'Ébauche du Code belge de la navigation est conforme à l'article 25 de la Convention sur l'assistance de 1989 sans que des dispositions particulières soient nécessaires dans le chapitre relatif à l'assistance.

8.190. L'article 9 de la convention, relatif au droit d'intervention des États côtiers ne doit pas être en tant que tel transposé en droit national. Il clarifie seulement les droits des États côtiers sur le plan du droit international. Les dispositions de l'article 9, pour cette raison, n'ont pas non plus été reprises lors de la modification du *Navigation Act 1912* australien par le *Transport Legislation Amendment Act 1995*³⁵⁰. Cependant, il est utile d'émettre, dans le Code belge de la navigation, une réserve quant à la validité de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et d'autres règles existantes de droit public concernant l'intervention des autorités belges en mer. Dans le cadre de la révision de la législation maritime en droit public, une attention particulière sera apportée à ce point.

8.191. L'article 11 de la Convention sur l'assistance de 1989 formule une obligation pour les parties à la convention, chaque fois qu'elles édictent des règles ou prennent des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, de prendre en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer l'exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, ainsi que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

Étant donné que ces dispositions contiennent surtout une prescription adressée à des autorités de droit public, elles semblent plutôt devoir être transposées en droit belge comme un élément du livre 2 du Code belge de la navigation, traitant du droit public et qui sera élaboré ultérieurement. En vertu du principe de l'autonomie passive dans l'exercice des compétences attribuées³⁵¹, il semble que l'obligation qu'il contient ne peut être imposée par le législateur fédéral aux autorités et services étant du ressort des Régions et Communautés.

³⁴⁹ Voir Livre Bleu 2.

³⁵⁰ http://www.comitemaritime.org/worip/pdf/Salvage_conv_1989WP.pdf, n° 3.

³⁵¹ Voir *supra*, n° 8.185.

8.192. Dans de nombreuses dispositions de la Convention sur l'assistance de 1989, il est question du propriétaire du navire (en anglais, « owner of the vessel »).

Durant les travaux préparatoires de la Convention sur l'assistance de 1989, la signification de la notion de « owner » a fait l'objet d'une discussion approfondie. Les délégations de France et d'Arabie saoudite ont proposé de clarifier dans la définition que la notion comprenait également l'« operator ». Une nouvelle discussion s'est alors engagée quant à la signification du terme « operator ». Finalement, la majorité des parties à la convention ont décidé de ne pas définir la notion d'« owner ». Cette notion n'a donc *pas* été élargie à l'exploitant du navire qui n'en est pas le propriétaire (enregistré). À cet égard, ce sont surtout les arguments des délégations du Japon, de l'Allemagne³⁵² et des Pays-Bas qui ont été déterminants. Elles soutenaient que l'assistance sert essentiellement les intérêts du propriétaire (enregistré) du navire, et pas tant ceux de l'exploitant. Certes, l'exploitant peut également tirer des avantages (ou subir des inconvénients) des activités d'assistance, mais ils ne sont pas comparables aux intérêts du propriétaire. C'est pourquoi, selon les délégations citées, l'assistance devait rester l'affaire du propriétaire, en particulier pour le paiement de la rémunération du chef d'assistance³⁵³.

Par conséquent, il semble que l'on ait dû conclure que la notion de « propriétaire du navire » dans la convention correspond à la même notion telle qu'elle est définie ailleurs dans l'Ébauche du Code belge de la navigation³⁵⁴.

En dépit de tout ce qui précède, dans une situation d'affrètement, certaines dispositions de la Convention sur l'assistance de 1989 ne pourraient être appliquées de manière sensée si on les comprend comme faisant référence au propriétaire enregistré du navire. C'est le cas par exemple des obligations du propriétaire du navire lors de l'exécution des opérations d'assistance (art. 8.2). Incontestablement, les dispositions de la convention doivent être exposées de manière à ce qu'elles puissent avoir des conséquences utiles (principe de l'*effet utile*).

En outre, il faut constater que la rémunération du chef d'assistance, dans la pratique de l'entreprise d'assistance, est réclamée au « disponent owner » et non au propriétaire enregistré. La préparation de la Convention sur l'assistance de 1989 semble quelque peu avoir perdu de vue la pratique quotidienne. De plus, il est admis au plan international que la Convention sur l'assistance de 1989 a finalement laissé sans réponse la question de la légitimation passive – autrement dit : qui peut être sommé de payer la rémunération du chef d'assistance ? –, si bien que cette matière peut être réglée au niveau national³⁵⁵. Tout d'abord, les parties au contrat peuvent en convenir librement (même si les dispositions du LOF à cet égard semblent encore plus obscures). Pour se conformer à la réalité vécue par les entreprises d'assistance, la possibilité a été créée, dans l'Ébauche du Code belge de la navigation, de réclamer la totalité de la rémunération du chef d'assistance au propriétaire du navire, à l'affréteur ou à l'utilisateur du navire³⁵⁶.

³⁵² En ce qui concerne la non-obligation de payer la rémunération du chef d'assistance par l'« Ausrüster », voir Herber, 397.

³⁵³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, notamment 193-201.

³⁵⁴ Voir Livre Bleu 4.

³⁵⁵ Voir notamment Herber, 392.

³⁵⁶ Voir notamment *infra*, n° 8.208 et 8.344.

8.193. L'article 1, d) de la Convention sur l'assistance de 1989 s'énonce comme suit :

Dompage à l'environnement signifie un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.

Selon Delwaide, cette définition couvre

les dommages matériels généraux et importants subis par des personnes qui utilisent une infrastructure touristique ou qui les exploitent ou par des personnes qui vivent et travaillent dans la zone polluée ou menacée de pollution. Les richesses naturelles de la mer comprennent la pêche, l'ostréiculture, la nécessité de préserver l'état naturel des eaux marines, par exemple dans la perspective de la désalinisation de l'eau de mer³⁵⁷.

La définition de la notion de dommage à l'environnement est importante dans le contexte d'un nombre considérable de dispositions de la convention. Tout d'abord, l'article 8 impose à l'assistant, d'une part, et au propriétaire du navire et au capitaine, ou au propriétaire de biens en danger, d'autre part, l'obligation d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter le dommage à l'environnement. En outre, la compétence et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement figurent parmi les critères la fixation de la rémunération du chef d'assistance, tels qu'ils sont énumérés à l'article 13. Enfin, la question de savoir si le navire assisté ou sa cargaison risquaient de provoquer un dommage à l'environnement détermine le droit éventuel de l'assistant à une indemnité spéciale sur la base de l'article 14, et le degré de réussite ou de négligence dans la prévention ou la limitation des dommages à l'environnement est déterminant pour la majoration éventuelle de l'indemnité spéciale.

8.194. Selon une partie de la doctrine, la description des "eaux côtières ou intérieures ou [...]les zones adjacentes" (anglais « coastal or inland waters or areas adjacent thereto ») dans la définition de la notion de dommage à l'environnement ne comprend ni la haute mer, ni la zone économique exclusive :

The definition is concerned not with where the incident giving rise to damage occurs, but with the place where the damage occurs, which must be "in coastal or inland waters or areas adjacent thereto". Therefore, no matter how serious the incident, unless the relevant place of harm is "adjacent to" a designated locality, the definition does not extend to the high seas or even to exclusive economic zones³⁵⁸.

Une autre tendance de la doctrine³⁵⁹, tout comme le législateur belge³⁶⁰, part du principe que la zone économique exclusive fait bel et bien partie des « coastal or inland waters or areas adjacent thereto ».

Bien que les travaux préparatoires n'apportent pas de sécurité absolue et sont même quelque peu contradictoires, ils montrent que les rédacteurs de la convention visaient peut-être seulement à exclure la haute mer. Cette intention transparaît du rapport du CMI et d'une prise de position par

³⁵⁷ Delwaide, L., "LOF 2000", *JPA* 2000, (291), 298-299.

³⁵⁸ Kennedy-Rose, 211, n° 6.011; comp. Fogarty, 250, n° 8.16, où on indique de manière déconcertante que "damage on the high seas within the EEZ will not be covered by the Salvage Convention".

³⁵⁹ Bonassies, P., "La Convention internationale de 1989 sur l'assistance", *DMF* 2003, (239), 252-253, où les travaux préparatoires de la Convention ne sont toutefois pas commentés. Manifestement, l'auteur est revenu sur sa position par la suite (Bonassies-Scapel, 345, n° 512).

³⁶⁰ Voir l'Exposé des Motifs du projet de loi belge d'assentiment: *Doc. Parl.*, Sénat, 2002-03, n° 1502/1, 3.

le représentant du CMI³⁶¹. Cette interprétation trouve aussi un certain appui dans la mention, à l'article 55 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, que la zone économique exclusive est « an area beyond and adjacent to the territorial sea », une terminologie qui correspond à celle de la définition examinée ici du dommage à l'environnement dans la Convention sur l'assistance de 1989.

En outre, l'objectif d'encourager les assistants à éviter les dommages à l'environnement semble difficilement pouvoir être limité aux eaux intérieures et aux eaux territoriales mais doit également valoir, s'agissant de la ZEE. Cette interprétation est conforme à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par ailleurs, de plus en plus d'États intègrent des règles en matière de pollution de l'environnement dans leur réglementation sur la ZEE³⁶². La loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique impose par exemple une obligation de réparation du dommage du chef de « [t]out dommage et toute perturbation environnementale qui affecte les espaces marins à la suite d'un accident ou d'une infraction à la législation en vigueur », les espaces marins comprenant les eaux territoriales, la zone économique exclusive et le plateau continental³⁶³. La loi belge sur les épaves dispose également que les épaves doivent être éliminées en cas de risque de pollution possible de l'environnement marin des eaux territoriales ou de la zone économique exclusive. Il faut tenir compte, en outre, du fait que de nombreux accidents de navigation se produisent dans des ZEE où la navigation est particulièrement dense, comme la mer du Nord, pour lesquels les tribunaux belges peuvent être compétents parce que le port de destination du navire concerné se trouve en Belgique et par exemple après une saisie conservatoire effectuée sur le navire après un abordage.

8.195. La question se pose de savoir si la notion de dommages à l'environnement pourrait encore être élargie, à savoir à la haute mer, dans le Code belge de la navigation.

Pour éviter toute confusion, il convient avant tout de signaler que ce n'est pas la localisation des accidents de navigation qui est déterminante dans la disposition de la convention examinée, mais la localisation du dommage. Pour pouvoir être un « dommage à l'environnement » selon les dispositions de la convention, ce dommage doit intervenir, (exclusivement ou en partie) dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones qui leur sont adjacentes³⁶⁴.

Il appert des travaux préparatoires de la Convention sur l'assistance de 1989 que le CMI a repris la limitation géographique examinée par crainte qu'un élargissement à la haute mer puisse donner lieu à des demandes spéculatives ou excessives basées sur de pures assertions concernant un possible dommage général aux stocks de poissons ou à d'autres éléments écologiques. Au sein du Legal Committee de l'OMI, la limitation s'est cependant heurtée à des oppositions. Différentes délégations ont signalé que certaines zones en haute mer étaient très vulnérables aux dommages. Il a été jugé certainement souhaitable d'encourager l'assistance dans toutes les zones où des États côtiers exercent des droits, y compris les ZEE. Une délégation n'a pas jugé utile de limiter le champ d'application géographique à des zones marines déterminées. Les éventuelles demandes

³⁶¹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, notamment 111 et 112 et également 114; on relève toutefois qu'il y a incompatibilité avec un passage de la p. 113.

³⁶² Comp. également Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, *JOUE* 30 septembre 2005, L255/11 (notamment art. 3) ainsi que la Convention sur l'enlèvement des épaves 2007.

³⁶³ L'art. 37, § 1 j° art. 2, 1° LPMM; voir également Huybrechts, M.A. et Van Damme, K., "Protection of the marine environment under Belgian law", *JIML* 2004, (493), 495-498.

³⁶⁴ Voir de nouveau Kennedy-Rose, 211, n° 6.011; Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 111-114.

spéculatives ou excessives seraient quoi qu'il en soit soumises par les tribunaux à l'évaluation des éléments de preuve sur lesquels elles s'appuient³⁶⁵.

La critique esquissée semble en soi fondée. La simple crainte de demandes spéculatives ou excessives ne peut suffire à limiter à certaines zones marines l'application des règles en matière d'assistance relativement aux dommages à l'environnement. Lorsque de telles demandes ne sont pas suffisamment étayées par des preuves, les tribunaux n'y donneront pas suite. Étant donné que l'indemnité spéciale prévue par la Convention sur l'assistance de 1989 n'était finalement pas fondée sur le principe du « liability salvage », il est par ailleurs non pertinent que le propriétaire du navire ne soit pas, selon les conventions existantes, normalement tenu responsable de pollution de l'environnement survenue en haute mer. Une modification de la Convention sur l'assistance de 1989 serait défendable sur ce point.

Néanmoins, la définition, dans le Code belge de la navigation, du dommage à l'environnement ne semble pas pouvoir s'écarter de la Convention sur l'assistance de 1989 au point d'annuler la limitation géographique de la localisation du dommage aux eaux côtières, aux eaux intérieures et aux eaux limitrophes. S'agissant de l'obligation de prévenir et de limiter le dommage à l'environnement et de la possibilité d'obtenir une indemnité spéciale pour les efforts visant à prévenir ou à limiter le dommage à l'environnement, une telle annulation pourrait encore se défendre, car la convention n'interdit pas en principe une application élargie de ses dispositions. Comme indiqué, cependant, la notion de dommage à l'environnement se retrouve dans les critères déterminant la rémunération normale du chef d'assistance dans l'article 13 de la convention. Si le dommage à l'environnement était défini autrement dans le droit belge que dans la convention, les critères déterminant la rémunération du chef d'assistance en droit belge différeraient de ceux figurant dans la convention. Étant donné que la Convention sur l'assistance de 1989 doit valoir comme *lex fori* belge, une telle discordance entraînerait une violation de la convention.

- SIGNIFICATION DE LA NOTION DE CARGAISONS HUMANITAIRES

8.196. L'article 26 de la Convention sur l'assistance de 1989 accorde une immunité aux cargaisons humanitaires qui sont données par un État.

Dans les travaux préparatoires de la convention, on peut lire que les délégations d'Irlande, des Pays-Bas et des îles Marshall ont émis des objections à cette disposition parce qu'elle aurait été trop vague. En particulier, la question se posait de savoir ce qu'il fallait entendre précisément par cargaisons humanitaires (en anglais « humanitarian cargoes »). Les États-Unis, qui avaient proposé le texte de la disposition de la convention, ont répondu que la question devait être tranchée par les parties concernées et finalement par le juge compétent³⁶⁶.

La version néerlandaise de la loi belge d'assentiment utilise la notion comme étant « une cargaison destinée à des fins humanitaires ». Il appert des travaux préparatoires de la convention que les cargaisons destinées à des fins humanitaires étaient effectivement visées par les termes « humanitarian cargoes »³⁶⁷.

³⁶⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 111-113.

³⁶⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 496-497.

³⁶⁷ *Ibid.*, 496, où il est question de “to release [...] cargo to its humanitarian purpose”.

Même si une clarification législative de cette notion pourrait être utile en soi, elle se heurte à l'objection qui veut que le Code belge de la navigation entend assurer avant tout une transposition fidèle de la Convention sur l'assistance de 1989. Il n'appartient pas au législateur national de donner lui-même une interprétation à des normes de la convention. Par conséquent, la disposition de la convention visée est reprise sans autre spécification dans l'Ébauche du Code belge de la navigation.

- MAINTIEN DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE

8.197. En matière d'assistance, il existe depuis longtemps une pratique de normalisation des règles contractuelles applicables à l'assistance professionnelle, et la législation ne joue donc qu'un rôle subordonné. D'une part, elle complète, là où cela s'avère nécessaire, les contrats d'assistance conclus ; d'autre part, elle fournit un cadre pour l'assistance occasionnelle, non professionnelle.

8.198. Les règles contractuelles anglaises sont dominantes à l'échelle internationale et prévoient traditionnellement des procédures d'arbitrage à Londres. La première version de l'actuel *Lloyd's Open Form* (LOF) a vu le jour en 1892, c'est-à-dire bien avant la signature de la Convention sauvetage de 1910.

Il s'agit essentiellement d'un formulaire normalisé que les assistants font signer par le capitaine du navire en danger et prévoyant que la fixation de la « salvage remuneration » ferait obligatoirement l'objet d'un arbitrage à Londres.

Par la suite, le LOF a été actualisé à plusieurs reprises. Comme le système de l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989 apparaissait difficilement applicable en pratique, le Committee of the International Group ou les P&I Clubs et l'International Salvage Union (ISU) ont mis en place en 1999, à titre d'alternative, la clause optionnelle dite SCOPIC (*Special Compensation P&I Club clause*), qui prévoit notamment l'application d'un tarif forfaitaire pour les coûts³⁶⁸.

L'arbitrage londonien est considéré traditionnellement comme plutôt généreux pour les assistants. En raison de la pratique londonienne de l'arbitrage, les pouvoirs judiciaires ordinaires, en particulier en dehors du Royaume-Uni, ne se sont prononcés qu'exceptionnellement sur des litiges en matière d'assistance, si bien qu'en Belgique, l'expertise existante est limitée. Dans les cercles maritimes et juridiques hors de Londres, une telle situation suscite des critiques, parce que les conventions applicables n'exigent bien entendu pas d'arbitrage à Londres, parce que il ne serait pas efficient de devoir soumettre à un coûteux arbitrage londonien des demandes de rémunération du chef d'assistance relativement limitées, et parce que la sûreté doit toujours être constituée en USD³⁶⁹ (même si, dans la pratique, on travaille souvent avec des montants en EUR). En 2009, le secteur maritime londonien a d'ailleurs été agité par une proposition de modification du statut des arbitres en matière d'assistance³⁷⁰, dont il ressortait que l'organisation actuelle à Londres faisait elle-même l'objet d'une discussion.

³⁶⁸ À propos de SCOPIC, voir notamment, en ce qui concerne la doctrine belge, Delwaide, L., "LOF 2000", *JPA* 2000, (291), 302-305; Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 178-181, n° 1394-1400; Mathieu, B., "Not Just Another Topic: SCOPIC", *LA Wijffels*, 235-249. On peut trouver de nombreux commentaires détaillés dans la doctrine anglaise.

³⁶⁹ Voir Hare, 37; Tetley *IMAAL*, 352 et 359-360.

³⁷⁰ Voir notamment Lowry, N., "Salvors warn of influence on arbitrators under new LOF plans" et Id., "Storm brewing over Lloyd's Open Form arbitration", *Lloyd's List* 10 juillet 2009, 3 et 7; DRT, "Reform of LOF salvage arbitration", *JIML* 2009, 205-206.

8.199. Outre le LOF, qui est à l'échelle mondiale le contrat d'assistance le plus utilisé dans la navigation maritime, il convient également de mentionner le *Hulpverleningsformulier* du Collège van Dispatcheurs d'Anvers. Il s'agit d'une convention type conçue pour l'assistance aux navires en mer et dans les eaux intérieures. Le formulaire déclare que la Convention sur l'assistance de 1989 et la clause SCOPIC s'appliquent dans la mesure où il n'y est pas dérogé aux dispositions de ce formulaire. Au cas où les parties ne réussiraient pas à fixer de commun accord la rémunération du chef d'assistance, leur litige est soumis à l'arbitrage du Collège van Dispatcheurs. L'entreprise URS Salvage and Maritime Contracting S.A. utilise son propre « contrat d'assistance », qui est destiné à la navigation intérieure. Il est à signaler que des assistants belges actifs sur l'Escaut utilisent systématiquement depuis 1928 le LOF pour la navigation en mer, avec arbitrage à Londres. Un tel choix s'explique par la présence d'une expertise et, en général, par l'appréciation positive des activités maritimes, dont l'assistance; sans laquelle une estimation négative conduit souvent chez nous à des rémunérations du chef d'assistance qui sont trop faibles. En matière de navigation intérieure, l'arbitrage relativement onéreux de Londres ne constitue cependant pas une option réaliste.

8.200. Il est possible de renvoyer en outre au document développé par l'IVR pour la navigation intérieure sous le titre « Tornopdracht/Hulpverleningsopdracht », aujourd'hui scindé en une « Opdracht voor collegiale assistentie » et une « Hulpverleningsopdracht »³⁷¹. En France, ce que l'on appelle la « formule Villeneau »³⁷² est pratiquée mais ne semble pas avoir percé en Belgique.

8.201. Étant donné que la Convention sur l'assistance de 1989 garantit dans son article 6.1 la liberté contractuelle (« La présente Convention s'applique à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement »),³⁷³ il doit être clairement indiqué dans le Code belge de la navigation que la réglementation en matière d'assistance est seulement de nature supplétive – comme elle l'était d'ailleurs déjà précédemment.

La liberté contractuelle est dans une certaine mesure limitée par l'article 6.3 de la Convention sur l'assistance de 1989, étant donné qu'il ne peut être porté atteinte à la possibilité d'un contrôle judiciaire, conformément à l'article 7 de la convention et à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.

Le législateur belge n'a pas de liberté de manœuvre dans ce domaine. Pour reprendre correctement la convention, il doit garantir également en droit belge la liberté contractuelle avec les limitations figurant dans la convention.

8.202. L'application des conditions contractuelles générales peut, le cas échéant, être régie – et facilitée – par le chapitre 2 du titre 1, qui offre un cadre pour l'autorégulation³⁷⁴, et sur lequel la Convention sur l'assistance de 1989 n'a pas d'impact.

Il faut également tenir compte à cet égard du fait que l'accord pour une opération d'assistance est souvent donné verbalement, si bien qu'en cas de contestation, c'est l'écoute de l'enregistrement des conversations VHF par les services d'accompagnement de la circulation qui doit apporter la réponse.

³⁷¹ Voir le texte sur <http://www.ivr.nl/publicaties>; comp. également Kegels, A., «Hulpverlening», dans De Weerdt III, (139), 144, n° 1339.

³⁷² Bonassies-Scapel, 352-353, n° 494.

³⁷³ Comp. toutefois Smeele, F.G.M., «Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking», dans De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H. (Réd.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom, 2006, (225), 245.

³⁷⁴ Voir Livre Bleu 2.

8.203. L'article 10 de la Convention sur l'assistance de 1989 s'énonce comme suit :

1. *Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.*
2. *Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire observer l'obligation énoncée au paragraphe 1.*
3. *Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.*

La présente disposition correspond aux articles 11 et 12 de la Convention sauvetage de 1910.

Des obligations analogues ont été ou sont imposées par l'article 12.1 de la Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer³⁷⁵, l'article 98.1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer³⁷⁶, la prescription 33.1 du chapitre V de l'annexe à la Convention SOLAS³⁷⁷ et l'article 2.1.10 de l'annexe à la Convention internationale du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes³⁷⁸. Une règle proche, mais limitée aux cas d'un abordage, figure à l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910³⁷⁹. Cette dernière règle est reprise à l'article 255 de la Loi maritime.

8.204. L'article 11, premier alinéa et l'article 12, premier alinéa, de la Convention sauvetage de 1910 ont été transposés en droit belge par le biais de l'article 62 du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, qui s'énonce comme suit :

³⁷⁵ L'article 12.1 de la Convention sur la haute mer dispose ce qui suit:

Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers :

- a) *A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;*
- b) *A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;*
- c) *Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.*

³⁷⁶ L'article 98.1 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer dispose ce qui suit:

Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers:

- a) *il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer;*
- b) *il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte;*
- c) *en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.*

³⁷⁷ La Règle V/33.1 SOLAS dispose ce qui suit:

The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance on receiving information from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. This obligation to provide assistance applies regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which they are found. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization, to inform the appropriate search and rescue service accordingly.

³⁷⁸ L'article 2.1.10 de l'annexe à la Convention internationale du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes dispose ce qui suit:

Les Parties s'assurent qu'une assistance est fournie à toute personne en détresse en mer. Elles le font sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée.

³⁷⁹ Voir *supra*, n° 8.25.

Tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, n'a pas prêté assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes, en danger de se perdre, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.

En outre, l'obligation dans le chef du capitaine a également été reprise à l'article 265 de la Loi maritime, qui s'énonce comme suit :

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

L'article 62, cité, du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime suffit en principe pour donner suite à l'article 10.1-2 de la Convention sur l'assistance de 1989.

Comme l'obligation visée présente également un aspect de droit privé et est importante notamment s'agissant de la responsabilité personnelle du capitaine, et d'autant plus que l'article 10.3 de la Convention sur l'assistance de 1989 contient cet égard une exonération spéciale de responsabilité en faveur du propriétaire du navire, il est cependant utile de reprendre la réglementation de la convention à ce sujet dans le Code belge de la navigation.

8.205. Par ailleurs, il ne fait pas de doute que l'article 10.3 de la Convention sur l'assistance de 1989 concerne non pas la responsabilité pénale mais bien la responsabilité civile du propriétaire du navire³⁸⁰. Ni l'article 11, deuxième alinéa de la Convention sauvetage de 1910 correspondant à cette disposition de la convention de 1989, ni l'article 8, troisième alinéa, analogue, de la Convention sur les Abordages 1910 n'avaient été à l'époque repris dans la Loi maritime ou dans toute autre loi belge. Selon certains, cela aurait été inutile en droit belge³⁸¹. D'autres concluent de cette absence de reprise qu'un affréteur belge, en cas de violation de l'obligation d'assistance, peut bel et bien être tenu responsable³⁸². Selon d'autres encore, la même règle découle de toute manière du droit belge général³⁸³. Cette absence de consensus ne fait qu'illustrer l'utilité d'une reprise explicite de la règle dans le Code belge de la navigation.

- MODE DE CALCUL DE L'INDEMNITÉ SPÉCIALE

8.206. L'article 14.1 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que :

Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

³⁸⁰ Un principe général du droit pénal belge est que l'action publique est uniquement exercée à l'encontre de la personne suspectée d'avoir commis un délit et pas à l'encontre d'autres personnes, comme les personnes qui, en vertu des règles du droit de la responsabilité aquilienne, sont responsables des dommages occasionnés du fait du délit (Van den Wyngaert, Chr., *Strafrecht & Strafprocesrecht in hooflijnen*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2009, 773). Le fait que la disposition porte sur la "vicarious liability" du propriétaire du navire ressort des travaux préparatoires de la Convention sur l'assistance 1989 (voir notamment Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 271).

³⁸¹ De Smet II, 613, n° 506.

³⁸² RPDB, v° Navire-Navigation, n° 1821.

³⁸³ Voir, en ce qui concerne la disposition correspondante de la Convention sur l'abordage 1910, *supra*, n° 8.25.

Pour que l'indemnité spéciale soit due, il n'est pas requis que l'assistant ait effectué ses activités dans l'intérêt de l'environnement. Il suffit que le navire pour lequel des activités d'assistance ont été menées, en soi ou en raison de sa cargaison, menace de causer une atteinte à l'environnement. Ce n'est que pour obtenir la majoration qu'il est nécessaire que l'assistant ait prévenu ou limité, grâce à son action, une atteinte à l'environnement³⁸⁴.

Il appert du texte de l'article 14.1 et 14.2 que l'indemnité spéciale, en ce compris la majoration éventuelle, est à charge du propriétaire du navire. Il avait été souhaité que cette demande soit rendue facilement contraignante³⁸⁵. En pratique, l'indemnité spéciale est payée par l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire, c'est-à-dire son P&I Club³⁸⁶. Même si certaines parties le jugent souhaitable et équitable³⁸⁷, les autres parties intéressées, qui doivent contribuer à la rémunération normale du chef d'assistance établie conformément à l'article 13, ne sont pas tenues responsables du paiement de l'indemnité spéciale.

La doctrine anglaise a indiqué que l'article 14 n'indique pas clairement si la rémunération normale du chef d'assistance selon l'article 13, à laquelle l'indemnité spéciale éventuellement due doit être comparée, est l'indemnité d'assistance *totale* en vertu de l'article 13, ou bien seulement *la part du propriétaire du navire* dans l'indemnité normale du chef d'assistance ; un manque équivalent de clarté est également constaté pour l'article 14.4³⁸⁸.

Un examen plus attentif permet de montrer que cette absence de clarté textuelle est propre au texte anglais de la convention à l'article 14.1, où il est en effet question de « *a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation* » (c'est nous qui soulignons) ; l'article 14.4 renvoie quant à lui à « *any reward recoverable by the salvor under article 13* » (c'est nous qui soulignons). Le premier passage cité pourrait certainement être compris comme un renvoi à la rémunération du chef d'assistance due par le propriétaire du navire (ce qui, en raison d'une base de comparaison moins élevée, encouragerait la prise de mesures environnementales). Compte tenu de la décision rendue dans *The Nagasaki Spirit*, la doctrine anglaise admet que la base de comparaison à prendre en considération dans le cadre de l'article 14 correspond à l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance selon l'article 13³⁸⁹.

Nous remarquons également cela dans la version française, tout aussi authentique, de la convention qui, à l'article 14.4 évoque « *la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13* » (c'est nous qui soulignons). Il appert ici également que c'est bien l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance en vertu de l'article 13 qui est visée.

La traduction néerlandaise qui était jointe à la loi belge d'assentiment (« *bet hulploon dat de berger krachtens artikel 13 kan ontvangen* » (c'est nous qui soulignons)) semble à cet égard conforme et ne nécessite pas de correction sur ce point dans la perspective de la rédaction du Code belge de la navigation intérieure.

- POUVOIR DE REPRÉSENTATION LORS DE LA CONCLUSION DE CONTRATS D'ASSISTANCE

8.207. L'article 6.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que :

³⁸⁴ Delwaide, L., "LOF 2000", *JPA* 2000, (291), 299.

³⁸⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 321.

³⁸⁶ Delwaide, L., "LOF 2000", *JPA* 2000, (291), 300.

³⁸⁷ Voir *infra*, n° 8.285.

³⁸⁸ Kennedy-Rose, 224, n° 6.048-6.049.

³⁸⁹ Voir Kennedy-Rose, 225, n° 6.050.

Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire ont le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

La jurisprudence anglaise considère depuis toujours le capitaine comme un « agent of necessity » qui, lorsqu'il accepte une assistance et se déclare d'accord avec un contrat d'assistance, peut engager non seulement le navire mais aussi la cargaison³⁹⁰. Cette vision est confirmée par l'article 6.2 de la Convention sur l'assistance de 1989³⁹¹.

En pratique, il arrive souvent que quelqu'un d'autre que le capitaine – par exemple le capitaine en second – marque son accord relativement à l'assistance³⁹². La Convention sur l'assistance de 1989 ne prévoit pas l'éventuelle intervention d'autres personnes.

Comme expliqué ailleurs, l'Ébauche du Code belge de la navigation reprend des règles générales sur le pouvoir de représentation du capitaine³⁹³ et la responsabilité du propriétaire du navire pour les actes posés par ou pour le capitaine³⁹⁴.

Compte tenu du régime particulier prévu à l'article 6.2 de la Convention sur l'assistance de 1989, il est de toute manière souhaitable de reprendre cet article non modifié dans l'Ébauche du Code belge de la navigation. À l'égard des règles générales susmentionnées, en matière de représentation, il agit comme une *lex specialis*. Le régime spécial de la convention n'est cependant pas conçu comme un régime exclusif, et il n'exclut pas que le propriétaire du navire (ou d'autres personnes) soient liés d'une autre manière. Le régime général repris dans l'Ébauche du Code belge de la navigation quant au fait que le propriétaire du navire se trouve lié par des actes posés pour le capitaine peut également trouver application en matière d'assistance. Le pouvoir de représentation de l'agent maritime³⁹⁵ peut également être pertinent. Pour accentuer encore l'étendue du pouvoir de représentation, une référence croisée peut être reprise dans la disposition concernée du chapitre consacré au sauvetage, qui signale l'intervention possible d'autres mandataires. Le régime large et flexible suggéré en matière de pouvoir de représentation peut, dans une mesure limitée, contribuer à rendre plus attractifs le droit belge et le forum belge en matière d'assistance.

Par ailleurs, l'intervention spécifique du propriétaire du navire au nom de la cargaison, prévue dans l'article examiné de la convention n'est pas couverte par une autre règle générale dans l'Ébauche du Code belge de la navigation. De ce point de vue, la reprise de l'article de la convention a également, au niveau de son contenu, une valeur particulière.

³⁹⁰ Kennedy-Rose, 420, n° 10.051:

It is certainly the case that, in absence of express authority, the master is not ordinarily the agent of the owners of cargo laden on board his ship and has in general no authority to make contracts on behalf of the owners of cargo. The view was nonetheless accepted sufficiently widely in practice to appear beyond contradiction that, arising from his duty to safeguard the interests in goods in his possession, the master had, by virtue of the emergency which occurs, such authority of necessity as entitled him, not only to request salvage assistance so as to render cargo-owners liable for salvage at common law but, to bind the owners to the precise terms of the Lloyd's Form contract.

Comp. Brice, G., "The new Salvage Convention: green seas and grey areas", *LMCLQ* 1990, (32), 34; pour des explications détaillées, Mandaraka-Sheppard, 692 et la jurisprudence qui y est commentée.

³⁹¹ Kennedy-Rose, 423, n° 10.054.

³⁹² A notre connaissance, des accords concernant l'assistance ne sont jamais conclus par les pilotes belges. La détermination de la compétence éventuelle du pilote pour conclure de tels accords semble d'ailleurs relever de la compétence régionale relative aux services de pilotage.

³⁹³ Voir Livre Bleu 5.

³⁹⁴ Voir Livre Bleu 4.

³⁹⁵ Voir Livre Bleu 7.

8.208. L'article 13.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 s'énonce comme suit :

Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

Le droit national peut donc déterminer qu'un des acteurs concernés par le navire ou la cargaison est le débiteur de la rémunération du chef d'assistance et que cet acteur concerné dispose d'un droit de recours à l'égard des autres acteurs concernés, chacun pour leur part distincte. La disposition de la convention a donc été formulée, sur proposition de la délégation néerlandaise, dans le but spécifique de rendre responsable en premier lieu le propriétaire du navire du paiement de l'indemnité du chef d'assistance, et ensuite de lui donner un droit de recours contre les acteurs du chargement³⁹⁶. Une telle réglementation est utile pour les assistants, étant donné que sans elle, et en tout cas s'agissant des porte-conteneurs, ils risqueraient d'éprouver de grandes difficultés pour obtenir le paiement de la rémunération du chef d'assistance auprès de tous les acteurs individuels du chargement³⁹⁷.

La Loi maritime reste muette sur la question – pourtant importante – de savoir qui est le débiteur de la rémunération du chef d'assistance.

Suivant la doctrine belge, qui, il est vrai, se base simplement dans ce domaine sur la jurisprudence antérieure à l'introduction de la Convention sur l'assistance de 1989, le navire assisté est dans l'obligation de payer l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance, y compris donc la partie qui est due pour d'autres intérêts comme la cargaison à bord du navire. Le capitaine représente, lorsqu'il fait appel à un assistant, tous les intérêts impliqués dans l'aventure maritime. En outre, l'assistant dispose d'un privilège maritime et d'un droit de saisie sur le navire assisté, et ce, pour l'intégralité de l'action en paiement de la rémunération du chef d'assistance. Toutes ces règles seraient, selon A. Kegels, la traduction du principe général de l'obligation *propter rem* du navire en ce qui concerne les actions en paiement de la rémunération du chef d'assistance. De plus, l'assistant disposerait également d'une action directe vis-à-vis de tout acteur ayant bénéficié d'une aide utile, mais seulement alors pour la part de cette partie dans la rémunération du chef d'assistance³⁹⁸.

Depuis l'introduction de la Convention sur l'assistance de 1989 en Belgique, l'obligation du navire assisté de payer l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance semble n'avoir pu être maintenue qu'à la suite d'une disposition légale expresse en ce sens.

Le maintien de la réglementation actuellement en vigueur en Belgique, que l'on vient d'esquisser, dans une disposition légale expresse à reprendre dans le Code belge de la navigation se justifie par le fait que, de cette manière, l'assistant a le choix, soit de se tourner vers le propriétaire du navire

³⁹⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 312-313.

³⁹⁷ Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londres, LLP, 1992, 172.

³⁹⁸ Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 167-168, n° 1368; comp. Smeesters-Winkelmolen III, 420-422, n° 1227-1228.

pour la totalité, et ainsi d'éviter les difficultés pratiques que posent des actions distinctes contre les différents acteurs concernés, soit de s'adresser directement à ces autres acteurs concernés, par exemple lorsque leur part dans la rémunération du chef d'assistance est plus importante et que la solvabilité du propriétaire du navire est douteuse. Une telle réglementation pourrait également rendre le forum belge plus attractif pour les assistants. C'est d'autant plus le cas actuellement, comme on l'a exposé ci-dessus³⁹⁹, que le choix est laissé ouvert de s'adresser, outre au propriétaire du navire, à l'affréteur ou à l'utilisateur du navire pour le paiement de l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance.

- RÉPARTITION DE LA RÉMUNÉRATION DU CHEF D'ASSISTANCE ENTRE LES ASSISTANTS ET LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE

8.209. L'article 15.1 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que :

La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 13 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

Cette règle ne concerne expressément que la rémunération du chef d'assistance visée à l'article 13 et non l'indemnité spéciale visée à l'article 14. Pour l'indemnité spéciale, en effet, chaque assistant doit justifier ses propres coûts⁴⁰⁰.

La même règle figurait dans la Convention sauvetage de 1910 à l'article 6, deuxième alinéa, et à l'article 8, deuxième alinéa.

L'article 15.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose en outre que :

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

Toutefois cette disposition n'est en fait qu'une règle de conflit de lois⁴⁰¹.

La première phrase de l'article 15.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 reprend l'article 6, troisième alinéa, de la Convention sauvetage de 1910.

Il est possible de déduire de l'article 15.2 qu'en matière de répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire et l'équipage et, au cas où l'assistance n'a pas été apportée depuis un navire, entre l'assistant et ses subordonnés, des règles particulières peuvent être reprises dans le droit national. Cette répartition, autrement dit, ne fait pas partie du droit unifié de l'assistance. En revanche, la règle de conflit de lois figurant à l'article 15.2 constitue bien une disposition unifiée : la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés⁴⁰².

³⁹⁹ Voir *supra*, n° 8.192.

⁴⁰⁰ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 421. Le législateur néerlandais a toutefois repris une disposition particulière en ce qui concerne l'indemnité spéciale (voir *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 8).

⁴⁰¹ En théorie, elle pourrait en principe porter aussi bien sur la rémunération du chef d'assistance que sur l'indemnité spéciale. Toutefois, le texte de la convention et les travaux préparatoires restent assez flous à ce sujet. Même si on part du principe que l'indemnité spéciale est en principe due à l'assistant lui-même, parce qu'il s'agit des frais qu'il a exposés, rien n'empêche que le droit national ou le contrat de travail impose une répartition plus précise.

⁴⁰² Voir à ce sujet Livre Bleu 5.

8.210. À la fin du XIX^e siècle, les lois maritimes en Allemagne, en Finlande, en Norvège, au Portugal et en Suède attribuaient la moitié de la rémunération du chef d'assistance à l'affrètement, un quart au capitaine et le dernier quart à l'équipage. La part imputée à l'équipage était répartie en son sein en fonction du salaire de chacun. La jurisprudence anglaise attribuait trois quarts à l'affrètement, un dixième au capitaine et le reste à l'équipage. Le tribunal de commerce d'Anvers, dans une affaire déterminée, avait également attribué une part de la rémunération du chef d'assistance aux acteurs de la cargaison (notamment l'affrètement du navire assistant)⁴⁰³. Jacobs a estimé qu'il ne fallait pas utiliser des proportions fixes, mais à chaque fois tenir compte de la part de chacune des parties dans la conservation du navire assisté⁴⁰⁴.

L'article 261, deuxième alinéa, de la Loi maritime dispose que la proportion dans laquelle la rémunération doit être répartie entre les sauveteurs et la répartition entre le propriétaire, les capitaines et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs, sont établies contractuellement entre les parties, et à défaut, par le juge. En vertu de l'article 263, deuxième alinéa, de la Loi maritime, le juge doit appliquer lors de la répartition, les mêmes critères que ceux utilisés pour fixer le montant de la rémunération du chef d'assistance, à savoir les critères énumérés à l'article 263 de la Loi maritime. Le juge doit donc tenir compte des circonstances du cas⁴⁰⁵. Ces règles relatives à la répartition entre le propriétaire et l'équipage constituent donc la seule utilisation belge de la marge de manœuvre que la Convention sauvetage de 1910 laissait en l'espèce aux États signataires. La Loi maritime ne dit rien quant à la répartition lorsque le sauvetage n'est pas effectué depuis un navire.

En vertu de l'article 59 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime, les membres de l'équipage d'un navire qui ont sauvé un autre navire, qui ont collaboré à son sauvetage ou qui y ont porté assistance avaient droit à une part de la rémunération attribuée à leur navire, aux conditions fixées par la Loi maritime. Les marins au service d'une entreprise d'assistance étaient toutefois exclus de ce droit. En apportant leur aide, en effet, ils n'effectuaient que le travail pour lequel ils avaient été engagés et pour lequel ils étaient rémunérés. Généralement, leur contrat de travail prévoyait un système de primes⁴⁰⁶.

Comme exposé ailleurs, la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime a été abrogée et remplacée par la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail⁴⁰⁷. La nouvelle loi, à l'article 48, § 1, reprend cependant l'obligation du marin de « coopérer au sauvetage de son propre navire, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger », mais ne comporte aucune disposition relative à la part de l'équipage dans la rémunération du chef d'assistance. L'exposé des motifs de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ne fournit, sur le fait de ne pas avoir repris la disposition relative à la part de l'équipage dans la rémunération du chef d'assistance qui, dans la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime, faisait partie de la section I du chapitre IV sous l'intitulé « Des modalités de calcul des gages », que l'explication suivante, à vrai dire très succincte :

⁴⁰³ Jacobs II, 648, n° 997.

⁴⁰⁴ Jacobs II, 648, n° 997.

⁴⁰⁵ RPDB, v° Navire-Navigation, n° 1818; Smeesters-Winkelmolen III, 423-424, n° 1230; Vanhooff, J.-P., "Salvage and Assistance" dans Huybrechts, M. (éd.), *International Encyclopaedia of Laws. Transport*, Deventer/Boston, Kluwer Law and Taxation Publishers (feuillets mobiles), Belgium, (121), 128-129, n° 226.

⁴⁰⁶ Smeesters-Winkelmolen III, 424, n° 1230; Vanhooff, J.-P., "Salvage and Assistance" *o.c.*, 129, n° 226.

⁴⁰⁷ Voir Livre Bleu 5.

*Un certain nombre d'autres dispositions obsolètes n'ont pas été conservées dans le nouveau texte de loi, telles que par exemple les règles relatives à la manière de compter les gages [...]*⁴⁰⁸.

Il est difficile d'en déduire que le législateur avait une intention particulière en ne reprenant pas la disposition, comme une volonté de suppression implicite de la part de l'équipage dans la rémunération du chef d'assistance.

La part de l'équipage dans la rémunération du chef d'assistance reste, dans le secteur de la marine marchande, jusqu'à ce jour, d'ailleurs régie par une convention collective de travail du 8 mai 2003 intitulée « Dispositions communes à la convention collective de travail pour officiers et marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande occupés par une compagnie belge ». L'article 11 de cette CCT s'énonce comme suit :

Met uitzondering van de zeelieden in dienst van een bergingsonderneming, hebben de manschappen van een vaartuig die een ander schip hebben gered, tot zijn berging hebben meegewerkt of het bijstand hebben verleend, recht op een aandeel in het aan hun schip toegekende loon, onder de voorwaarden bepaald bij het Bergingsverdrag van Brussel, 1910.

Il s'agit d'une réglementation qu'il convient de noter, étant donné que la Convention sauvetage de 1910 ne contenait en fait, en matière de répartition mutuelle, qu'une simple règle de renvoi.

L'article 35 de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime contient, en plus de la disposition suivant laquelle « le marin pêcheur est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger » (art. 16, § 2), prévoit également une disposition sur la rémunération de l'équipage pour le sauvetage. L'article 35, § 1, dispose que le marin-pêcheur a droit à une indemnité supplémentaire pour l'aide, l'assistance et le remorquage d'un autre navire, pour autant que ces actions aient eu un résultat utile et aient affecté le salaire du marin-pêcheur. Cette disposition est commentée comme suit dans l'exposé des motifs :

Tant le droit maritime international que le droit maritime national prévoient qu'un navire est tenu d'aider et d'assister un autre navire en détresse.

Si les secours se sont avérés utiles (selon le principe No Cure No Pay), l'armateur du navire qui a porté secours a droit à une indemnité, calculée en fonction des efforts fournis. Si ces actions ont entraîné une perte en termes de pêche et que le rapport en est affecté, elles auront aussi une incidence négative sur le salaire du pêcheur de mer. C'est pourquoi il est prévu que celui-ci a droit à une partie de l'indemnité accordée à l'armateur pour les secours qu'il a portés.

*S'il n'y a pas eu de pertes en termes de pêche (par exemple, si le remorquage a été effectué au cours du retour au port) et que le salaire du pêcheur n'a pas été affecté, les frais de remorquage restent intégralement acquis à l'armateur*⁴⁰⁹.

Le droit du marin pêcheur à une part de la rémunération du chef d'assistance est donc limité au cas où ce marin a subi une perte de salaire en raison des activités de sauvetage. S'il a activement collaboré au sauvetage mais qu'il n'a pas subi de perte de salaire, il n'aura pas de part dans la rémunération du chef d'assistance que l'affréteur perçoit pour le sauvetage.

⁴⁰⁸ Doc. Parl., Chambre, 2006-07, n° 3067/1, 14.

⁴⁰⁹ Doc. Parl., Chambre, 2001-02, n° 1728/1, 24-25.

La loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure ne contient aucune disposition relative à la part de l'équipage dans la rémunération du chef d'assistance.

Enfin, dans le cas où l'assistance n'est pas fournie depuis un navire, il convient de mentionner que la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail ne contient pas non plus de disposition portant sur la part des travailleurs d'un assistant dans la rémunération du chef d'assistance. Lorsque l'aide n'est pas apportée depuis un navire, le droit belge actuel ne contient donc aucune règle matérielle quant à la part des subordonnés dans la rémunération du chef d'assistance.

Il n'existe pas non plus de règles légales quant à la part éventuelle des membres de l'équipage engagés statutairement sur des navires des autorités publiques.

8.211. Il appert de ce qui précède que la part de l'équipage ou des subordonnés de l'assistant dans la rémunération du chef d'assistance est généralement régie par la législation relative à leur contrat de travail, dans les conventions collectives de travail ou même, dans le cas des marins au service d'une entreprise d'assistance, dans leur contrat de travail individuel. Cette matière fait dès lors partie de la relation de travail entre l'assistant et ses travailleurs. Une éventuelle nouvelle législation en la matière doit être adoptée en concertation entre le gouvernement et les partenaires sociaux. Étant donné que la législation sur les contrats de travail pour la marine marchande et la pêche en mer est récente et qu'elle reposait déjà sur une telle concertation, il n'a pas été recommandé d'adopter une nouvelle réglementation dans le cadre du Code belge de la navigation. En ce qui concerne la navigation intérieure, il est préférable que la question soit traitée dans le cadre de la révision réclamée ailleurs de la loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure⁴¹⁰. En ce qui concerne la part réservée au personnel statutaire des services publics, il est impossible d'agir par le biais du Code belge de la navigation sur les règles relatives à la position juridique en vigueur dans les administrations concernées.

Il n'y a certainement pas lieu, comme le prévoit toujours la législation allemande⁴¹¹, d'introduire une réglementation légalement contraignante en vue de la protection du capitaine et des membres de l'équipage. Relativement à la marine marchande, l'ensemble de la problématique est par ailleurs assez datée. Ailleurs, il a été constaté que le capitaine, qui autrefois faisait office d'acheteur ou de mandataire, est aujourd'hui principalement devenu un travailleur.⁴¹² Considérée plus généralement, la réglementation du travail en mer concorde aujourd'hui avec le droit commun du travail, en ce compris le droit de la sécurité sociale, avec la protection du salaire et la garantie du revenu. Les revendications de l'équipage sur une part de la rémunération gagnée du chef d'assistance apparaissent dans ce contexte plutôt anachroniques. Dans le secteur de la pêche, où l'équipage a encore souvent un intérêt dans le résultat de chaque expédition, la situation est assurément différente.

Pour tous ces motifs, il semble souhaitable de laisser totalement cette matière en dehors du Code belge de la navigation, à l'exception d'une règle de conflit de lois, dans laquelle l'article 15.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 serait repris.

- OBLIGATION DES PERSONNES SAUVÉES DE PAYER UNE RÉMUNÉRATION

8.212. L'article 16 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que :

⁴¹⁰ Voir également à ce sujet Livre Bleu 5.

⁴¹¹ Voir *infra*, n° 8.225.

⁴¹² Voir Livre Bleu 5.

1. *Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière.*

2. *Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.*

Cet article de la Convention sur l'assistance de 1989 correspond à l'article 9 de la Convention sauvetage de 1910. Cette dernière disposition de la convention a été reprise dans la législation belge, plus précisément à l'article 264 de la Loi maritime. La réserve figurant au premier alinéa du texte de la convention, relativement à la possibilité de dispositions nationales contraires, a à cet égard été omise. Il en résulte que, dans la législation belge actuelle, aucune rémunération du chef d'assistance n'est due par les personnes sauvées.

Selon une vision défendue dans certains pays, dont la France, un droit à rémunération pour les sauveteurs de vies humaines, y compris lorsqu'aucun bien n'a été sauvé, peut éventuellement s'appuyer sur la théorie de la gestion d'affaires⁴¹³. Comme le sauvetage de vies humaines en mer repose généralement sur une obligation légale, la question se pose de savoir si en droit belge, il peut effectivement être question de gestion d'affaires. Le caractère volontaire est en effet requis à cet égard. Selon une certaine doctrine, l'indemnisation des coûts sur la base de la gestion d'affaires est cependant imaginable lorsque l'obligation en question ne découle pas d'une mission légale ou contractuelle particulière mais incombe à chacun⁴¹⁴.

8.213. S'agissant de l'affaire en question, il convient avant tout d'établir une comparaison entre le caractère par principe gratuit du sauvetage de vies humaines, en tant qu'obligation morale et, dans de nombreux cas, contraignante sur le plan légal et pénal, et l'équité qui, à première vue, semble exiger que les sauveteurs de vies humaines soient au moins indemnisés autant que les sauveteurs de biens, parce que les vies humaines sont plus importantes, ou que, en tout cas, les sauveteurs qui ont exposé des coûts aient droit à leur indemnisation. Comme Schadee l'avait constaté à l'occasion de la codification du droit maritime néerlandais, les questions qui se posent à ce sujet sont « nombreuses et difficiles par nature »⁴¹⁵.

Le sauvetage de vies humaines, sans assistance à des navires ou à d'autres biens, est nécessaire sur le plan humanitaire, mais peut, pour les exploitants maritimes, comporter des coûts et des inconvénients considérables, en particulier dans le cas d'embarcations transportant des réfugiés ou des immigrants illégaux⁴¹⁶. Il convient en outre de prêter attention à la charge occasionnée par les plaisanciers téméraires et les touristes indisciplinés. Il serait possible dès lors d'envisager de prescrire que les personnes sauvées seraient bel et bien redevables d'une rémunération du chef d'assistance lorsqu'elles se sont mises elles-mêmes en danger par un comportement téméraire ou illégal. La convention permet en effet des règles nationales dérogoires expresse.

La doctrine constate cependant – de manière concordante – que non seulement la pratique législative internationale, mais aussi nationale, ne prévoit pas de règles déclarant que les personnes sauvées doivent personnellement être tenues responsables du paiement d'une rémunération du

⁴¹³ Bonassies-Scapel, 357, n° 503; comp. également Rodière TGDM EDM, 278-279, n° 252; Schoenbaum II, 190-191; pour l'Allemagne, voir *infra*, n° 8.226.

⁴¹⁴ Voir Beysen, E., *Zaakwaarneming*, dans *A.P.R.*, Malines, Kluwer, 2006, 66-73, n° 144-160 et notamment 68, n° 148.

⁴¹⁵ PG Boek 8 NBW, 579; voir également Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 53.

⁴¹⁶ Cleton, R., "The IMO Draft Salvage Convention", *DET* 1989, (3), 15, n° 38; en ce qui concerne cette problématique, voir également Van Hooydonk, E., *Places of Refuge. International Law and the CMI Draft Convention*, Londres, Lloyd's List, 2010, 216-217, n° 322 et 321, n° 543 et les références qui y sont indiquées.

chef d'assistance⁴¹⁷. Dans la Convention sauvetage de 1910, déjà, les personnes sauvées n'étaient en principe pas redevables d'une rémunération du chef d'assistance⁴¹⁸. Plus anciennement encore, lors du congrès de droit commercial international d'Anvers de 1885, la résolution suivante avait été adoptée :

*Les passagers, dont la vie a été sauvée, ne doivent pas contribuer à la rémunération spéciale d'assistance*⁴¹⁹.

Dans la doctrine belge également, l'assistance aux personnes est toujours considérée comme une obligation absolue que l'assistant doit remplir même si lui-même doit en subir un préjudice non indemnisable⁴²⁰. La vie humaine, en effet, n'a pas de prix⁴²¹. La doctrine belge a donc déploré que la Convention sauvetage de 1910, tout comme la Convention sur l'assistance de 1989, plus tard, ait laissé en la matière une marge de manœuvre pour des dérogations en droit national⁴²².

Il va de soi que l'introduction éventuelle d'une rémunération du chef d'assistance à charge de personnes sauvées qui s'étaient mises elles-mêmes en danger en agissant de manière téméraire ou illégale, doit tenir compte de la pratique des autres États signataires de la convention. Il appert des données de droit comparé reprises ci-dessous qu'il n'existe que peu ou pas de règles nationales de ce type. Bien que la Convention sur l'assistance de 1989 permet en la matière des dispositions dérogatoires en droit national, pas un des systèmes juridiques examinés n'a fait exception au principe qui veut que les personnes sauvées ne sont pas redevables, du fait de leur sauvetage, d'une quelconque rémunération du chef d'assistance. Le droit allemand offre la possibilité pour le sauveteur de vies humaines d'introduire une demande directe à l'encontre des propriétaires bénéficiaires du navire et des biens, lorsque les assistants en raison de leur comportement fautif, n'ont obtenu qu'une rémunération du chef d'assistance réduite, voire aucune rémunération⁴²³. Le droit anglais prévoit la possibilité pour le sauveteur de vies humaines d'obtenir une rémunération prélevée sur des fonds publics⁴²⁴. En droit néerlandais, pour le sauvetage distinct des occupants d'un navire, une rémunération du chef d'assistance est due par l'affréteur⁴²⁵. Sous réserve de l'application du droit commun en matière de gestion d'affaires, le droit français ne connaît pas de rémunération du chef d'assistance pour les sauveteurs de vies humaines, en dehors de la « part équitable » rendue obligatoire par la convention, dans la rémunération du chef d'assistance due pour le sauvetage du navire et de la cargaison⁴²⁶.

Il n'est pas souhaitable, en introduisant malgré tout un droit du sauveteur de vies humaines à une rémunération du chef d'assistance, de placer la Belgique dans une position d'exception sur cette

⁴¹⁷ Kennedy-Rose, 165, n° 4.151-4.152.

⁴¹⁸ Lors des travaux préparatoires de la Convention sauvetage de 1910, les débats sur l'opportunité des rémunérations suite au sauvetage de vies humaines ont été animés. Les législations des différents pays présentaient des différences considérables, mais manifestement une rémunération n'a jamais été imposée aux personnes sauvées elles-mêmes (voir Reuter, N., *La notion d'assistance en mer*, Paris, Librairies techniques, 1975, 163, n° 128).

⁴¹⁹ X., *Actes du Congrès International de Droit Commercial d'Anvers (1885)*, Bruxelles, Larcier, 1886, 428; Jacobs II, 650, n° 999. Il convient toutefois de remarquer que la proposition de résolution initiale visait à ce que les personnes sauvées contribuent à la rémunération du chef d'assistance. La proposition a été adaptée parce qu'il serait impossible de comparer la valeur des personnes sauvées à celle du navire et des biens et parce qu'il était impossible de déterminer la valeur d'une vie sauvée. D'après la majorité, la rémunération dont un passager sauvé est redevable envers son sauveteur devait rester soumise aux principes du droit commun (X., *Actes du Congrès International de Droit Commercial d'Anvers (1885)*, o.c., 304-305).

⁴²⁰ De Smet II, 621, n° 512.

⁴²¹ Smeesters-Winkelmolen III, 422, n° 1227.

⁴²² RPDB, v° Navire-Navigation, n° 1820.

⁴²³ Voir *infra*, n° 8.226.

⁴²⁴ Voir *infra*, n° 8.238.

⁴²⁵ Voir *infra*, n° 8.262.

⁴²⁶ Voir *infra*, n° 8.249.

question sur le plan international. En outre, il n'y a pas de raison suffisante d'aller à cet égard à l'encontre de la conviction depuis longtemps dominante dans la doctrine belge.

Le fait que certains particuliers, à l'occasion d'un moment de détente passé sur la plage ou dans le cadre de la navigation de plaisance, se retrouvent en difficulté en raison de leur témérité, voire d'une infraction, et que ce comportement – y compris dans la perspective de la prévention – mérite d'être sanctionné et peut justifier, dans le chef des services publics ou privés de sauvetage, une récupération des coûts exposés ne signifie pas que cette situation doit être traitée en recourant à l'instrument du droit de l'assistance. Le droit de l'assistance n'a certainement pas été développé pour résoudre cette problématique. En outre, une réglementation intégrée dans le Code belge de la navigation doit viser à l'égalité de traitement des utilisateurs des embarcations de plaisance – en ce compris les planches de surf – qui entrent dans le champ d'application du Code, et des nageurs, qui en sont exclus. Il n'est pas souhaitable de modifier la portée du Code belge de la navigation en l'élargissant aux nageurs. Le Code belge de la navigation ne constitue pas non plus l'instrument approprié pour réglementer les services de sauvetage sur les plages. Cela n'empêche naturellement pas de pouvoir réglementer la récupération des coûts par le biais d'autres normes ou même d'estimer possible de le faire dès à présent sur la base de la gestion d'affaires. L'introduction d'une sanction administrative n'est pas non plus à exclure.

8.214. S'agissant des règles relatives à l'éventuelle rémunération du chef d'assistance en faveur des sauveteurs de personnes, il convient d'examiner si cette question relève bien de la compétence du législateur fédéral.

Il faut tout d'abord signaler que les règles discutées ici concernant la rémunération du chef d'assistance pour le sauvetage de personnes font déjà partie depuis un siècle du droit de l'assistance en droit maritime, comme il figure dans la Convention sauvetage de 1910, ensuite dans la Loi maritime et dernièrement dans la Convention sur l'assistance de 1989. Le droit de l'assistance fait partie du droit commercial et, conformément à l'art. 6, § 1, VI, cinquième alinéa LSRI, est en principe une matière fédérale⁴²⁷.

D'autre part, la Conférence interministérielle « Politique étrangère » (CIPE), comme expliqué plus haut, a décidé que la Convention sur l'assistance de 1989 était une convention mixte, et ce, manifestement sur la base de la déduction (erronée) que la notion d'assistance couvrait également les activités de sauvetage (de vies humaines) et de remorquage, lesquels sont de la compétence des Régions concernant « les services de pilotage et de balisage de et vers les ports, ainsi que les services de sauvetage et de remorquage en mer » visés à l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 9° LSRI⁴²⁸.

Les « services de sauvetage et de remorquage en mer » sont expressément cités dans la loi spéciale parmi les matières régionales. Cependant, il n'est pas clairement établi si la notion de « service de sauvetage » vise le service public chargé du sauvetage en mer (existant à l'époque du transfert de compétences) ou bien, plus généralement, la prestation de services de sauvetage au sens matériel par n'importe quelle personne privée ou publique. Quoi qu'il en soit, il est erroné d'affirmer que les activités de sauvetage et de remorquage constituent un « élément » de l'assistance⁴²⁹.

⁴²⁷ Voir de nouveau *supra*, n° 8.185.

⁴²⁸ *Doc. Parl.*, Parl. fl., 2003-04, n° 2199/1, 5-6; Van Hooydonk, E., “De bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische en de gewestelijke overheden”, <http://www.zeerecht.be/Documenten/ZEERECHT%20Nota%20bevoegdheidsverdeling.pdf>, 13, n° 12.

⁴²⁹ Voir de nouveau *supra*, n° 8.185.

Les différentes matières énumérées à l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 9° LSRI étaient en tout cas liées entre elles. C'est ainsi que l'ancien service public de remorquage se trouvait sous la supervision du directeur du pilotage⁴³⁰. Il y avait aussi une étroite collaboration entre le service public du remorquage d'Ostende et le service public de sauvetage. Compte tenu de leur interdépendance administrative et organisationnelle, il était donc logique que les différents services énumérés à l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 9° LSRI aient été transférés en un seul paquet à la Région flamande. Si telle était la motivation du transfert aux Régions des « services de sauvetage et de remorquage en mer », la disposition de la loi spéciale visée devait plutôt être comprise dans un sens organique. Cette interprétation est d'ailleurs étayée par l'exposé des motifs de la loi spéciale, qui indique clairement que cette compétence comprend les tâches du « service de remorquage et [du] service de sauvetage de la côte », « qui incombent actuellement à l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure »⁴³¹. La Région flamande fait évidemment un usage effectif de la compétence dans un sens organique. Le MRCC, qui fait partie du département de l'assistance à la navigation de l'Agence flamande des Services maritimes et de la Côte, soutient et coordonne les actions de sauvetage en mer en vertu du décret du 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum »⁴³². La DAB Vloot, qui relève de cette même Agence flamande des Services maritimes et de la Côte, est responsable de la mise en service et de l'exploitation des bateaux de sauvetage à la Côte⁴³³.

L'arrêt de la Cour d'arbitrage relatif au décret sur le pilotage, du 16 janvier 1997⁴³⁴ va, pour sa part, dans le sens d'une interprétation différente, plus large. L'arrêt concernait un recours en annulation introduit par l'autorité fédérale contre le décret flamand sur le pilotage, qui, notamment, introduisait une obligation de pilotage plus stricte, en vertu de laquelle les navires étaient tenus de faire effectivement appel aux services d'un pilote en raison d'une norme relevant du droit pénal. La Cour d'arbitrage a d'abord rappelé que le Constituant et le législateur spécial, dans la mesure où ils n'en ont pas décidé autrement, doivent être estimés avoir octroyé aux Communautés et aux Régions la pleine compétence de promulguer des règles qui sont propres aux matières qui leur ont été attribuées. Sauf dispositions contraires, le législateur spécial a transféré la totalité de la politique relative aux matières attribuées par lui aux Communautés et aux Régions. En application de ces principes généraux, la Cour d'arbitrage, s'agissant de la compétence réglementaire en matière de pilotage, en est venue à la conclusion que l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 9° LSRI et, en ce qui concerne les services de pilotage à l'intérieur des ports, l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 3° LSRI, ont transféré aux Régions l'ensemble de la matière des services de pilotage, aussi bien au sens organique qu'au sens fonctionnel. La compétence de la Région comprend par conséquent aussi l'établissement de règles portant sur l'activité de pilotage elle-même. Dans la même optique, le Conseil d'État, par un arrêt du 9 mars 2009, a annulé un arrêté ministériel concernant la composition d'une commission disposant d'un pouvoir consultatif relatif à la compétence professionnelle des pilotes privés dans la mer du Nord et à l'octroi, au refus, à la suspension ou au retrait du certificat de pilote dans la mer du Nord, car cet arrêté régissait une matière relevant de la compétence des Régions⁴³⁵. L'interprétation large des

⁴³⁰ Voir art. 2 A.R. 2 juillet 1986 portant règlement-tarif du service de la remorque à Ostende (*M.B.* 1 août 1986).

⁴³¹ *Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, 17.

⁴³² Voir Décr.P. fl. 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du "Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum" (Centre de coordination et de sauvetage maritimes) (*M.B.* 26 octobre 2006); Arrêté du Gouv.fl. 26 octobre 2007 relatif au "Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum" (Centre de Coordination et de Sauvetage maritimes) (*M.B.* 8 novembre 2007).

⁴³³ Voir Décr.P. fl. 20 décembre 2002 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 2003 (*M.B.* 31 décembre 2003); Arrêté.Gouv. fl. 12 décembre 2003 portant organisation d'un Service à Gestion séparée Flotte (*M.B.* 14 juillet 2004).

⁴³⁴ Cour d'arbitrage, 16 janvier 1997, n° 2/97 (*M.B.* 5 février 1997).

⁴³⁵ C. D'Etat, 9 mars 2009, Région flamande, n° 191.156.

compétences régionales en vigueur en matière de « service de pilotage » semble pouvoir par analogie être appliquée également à la compétence visée à l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 9° LSRI concernant « les services de sauvetage et de remorquage en mer ». Par conséquent, les Régions disposeraient, en matière de prestation de services de sauvetage en mer, d'une large compétence de réglementation matérielle, indépendamment de l'action menée par les services publics régionaux proprement dits, et donc également dans la mesure où la prestation de services en question est laissée à l'initiative privée.

Dans cette dernière perspective, il peut de nouveau difficilement être expliqué que la compétence régionale en question a été expressément limitée par la loi spéciale aux services de sauvetage « en mer ». La formulation de la LSRI donne l'impression que les Régions ne sont pas compétentes pour le sauvetage des personnes sur les voies d'eau situées en deçà de la ligne de base (comme l'Escaut maritime inférieur et le canal Gand-Terneuzen). Le fait que la loi spéciale n'a cédé que la compétence concernant « les services de sauvetage et de remorquage en mer » semble indiquer que le législateur spécial n'envisageait effectivement que le transfert organique du service public de sauvetage et de remorquage, qui en effet, était actif uniquement en mer. Cette analyse trouve une confirmation dans l'arrêté royal du 30 octobre 1838, encore en vigueur en théorie au moment du transfert de compétences⁴³⁶, et qui réglementait l'organisation du service de sauvetage le long de la Côte.

Il peut être soutenu à l'encontre de cette thèse que la compétence en matière de sauvetage et de remorquage sur les eaux intérieures était, de l'avis du législateur spécial, peut-être compris dans les compétences de gestion régionale relatives aux eaux intérieures et aux ports, qui sont formulées séparément dans les matières régionales mentionnées dans la LSRI, si bien qu'une confirmation expresse de la compétence en question n'était nécessaire que pour les zones maritimes, sur lesquelles les Régions n'exerçaient normalement pas de compétences. Ce raisonnement peut éventuellement trouver appui dans la déclaration du Vice-Premier Ministre et Ministre des Réformes institutionnelles en commission du Sénat, selon laquelle les missions énumérées à l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 9° LSRI auraient trait à l'infrastructure et à l'exploitation des voies d'eau, pour lesquelles la compétence a également été transférée aux Régions⁴³⁷. Par ailleurs, l'emploi par le ministre du mot « mission » indique de nouveau une orientation vers une interprétation limitée de la compétence en matière de services de sauvetage et de remorquage en mer, plutôt qu'une large compétence réglementaire matérielle. En outre, il convient de rappeler l'arrêt NV Zeekanaal de la Cour d'arbitrage, dans lequel la Cour a estimé que le législateur décentralisé ne pouvait charger une administration portuaire et du canal décentralisée de la réglementation de remorquage, car les règles de politique générale et de réglementation de la circulation et du transport sont demeurées une compétence exclusivement fédérale⁴³⁸.

Il est également pertinent dans ce contexte que le service du sauvetage aérien, qui fait partie de la force aérienne, tout comme d'ailleurs la force navale, relève incontestablement des compétences fédérales, même si ces organismes engagent également des services et des infrastructures lors d'opérations de sauvetage en mer. Il s'agit une fois encore d'une indication que la Région flamande, quoi qu'il en soit, ne possède pas dans ses compétences tous les aspects des activités de sauvetage en mer, même lorsqu'il s'agit d'un sauvetage effectué par l'autorité publique.

Enfin, l'exposé des motifs de la loi spéciale précise que, dans les compétences visées à l'article 6, § 1, X, premier alinéa, 9° LSRI, la compétence contenue s'étend à la réglementation des éventuels

⁴³⁶ Texte dans Cloquet, M., *Recueil de lois maritimes et commerciales*, Bruxelles, Société Nationale, 1840, 97-103.

⁴³⁷ *Doc. Parl.*, Sénat, S.E. 1988, n° 405/2, 118.

⁴³⁸ Cour d'arbitrage 18 janvier 1996, n° 5/96. Pour une analyse critique de l'arrêt, voir Van Hooydonk, E., "Goederenvervoer algemeen", dans *Transportgids*, Diegem, Kluwer, s.d., 2.1.3.5/86-87 et 125-126.

droits et péages, ainsi qu'au droit de les percevoir⁴³⁹. Il semble à cet égard ne s'agir que des prélèvements de droit public qui seraient dus pour le sauvetage en tant que prestation de service public. Rien n'empêche la Région flamande, en principe, d'introduire pour les activités de ses services de sauvetage un prélèvement de droit public. Le fait que le sauvetage de vies humaines, en vertu du droit de la mer de droit privé, ne donne pas droit à une rémunération du chef d'assistance ne doit en rien impliquer que les Régions doivent offrir des services de sauvetage à titre gratuit. Lorsque la Région flamande introduit un tel prélèvement, un éventuel recours pour obtenir une rémunération du chef d'assistance est quoi qu'il en soit exclu sur la base de la doctrine du *doorkruising* déjà évoquée plus haut. Des considérations analogues peuvent être faites quant au statut des autorités fédérales, comme l'armée. À cet égard, aucune réglementation en matière d'indemnité spéciale n'apparaît nécessaire.

Il est permis de conclure à partir des éléments exposés ci-dessus que, même s'il existe des arguments pour considérer la matière comme relevant d'une compétence régionale, l'introduction (éventuelle) d'un droit à une rémunération du chef d'assistance pour les sauveteurs de personnes doit, en tant que tel, être estimé relever de la compétence fédérale en matière d'assistance, comme étant un élément du droit de la mer de droit privé. La Région peut ensuite déterminer si ses propres services peuvent faire usage de cette réglementation, ou si les services en question sont gratuits, ou financés par le biais d'un prélèvement de droit public établi au niveau régional ou par le biais d'un autre mécanisme de récupération. Cette conclusion est dans le droit fil de ce qui a été dit plus haut quant au droit à une rémunération du chef d'assistance de l'autorité publique en tant que telle⁴⁴⁰.

- PRESCRIPTION DES ACTIONS RÉCURSOIRES

8.215. En vertu de l'article 23.1 de la convention sur l'assistance de 1989, toute action relative à un paiement en vertu de la convention est prescrite deux ans après le jour où les activités d'assistance ont pris fin.

Sur la base de l'article 23.2, le débiteur peut prolonger le délai de prescription au moyen d'une déclaration. Cette disposition de la convention ne semble pas exclure l'application d'autres moyens de droit national de suspension et d'interruption de la prescription. D'après les travaux préparatoires, une telle exclusion n'était absolument pas dans l'intention des États signataires de la convention. On peut y lire en effet ceci :

*[...] one delegation wondered whether it was intended to prevent a State Party to the prospective convention from providing, in its national law, for suspension, interruption and extension of limitation periods. The general view of delegations was that the paragraph did not have that purpose [...]*⁴⁴¹.

L'article 23.3 dispose enfin qu'une action récursoire introduite après l'expiration du délai de prescription de deux ans applicable à l'action de l'assistant doit être introduite « dans le délai fixé par la législation de l'État où la procédure est engagée ». Par conséquent, la loi nationale peut établir un délai de prescription distinct pour cette action récursoire.

⁴³⁹ *Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, 17.

⁴⁴⁰ Voir à nouveau *supra*, n° 8.185.

⁴⁴¹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 480. *Contra* manifestement: Tribunale di Cagliari 17 décembre 2008, *m/v Zhora*, commenté sur http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_salvage989.html, où il a été estimé qu'une déclaration du débiteur sur la base de l'article 23.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 est la seule manière de prolonger le délai.

Selon l'article 270, deuxième tiret, de la Loi maritime, les actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage sont prescrites deux ans après le jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage ont été terminées. Cette disposition reprend l'article 10, premier alinéa, de la Convention sauvetage de 1910.

Le fait que le délai de prescription de l'éventuelle action récursoire devrait se terminer en même temps que le délai de prescription de l'action principale en paiement de la rémunération du chef d'assistance peut avoir la conséquence non désirée que le débiteur de la demande principale ne peut pratiquement pas intenter d'action récursoire, lorsque l'action principale a été introduite tout à la fin du délai de prescription⁴⁴².

C'est pourquoi il pourrait être envisagé, spécifiquement pour intenter une action récursoire, d'instituer un court délai supplémentaire de prescription. Une solution analogue figure à l'article 91, A, § 3, 6^o *bis* de la Loi maritime et à l'article 3, alinéa 6*bis*, des règles de La Haye-Visby. Il y est stipulé que les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu pour la demande principale à l'encontre du transporteur, si elles le sont dans un délai de trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation, à la condition que le règlement de la réclamation ou la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai de prescription de l'action principale. Grâce à cette disposition, l'action récursoire peut donc être introduite au plus tard trois mois après l'expiration du délai pour l'action principale. Il convient de faire remarquer que la disposition proposée initialement par le CMI pour la Convention sur l'assistance de 1989 était expressément conçue sur le modèle de la disposition citée des règles de La Haye-Visby⁴⁴³. À titre de comparaison, la loi générale sur les transports (Titre VII*bis* du Code de commerce) connaît, à l'article 9, un bref délai supplémentaire de prescription d'un mois, pour les actions récursoires. La même disposition est reprise à l'article 59 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial. En raison de l'article 7, deuxième alinéa, de la Convention sur les Abordages 1910, un délai de prescription supplémentaire d'un an est en vigueur s'agissant des actions récursoires en matière d'abordage. Cette dernière règle a été reprise à l'article 270, premier tiret de la Loi maritime⁴⁴⁴.

Le régime de prescription pour les actions récursoires en matière d'assistance est basé de préférence, dans le Code belge de la navigation, sur l'un des modèles précédents, existant déjà en droit belge.

- EXIGIBILITÉ DES INTÉRÊTS

8.216. L'article 24 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la présente convention est déterminé par la législation de l'État où siège le tribunal saisi du litige. Le droit de l'assistant à des intérêts est donc laissé au droit national.

⁴⁴² D'éventuelles actions récursoires de celui qui a payé la rémunération du chef d'assistance semblent aujourd'hui pouvoir être soumises à différentes règles de prescription. Si le propriétaire du navire a payé à l'assistant la totalité de la rémunération du chef d'assistance et exerce ensuite un recours contre les autres personnes impliquées pour leur part dans la rémunération du chef d'assistance, cette dernière action semble également être soumise au délai de prescription de l'article 270, deuxième tiret de la Loi maritime. Si l'action récursoire se fonde sur un abordage malencontreux en revanche, le délai de prescription de deux ans de l'article 270, premier tiret de la Loi maritime semble être d'application. Dans d'autres cas encore, l'action récursoire pourrait être soumise aux délais de prescription de droit commun pour les actions contractuelles ou non contractuelles de l'article 2262bis du Code civil. En soi, cette situation ne semble pas être contraire à la Convention sur l'assistance 1989.

⁴⁴³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 478.

⁴⁴⁴ Voir *supra*, n° 8.4.

En droit belge, l'éventuel octroi d'intérêts sur le montant de la rémunération du chef d'assistance et sur l'indemnité spéciale ne peut, à strictement parler, être considéré comme un intérêt moratoire. Suivant le droit commun des obligations, l'intérêt moratoire est en effet seulement dû sur une « dette d'argent » c'est-à-dire une dette qui, dès le début, a pour objet une somme d'argent bien déterminée. L'obligation de paiement de la rémunération du chef d'assistance et de l'indemnité spéciale est, dans la plupart des cas, une « dette de valeur », c'est-à-dire une dette dont la valeur doit encore être fixée par le juge. Les intérêts qui courent sur une dette de valeur sont appelés intérêts compensatoires⁴⁴⁵. Cependant, si une rémunération fixe avait été convenue avant l'assistance, ce montant paraît bien constituer une dette d'argent et l'intérêt qui court sur ce montant semble bien être un intérêt moratoire.

En droit belge, la base légale pour attribuer des intérêts sur la rémunération du chef d'assistance et sur l'indemnité spéciale n'est pas claire. Néanmoins, dans la jurisprudence belge et la pratique de l'arbitrage, de tels intérêts ont manifestement été accordés, et ce, au taux légal⁴⁴⁶.

Des intérêts compensatoires sont également attribués en droit anglais, allemand et néerlandais, sur la rémunération du chef d'assistance et sur l'indemnité spéciale. En Allemagne et aux Pays-Bas, les intérêts sont calculés à partir de la cessation des activités d'assistance. C'est également la procédure habituelle en droit anglais, mais parfois, les juges et arbitres ne sont disposés à octroyer des intérêts qu'à partir de six mois après la cessation des services⁴⁴⁷.

Dans un souci de sécurité juridique, il semble souhaitable de reprendre dans le Code belge de la navigation une disposition expresse sur les intérêts dus sur la rémunération du chef d'assistance et l'indemnité spéciale. Il semble évident d'appliquer, comme aux Pays-Bas, le taux d'intérêt légal. Afin de rendre le forum belge attractif, les intérêts doivent de plein droit courir à partir de la cessation de l'assistance.

- PUBLICATION DES SENTENCES ARBITRALES

8.217. L'article 27 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que les États qui sont parties à la convention encouragent, dans la mesure du possible et avec le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance. Cette disposition ne contient une obligation que pour les parties à la convention et n'a clairement aucun effet direct. Il est d'ailleurs permis de se demander comment les États parties à la convention sont supposés remplir cette obligation⁴⁴⁸. Cette disposition de la convention ne semble être rien d'autre qu'un vœu pieux⁴⁴⁹. C'est pourquoi il n'y sera pas accordé davantage d'attention ici. Il peut toutefois être suggéré que le gouvernement fédéral réfléchisse à un éventuel soutien financier, ou autre, en faveur d'initiatives visant à encourager la pratique de l'arbitrage en Belgique en matière d'assistance et relativement à d'autres questions liées au droit maritime.

⁴⁴⁵ Van Gerven, W. et Covemaeker, S., *Verbindenissenrecht*, Louvain / La Haye, Acco, 2010, 600-601, 609 et 612.

⁴⁴⁶ Comp. par ex. Trib. Comm. Anvers 16 avril 1924, *JPA* 1924, 228; Trib. Comm. Anvers 25 septembre 1934, *JPA* 1935, 33; Sent. arb. 28 août 1974, *JPA* 1974, 239; comp. également Sent. arb. 19 février 1991, *JPA* 1997, 289 (application du droit néerlandais).

⁴⁴⁷ Voir *infra*, n° 8.239.

⁴⁴⁸ En ce qui concerne cette problématique, voir Cleton, R., "The IMO Draft Salvage Convention", *DET* 1989, (3), 18, n° 46 et Gaskell, N., "The enactment of the 1989 Salvage Convention in English law: policy issues", *LMCLQ* 1990, (352), 362.

⁴⁴⁹ Douay, C., "Le régime juridique de l'assistance en mer selon la Convention de Londres du 28 avril 1989", *DMF* 1990, (211), 223.

8.218. La compétence internationale en matière d'assistance est régie avant tout par les règles générales du règlement Bruxelles I. Ce règlement contient une disposition particulière sur les litiges concernant le paiement de la rémunération réclamé en raison de l'assistance ou du sauvetage dont a bénéficié une cargaison ou un fret (art. 5.7)⁴⁵⁰. En outre, la compétence peut découler d'une saisie sur le navire, conformément aux règles fixées dans la Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (art. 7(1)(e)).

Comme il apparaîtra ci-après, certains pays disposent de règles légales particulières en matière de compétence internationale⁴⁵¹. Pour promouvoir autant que possible la Belgique en tant que forum des contestations en matière d'assistance, il est incontestablement utile d'intégrer un régime particulier dans le Code belge de la navigation.

8.219. S'agissant du droit matériel applicable, il convient avant tout de rappeler que la Convention sur l'assistance de 1989, en raison de son article 2, vaut comme *lex fori*. L'applicabilité internationale de la Convention sur l'assistance de 1989 est donc bien plus vaste que celle de la Convention sauvetage de 1910⁴⁵². La nouvelle convention est en effet d'application aussitôt qu'une procédure judiciaire ou arbitrale est menée dans un État signataire⁴⁵³, quelle que soit la nationalité des navires ou des parties.

Néanmoins, le droit national conserve également sa pertinence.

Tout d'abord, il convient de rappeler que la Convention sur l'assistance de 1989 elle-même renvoie expressément au droit national dans un certain nombre de matières. C'est ainsi que l'article 15.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que la répartition de la rémunération⁴⁵⁴ entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu

⁴⁵⁰ La disposition est la suivante:

Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite, dans un autre État membre:

[...]

7. s'il s'agit d'une contestation relative au paiement de la rémunération réclamé en raison de l'assistance ou du sauvetage dont a bénéficié une cargaison ou un fret, devant le tribunal dans le ressort duquel cette cargaison ou le fret s'y rapportant:

a) a été saisi pour garantir ce paiement, ou,

b) aurait pu être saisi à cet effet, mais une caution ou une autre sûreté a été donnée;

cette disposition ne s'applique que s'il est prétendu que le défendeur a un droit sur la cargaison ou sur le fret ou qu'il avait un tel droit au moment de cette assistance ou de ce sauvetage.

⁴⁵¹ Voir *infra*, n° 8.229, 8.251, 8.267 et 8.270.

⁴⁵² L'art. 15 de la Convention sauvetage de 1910 dispose ce qui suit:

Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque, soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé appartient à un Etat de l'une des hautes parties contractantes, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois:

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité;

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable;

3° Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 11 n'est applicable qu'entre navires ressortissant aux Etats des hautes parties contractantes.

⁴⁵³ Voir notamment Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerdt III, (139), 170, n° 1373; Kegels, A., "Assistance et sauvetage. La Convention de 1910 et le L.O.F. 2000 : différences et appréciation", dans *Les intermédiaires du transport maritime. Colloque franco-belge Anvers 16 et 17 novembre 2000*, Association belge de droit maritime, s.d., s.l., (27), 34.

⁴⁵⁴ L'indemnité spéciale n'en fait assurément pas partie.

entre l'assistant et ses préposés. En vertu de l'article 5.3 de la Convention sur l'assistance de 1989, les droits d'une autorité qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance sont déterminés par la législation de l'État où cette autorité est située. Il serait indiqué d'intégrer ces règles particulières de renvoi dans le Code belge de la navigation.

La Convention sur l'assistance de 1989 ne s'applique pas à des activités ou à des aspects qu'elle ne régit pas. À défaut de règles de renvoi particulières à des dispositions de conventions, il faut ici en revenir au DIP commun. Si l'assistance est fournie sur une base contractuelle, le droit applicable doit être déterminé à l'aide du règlement Rome I. Dans la mesure où il est question, s'agissant d'une assistance, d'enrichissement sans cause ou de gestion d'affaires au sens du règlement Rome II (une question à faire éclaircir le cas échéant par la Cour de justice), en vertu de ce dernier acte, la législation du lieu de l'enrichissement peut s'appliquer, plus précisément la législation du lieu où la partie assistée a tiré avantage de l'assistance⁴⁵⁵. Il n'y a pas lieu, s'agissant de ces différents aspects, de reprendre des règles particulières dans le Code belge de la navigation.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- INTRODUCTION

8.220. Étant donné que le législateur belge, comme on l'a exposé ci-dessus⁴⁵⁶, doit de toute manière suivre la Convention sur l'assistance de 1989, il ne sera examiné, dans la présente partie, que la manière dont les législateurs étrangers ont tiré parti de la marge de manœuvre limitée que la convention leur concède.

- ALLEMAGNE

8.221. En Allemagne, l'assistance (« Bergung ») est régie par les articles 740 à 753a du *Handelsgesetzbuch*. Les dispositions ont été adaptées par le *Seerechtsänderungsgesetz* du 15 mai 2001 (*Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt*) en fonction de la Convention sur l'assistance de 1989.

Il régnait précédemment, en raison de la coexistence de la Convention sauvetage de 1910, d'une part, et de la législation nationale, d'autre part, une certaine confusion entre les deux systèmes de normes⁴⁵⁷.

8.222. Le droit de l'assistance dans la navigation intérieure est aligné sur le droit maritime.

La réglementation du HGB concerne déjà en soi celui qui :

einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet (Berger) [...] (§ 740(1)).

Le *Binnenschifffahrtsgesetz* dispose en outre que :

⁴⁵⁵ Comp. Kennedy-Rose, 49, n° 1.083. On peut trouver une indication selon laquelle l'assistance peut relever du Règlement Rome II dans l'Avis du Comité économique et social européen sur la "Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations non contractuelles („Rome II")" (COM (2003) 427 déf. — 2003/0168 (COD)) (JOUE 28 septembre 2004, C 241/1, 6, n° 8.5).

⁴⁵⁶ Voir *supra*, n° 8.156.

⁴⁵⁷ Voir notamment Herber, 391-392.

§ 93 Bergung

Auf die Rechte und Pflichten des nicht von einem Seeschiff aus tätigen Bergers, der einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet, sowie auf die Rechte und Pflichten der sonstigen an den Bergungsmaßnahmen beteiligten Personen finden die §§ 740 bis 753a, § 902 Nr. 3 und § 903 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs sowie Artikel 8 des Einföhrungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche entsprechende Anwendung.

8.223. En droit allemand, les règles de droit privé concernant l'assistance trouvent également à s'appliquer à l'assistance fournie par des navires d'État et des navires de guerre. L'aide accordée à des navires d'État ou à des navires de guerre est également régie par ces règles. La doctrine qui prévaut actuellement ne voit aucune raison de conserver en la matière les distinctions entre ces différents types de navires⁴⁵⁸.

De même, le fait que l'assistance soit soumise à une obligation de droit public de fournir une assistance n'exclut pas, selon Rabe, de faire valoir un droit à une rémunération du chef d'assistance. Ce n'est que lorsque l'obligation prévoit de fournir une assistance *gratuite* que l'assistant ne peut revendiquer de rémunération du chef d'assistance⁴⁵⁹. Puttfarken ne fait pas cette distinction. Selon lui, aucun service public qui fournit une assistance faisant partie de sa mission ne peut revendiquer de rémunération du chef d'assistance. Il indique comme exemple les pompiers et l'aide apportée aux navires de pêche par un *Fischereischutzboot*⁴⁶⁰.

8.224. La législation allemande ne contient pas de dispositions faisant d'un des acteurs concernés le débiteur initial de la rémunération du chef d'assistance. Le § 742 (3) s'énonce comme suit :

§ 742 Bergelohnanspruch

[...]

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes dieser Gegenstände zueinander anteilig verpflichtet.

Chacun des propriétaires des biens sauvés (y compris le navire) n'est donc tenu qu'au paiement de sa part proportionnelle. Autrement dit, en principe, l'assistant doit revendiquer directement auprès de chacun des acteurs concernés le paiement de leur part dans la rémunération du chef d'assistance. Précédemment, la loi prévoyait cependant que les propriétaires des biens sauvés étaient solidairement liés⁴⁶¹.

8.225. La répartition de la rémunération du chef d'assistance et de l'indemnité spéciale au sein du navire et de l'équipage est réglementée comme suit en Allemagne :

§ 747 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden, und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

⁴⁵⁸ Rabe, 1019, n° 8 et 1020-1021, n° 2-4; Puttfarken 312, n° 731.

⁴⁵⁹ Rabe, 1023, n° 14.

⁴⁶⁰ Puttfarken, 313, n° 734-735.

⁴⁶¹ § 750 HGB (ancien); voir Rabe, 1045-1046, n° 4.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplans, in dem der Bruchteil festgesetzt ist, der jedem Beteiligten zukommt.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden

Le fait que la règle de répartition ne vaut pas pour les navires spécifiquement équipés pour l'assistance, dont l'équipage reçoit normalement une rémunération adaptée à des activités d'assistance⁴⁶², rejoint la réglementation belge, telle qu'elle était contenue dans la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime et telle qu'elle est réglée aujourd'hui encore dans la CCT du 8 mai 2003 citée précédemment.

La réglementation allemande est cependant particulière dans la mesure où elle prescrit encore, outre le remboursement du dommage et des frais du navire, une part fixe pour le propriétaire du navire ou l'affrèteur (2/3), le capitaine (1/6) et l'équipage (1/6). Il n'y a donc aucune marge pour tenir compte de l'implication effective des différentes parties.

Il est également frappant de relever que la réglementation légale en vue de la protection du capitaine et des membres de l'équipage est imposée de manière contraignante⁴⁶³.

Les membres de l'équipage ne peuvent eux-mêmes introduire une action contre l'assisté sur la base de l'assistance. Ils ne peuvent introduire une action relativement au paiement de leur part qu'à l'encontre du propriétaire de leur navire ou de leur affrèteur. Le montant de la rémunération du chef d'assistance, telle qu'il a été convenu entre l'assisté et l'affrèteur, ou fixé par le juge, leur est opposable. Ils peuvent cependant être partie intervenante dans l'instance entre l'assisté et l'affrèteur⁴⁶⁴.

8.226. En droit allemand, la personne dont la vie a été sauvée n'est elle-même tenue à aucune rémunération du chef d'assistance. Le sauvetage de vies humaines fait l'objet, à l'article 749 du *Handelsgesetzbuch* des dispositions suivantes :

§ 749 Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Wer bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, kann jedoch von dem Berger einen angemessenen Anteil an der diesem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstandes oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 741 Abs. 2) nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 746 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrages, um den er sich mindert, unmittelbar gegen den Eigentümer des Schiffes und, soweit die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren, gegen die Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 742 Abs. 3 gilt entsprechend⁴⁶⁵.

⁴⁶² Rabe, 1043, n° 1; Puttfarcken 315, n° 742.

⁴⁶³ Voir à ce sujet Rabe, 1044, n° 10.

⁴⁶⁴ Rabe, 1043, n° 2; Puttfarcken, 315-316, n° 742.

⁴⁶⁵ Le § 741 Abs. 2 est la définition de dommage à l'environnement empruntée à la Convention sur l'assistance de 1989, le § 746 contient la règle selon laquelle la rémunération du chef d'assistance ou l'indemnité spéciale peut être

Les règles fixées par la convention sont complétées par une disposition permettant que, dans la mesure où les assistants, en raison de leur négligence, n'ont obtenu aucune, ou seulement une faible rémunération, le sauveteur de vies humaines peut exiger directement auprès du débiteur de la rémunération en question, une part appropriée de la rémunération du chef d'assistance ainsi perdue⁴⁶⁶.

En dehors du cadre d'une assistance à un navire ou un bien, un sauveteur de vies humaines ne pourrait obtenir de rémunération que sur la base de la gestion d'affaires⁴⁶⁷.

8.227. En droit allemand, les intérêts sont normalement dus sur l'action en paiement d'une rémunération du chef d'assistance à partir de l'exigibilité de la demande et donc à partir de la cessation de l'assistance. Selon une jurisprudence bien établie, les §§ 352 en 353 du *Handelsgesetzbuch* s'appliquent, étant donné que l'assistance constitue normalement un acte de commerce dans le chef de l'assistant comme de l'assisté. Le taux d'intérêt applicable est fixé, selon le § 352 (1) HGB, à 5 %⁴⁶⁸.

8.228. Le régime de prescription figure aux §§ 902 et 903 du *Handelsgesetzbuch*. Le § 902(3) dispose, conformément à la Convention sur l'assistance de 1989, que les actions intentées en matière de rémunération du chef d'assistance et d'indemnité spéciale sont prescrites au terme d'un délai de deux ans. Le § 903(3) dispose que :

Die Verjährung der in § 902 Nr. 3 und 4 genannten Forderungen beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beendet worden sind. Die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Forderungen beginnt jedoch erst mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen ihn oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem er den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.

Le législateur allemand a donc, conformément à l'article 23.3 de la Convention sur l'assistance de 1989, introduit un délai supplémentaire pour les actions récursoires. Le délai de préavis de l'action récursoire ne commence à courir qu'une fois que la décision relative à la demande principale est passée en force de chose jugée, ou aussitôt que la demande principale a fait l'objet d'un règlement à l'amiable, à moins que le débiteur de l'action récursoire n'ait pas été informé du dommage dans les trois mois après que le créancier de l'action récursoire a eu connaissance du dommage et de son débiteur.

8.229. S'agissant de la compétence internationale des juges allemands en matière d'assistance, une disposition particulière est reprise au § 30 du *Zivilprozessordnung*:

*§ 30 Gerichtsstand bei Bergungsansprüchen
Für Klagen wegen Ansprüchen aus Bergung nach dem Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs gegen eine Person, die im Inland keinen Gerichtsstand hat, ist das Gericht zuständig, bei dem der Kläger im Inland seinen allgemeinen Gerichtsstand hat.*

totalem ou partiellement refusée à l'assistant suite à sa mauvaise conduite, et le § 742 Abs. 3 contient la disposition selon laquelle la rémunération du chef d'assistance est payée par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens proportionnellement à la valeur sauvée de ce navire et de ces biens.

⁴⁶⁶ Herber, 398-399; Rabe, 1048, n° 9.

⁴⁶⁷ Rabe, 1018, n° 6 et 1046, n° 1.

⁴⁶⁸ Rabe, 1031, n° 13.

En vertu de cette disposition, un assistant allemand peut toujours introduire une action en paiement devant le juge allemand, y compris à l'encontre d'un défendeur étranger⁴⁶⁹.

Conformément à la Convention sur l'assistance de 1989, le juge allemand doit utiliser le droit allemand de l'assistance comme *lex fori*⁴⁷⁰. L'article 8 du *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch*, qui rassemble les dispositions de DIP pertinentes, s'énonce comme suit :

(1) Die §§ 740 bis 746, 748 bis 750, 753, 753a, 902 Nr. 3 in Verbindung mit § 903 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs sind, soweit sich aus Satz 3 und Absatz 3 nichts anderes ergibt, ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden. Die Aufteilung des Bergelohns oder der Sondervergütung zwischen dem Berger und seinen Bediensteten bestimmt sich jedoch, wenn die Bergung von einem Schiff aus durchgeführt worden ist, nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, sonst nach dem Recht, dem der zwischen dem Berger und seinen Bediensteten geschlossene Vertrag unterliegt. Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt; unterliegt jedoch das Rechtsverhältnis ausländischem Recht, so sind § 741 Abs. 1 und § 750 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs gleichwohl anzuwenden.

(2) Sind die in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften anzuwenden, so unterliegt auch der Anspruch des Bergers auf Zinsen deutschem Recht.

(3) Bei Bergungsmaßnahmen durch eine Behörde ist für die Verpflichtungen zwischen den Parteien das Recht des Staates maßgebend, in dem sich die Behörde befindet.

8.230. Étant donné que les dispositions en matière d'assistance du *Handelsgesetzbuch* ont déjà été adaptées en fonction de la Convention sur l'assistance de 1989, aucune modification significative des dispositions sur l'assistance n'a été prévue dans la proposition de 2009 d'un nouveau code allemand du droit maritime commercial⁴⁷¹.

La teneur de ces dispositions est la suivante :

§ 556 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen

(1) Wer einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder onstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet (Berger), ist gegenüber dem Eigentümer des Schiffes sowie dem Eigentümer des sonstigen Vermögensgegenstandes verpflichtet, die Bergungsmaßnahmen mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes vernünftigerweise darum ersucht wird.

(2) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind sie ferner auf vernünftiges Ersuchen des Bergers verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

⁴⁶⁹ Rabe, 1018, n° 5.

⁴⁷⁰ Rabe, 1018, n° 5.

⁴⁷¹ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be, notamment 82, 85 et 164; Ramming, K., "Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe", *Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht*, 2009, (357), 375-376, n° 180.

(3) Als Schiff im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts gelten dagegen

- 1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie*
- 2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befindet.*

§ 557 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes verpflichtet, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Die gleiche Pflicht trifft den Eigentümer und den Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie den Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes gegenüber dem Berger. Eine abweichende Vereinbarung ist nichtig.

(2) Ein Umweltschaden ist eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten und Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerniegende Ereignisse verursacht wird.

§ 558 Bergelohnanspruch

(1) Waren die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Der Bergelohn umfasst zugleich den Ersatz der Aufwendungen, die zum Zweck des Bergens gemacht wurden. Nicht im Bergelohn enthalten sind Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben, Kosten zum Zweck der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände (Bergungskosten).

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes dieser Gegenstände zueinander anteilig verpflichtet.

§ 559 Höhe des Bergelohns

(1) Der Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

- 1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;*
- 2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 557 Absatz 2);*
- 3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;*
- 4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;*
- 5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;*
- 6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;*
- 7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;*
- 8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;*
- 9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;*
- 10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.*

(2) Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

§ 560 Sondervergütung

(1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den dem Berger zustehenden Bergelohn übersteigt. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 559 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 557 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 559 Absatz 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.

§ 561 Ausschluss des Vergütungsanspruchs

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

(2) Der Berger kann ferner dann keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers oder des Schiffers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.

§ 562 Fehlverhalten des Bergers

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn die Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 557 Absatz 2) zu verhüten oder zu begrenzen.

§ 563 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden, und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplans, in dem der Bruchteil festgesetzt ist, der jedem Beteiligten zukommt.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden.

§ 564 Mehrheit von Bergern

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 559 Absatz 1 entsprechend anzuwenden; § 563 bleibt unberührt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch ein Berger Bergelohn in voller Höhe verlangen, wenn er das Eingreifen der anderen Berger auf Ersuchen des Eigentümers des in Gefahr befindlichen Schiffes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes hingenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.

§ 565 Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Wer bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, kann jedoch von dem Berger einen angemessenen Anteil an der diesem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstandes oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 557 Absatz 2) nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 562 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrages, um den er sich mindert, unmittelbar gegen den Eigentümer des Schiffes und, soweit die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren, gegen die Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 558 Absatz 3 gilt entsprechend.

§ 566 Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

(1) Sowohl der Eigentümer als auch der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sind berechtigt, im Namen der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes ist darüber hinaus berechtigt, auch in Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen.

(2) Der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können auf Antrag durch Urteil für nichtig erklärt oder abgeändert werden;

1. wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder

2. wenn die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.

§ 567 Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

(1) Der Gläubiger hat für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn einschließlich Bergungskosten ein Pfandrecht zu und, soweit der Gläubiger Alleinbesitzer der Sache ist, auch ein Zurückbehaltungsrecht.

(3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfand- und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,

1. wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gebührender Weise angeboten oder geleistet worden ist,

2. soweit das geborgene Schiff oder die sonstige geborgene Sache einem Staat gehört oder, im Falle eines Schiffes, von einem Staat betrieben wird, und das Schiff oder die sonstige Sache nichtgewerblichen

Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt,
3. soweit es sich um geborgene Ladung handelt, die von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendet wurde, vorausgesetzt, der Staat hat sich bereit erklärt, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

§ 568 Rangfolge der Pfandrechte

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 567 Absatz 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 567 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 586 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts wegen Beitrags zu Großer Haverei nach § 577 Absatz 1.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 567 Absatz 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung; § 583 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 567 Absatz 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften.

§ 569 Sicherheitsleistung

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner der Forderung die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen. Satz 1 gilt jedoch nicht, wenn die Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt wurden, das einem Staat gehört oder von ihm betrieben wird, nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt.

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Sachen dürfen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers nicht ohne dessen Zustimmung von dem Hafen oder Ort, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben, entfernt werden.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den durch sein Verschulden dem Berger entstandenen Schaden. Dies gilt auch dann, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.

§ 570 Einstweilige Verfügung

Auf Antrag des Bergers kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935, 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zutreffen.

- ANGLETERRE

8.231. En Angleterre, l'assistance est régie par le *Merchant Shipping Act 1995*. La Convention sur l'assistance de 1989 est reprise comme Part I du Schedule 11 de la loi, et la Section 224 (1) lui donne force de loi.

8.232. Le Royaume-Uni a formulé la réserve suivante relativement à la Convention sur l'assistance de 1989 :

In accordance with the provisions of article 30, paragraph 1(a), (b) and (d) of the Convention, the United Kingdom reserves the right not to apply the provisions of the Convention when:

(i) the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; or

(ii) the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved; or

(iii) the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

Par conséquent, il est énoncé à la Section 2 (1) de la Part II du Schedule 11 du *Merchant Shipping Act 1995* :

The provisions of the Convention do not apply—

(a) to a salvage operation which takes place in inland waters of the United Kingdom and in which all the vessels involved are of inland navigation; and

(b) to a salvage operation which takes place in inland waters of the United Kingdom and in which no vessel is involved.

L'exception relative aux biens culturels n'a pas été reprise dans le *Merchant Shipping Act 1995*⁴⁷².

8.233. Selon une règle traditionnelle, un assistant n'a droit à la rémunération du chef d'assistance que lorsque l'assistance était volontaire. L'assistance ne peut avoir été accordée sur la seule base d'une obligation contractuelle ou de droit public préalablement existante. L'assistant ne reçoit pas de rémunération du chef d'assistance lorsqu'il ne fait que remplir ses obligations normales. Le bénéficiaire ne tire en effet aucun avantage qu'il n'aurait pu normalement obtenir, et l'action de l'assistant n'est pas non plus guidée par la perspective d'une rémunération. La doctrine estime que cette règle n'a pas été modifiée par la Convention sur l'assistance de 1989, même si elle admet que la convention ne contient pas de règle générale en ce sens⁴⁷³.

La règle ne semble pas valoir de manière absolue, étant donné que le fait de porter assistance en ne faisant que respecter les obligations légales en matière d'aide à des personnes en danger en mer, d'aide aux navires abordés et de réaction à des appels de détresse n'exclut pas le droit à une rémunération du chef d'assistance⁴⁷⁴. Cet élément se trouve explicitement confirmé dans la Part II du Schedule 11 du *Merchant Shipping Act 1995* :

Section 3. Assistance to persons in danger at sea

3 (1) The master of a vessel who fails to comply with the duty imposed on him by article 10, paragraph 1 commits an offence and shall be liable—

(a) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or a fine not exceeding the statutory maximum or both;

(b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding two years or a fine, or both.

(2) Compliance by the master of a vessel with that duty shall not affect his right or the right of any other person to a payment under the Convention or under any contract.

⁴⁷² Voir à ce sujet Fogarty, 250, n° 8.15.

⁴⁷³ En ce qui concerne l'exigence de "voluntariness", voir notamment Kennedy-Rose, 261-363, n° 8.001-8.200; en outre notamment Fogarty, 252, n° 8.27; Hill, 337-338; Tetley, *IMAAAL*, 330-331; comp. également Schoenbaum II, 169.

⁴⁷⁴ Kennedy-Rose, 273-278, n° 8.025-8.034.

Lorsqu'un organisme public porte assistance sur la base d'une obligation légale, elle ne peut, selon la doctrine anglaise, réclamer de rémunération, à moins que la loi n'en dispose autrement. Lorsqu'il existe une base légale spécifique pour le paiement d'une indemnité, toute action en paiement d'une rémunération du chef d'assistance peut même être estimée exclue. Une rémunération du chef d'assistance ne peut être réclamée que lorsque les services rendus dépassent les tâches publiques normales de l'organisme concerné, puisque ce dernier n'agit plus, bien entendu, sur la base d'une obligation légale. Il peut s'avérer difficile d'estimer si l'assistance apportée *in concreto* par une autorité portuaire dépasse ses obligations de droit public et donne dès lors droit à une rémunération du chef d'assistance. Une autorité portuaire est normalement censée tenue d'assister les navires en détresse, même si une telle obligation n'est pas imposée explicitement. Une autorité portuaire qui entreprend des actions en vue de la sécurité de la navigation n'a donc vraisemblablement pas droit à une rémunération du chef d'assistance lorsqu'elle intervient dans la zone portuaire, mais bien lorsqu'elle intervient hors de cette zone. À l'intérieur de la zone portuaire, selon une jurisprudence établie, une autorité portuaire n'aurait même pas la possibilité d'obtenir une rémunération du chef d'assistance en concluant une convention d'assistance⁴⁷⁵.

D'autre part, le *Merchant Shipping Act 1995* contient des dispositions particulières relatives à l'assistance par et à des navires d'État, qui pour l'essentiel reviennent à une assimilation de cette assistance à l'assistance privée ordinaire⁴⁷⁶:

Section 230. Salvage claims against the Crown and Crown rights of salvage and regulation thereof

(1) *Subject to section 29 of the [1947 c. 44.] Crown Proceedings Act 1947 (exclusion of proceedings in rem against the Crown) (so far as consistent with the Salvage Convention) the law relating to civil salvage, whether of life or property, except sections 225, 226 and 227, shall apply in relation to salvage services in assisting any of Her Majesty's ships, or in saving life therefrom, or in saving any cargo or equipment belonging to Her Majesty in right of Her Government in the United Kingdom, in the same manner as if the ship, cargo or equipment belonged to a private person.*

(2) *Where salvage services are rendered by or on behalf of Her Majesty, whether in right of Her Government in the United Kingdom or otherwise, Her Majesty shall be entitled to claim salvage in respect of those services to the same extent as any other salvor, and shall have the same rights and remedies in respect of those services as any other salvor.*

(3) *No claim for salvage services by the commander or crew, or part of the crew, of any of Her Majesty's ships shall be finally adjudicated upon without the consent of the Secretary of State to the prosecution of the claim.*

(4) *Any document purporting to give the consent of the Secretary of State for the purposes of subsection (3) above and to be signed by an officer of the Ministry of Defence shall be evidence of that consent.*

(5) *If a claim is prosecuted without the consent required by subsection (3) above the claim shall be dismissed with costs.*

(6) *The reference in subsection (5) above to dismissal with costs shall in Scotland be construed as a reference to dismissal with the defender being found entitled to expenses.*

(7) *"Her Majesty's ships" has the same meaning in this section as in section 192⁴⁷⁷.*

⁴⁷⁵ Kennedy-Rose, 352-355, n° 8.183-8.188; voir également Hill, 338; Mandaraka-Sheppard, 680-682.

⁴⁷⁶ Pour des explications contextuelles plus détaillées, voir notamment Fogarty, 272, n° 8.112.

⁴⁷⁷ La section 192(2) dispose ce qui suit:

(2) *In this section "Her Majesty's ships" means—*

(a) *ships of which the beneficial interest is vested in Her Majesty;*

(b) *ships which are registered as Government ships;*

(c) *ships which are for the time being demised or sub-demised to or in the exclusive possession of the Crown;*

(8) *In the application of this section to Northern Ireland, any reference to Her Majesty's Government in the United Kingdom includes a reference to Her Government in Northern Ireland.*

8.234. Le Royaume-Uni n'a pas fait usage de la possibilité établie à l'article 13.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 de rendre le navire responsable du paiement de la rémunération du chef d'assistance avec droit de recours contre les parties intéressées à la cargaison⁴⁷⁸. L'assistant doit donc s'adresser à chaque partie intéressée pour sa part dans la rémunération du chef d'assistance ainsi que pour obtenir une sûreté, ce qui est particulièrement inconfortable⁴⁷⁹.

8.235. Le *Common Understanding concerning Articles 13 and 14 of the International Convention on Salvage, 1989*, joint par les États signataires au texte de la convention, est intégralement repris dans la loi anglaise (Section 4, Part II, Schedule 11)⁴⁸⁰. C'est le cas également aux Pays-Bas, et il est proposé qu'il en soit de même dans le Code belge de la navigation.

8.236. En droit anglais, les capitaines et les membres individuels de l'équipage peuvent revendiquer en leur propre nom une rémunération du chef d'assistance à la condition de pouvoir démontrer que leurs services personnels peuvent être considérés comme une assistance. À l'heure actuelle, généralement les trois quarts de la rémunération du chef d'assistance sont attribués au propriétaire du navire. Un tiers du reste va au capitaine, et la partie qui revient à l'équipage est répartie en fonctions du rang. Toutefois, chaque affaire est évaluée de manière distincte, et le juge jouit d'un large pouvoir discrétionnaire. L'équipage des navires professionnels de remorquage et de sauvetage a normalement une obligation contractuelle préalable de prendre part aux activités d'assistance, si bien qu'il n'a pas droit à la rémunération du chef d'assistance⁴⁸¹.

8.237. La doctrine anglaise a identifié le problème posé par le fait que l'article 6.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 octroie uniquement au propriétaire du navire et aux capitaines le pouvoir de conclure des conventions d'assistance. Il est établi néanmoins que des contrats d'assistance peuvent être conclus par d'autres que le propriétaire du navire ou le capitaine. Dans les cas d'urgence en mer, un autre que le capitaine peut conclure le contrat. Lorsque le capitaine n'est pas en état d'agir, celui qui exerce à sa place le commandement sur le navire est compétent pour conclure le contrat. Les contrats d'assistance devraient également pouvoir être conclus par un agent maritime à terre. Lorsque le contrat n'a pas été conclu par le capitaine ou par un autre préposé du propriétaire du navire qui a autorité sur le navire, le pouvoir de représenter le propriétaire du navire devra être établi dans chaque affaire individuelle. Quoi qu'il en soit, le propriétaire du navire peut ratifier par la suite un contrat conclu par une personne qui ne disposait pas du pouvoir de représentation nécessaire⁴⁸². Comme indiqué plus haut⁴⁸³, le Code belge de la navigation doit également offrir la possibilité de reconnaître que d'autres personnes que le capitaine peuvent conclure des contrats d'assistance.

except that it does not include any ship in which Her Majesty is interested otherwise than in right of Her Government in the United Kingdom unless that ship is for the time being demised or sub-demised to Her Majesty in right of Her Government in the United Kingdom or in the exclusive possession of Her Majesty in that right.

⁴⁷⁸ Hill, 353.

⁴⁷⁹ Voir également Chorley-Giles, 442. Pour une application, voir le jugement concernant le *Star Maria*, [2002] EWHC 1423 (Admlty), Queen's Bench Division (Admiralty Court), [2003] 1 Lloyd's Rep. 182, commenté sur http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_salvage989.html, où il a été estimé qu'une rémunération raisonnable du chef d'assistance dans l'affaire concernée aurait été de 21.360,20 GBP, mais où les propriétaires du navire, qui ont été cités comme seuls défendeurs, n'ont été redevables que de 2.626,40 GBP.

⁴⁸⁰ Voir Fogarty, 268, n° 8.98.

⁴⁸¹ Hill, 371-373; voir également Fogarty, 261, n° 8062; Grime, 292.

⁴⁸² Kennedy-Rose, 417, n° 10.045; voir également Reeder, J., *Brice on Maritime Law of Salvage*, Londres, Sweet & Maxwell, 2003, 334-335, n° 5-41.

⁴⁸³ Voir *supra*, n° 8.207.

8.238. Le principe selon lequel aucune rémunération du chef d'assistance n'est due pour le sauvetage de vies humaines vaut également en droit anglais. En cas de sauvetage de biens comme de personnes, en tant qu'élément de la même assistance, les propriétaires du navire et de la cargaison ou des biens sauvés doivent généralement payer une rémunération du chef d'assistance plus élevée que lorsque seuls des biens ont été sauvés⁴⁸⁴.

Comme déjà indiqué plus haut, dans certains cas, il est possible que les autorités publiques payent une indemnité. Il est stipulé dans la Part II du Schedule 11 que :

Section 5. Recourse for life salvage payment

(1) *This paragraph applies where—*

(a) *services are rendered wholly or in part in United Kingdom waters in saving life from a vessel of any nationality or elsewhere in saving life from any United Kingdom ship; and*

(b) *either—*

(i) *the vessel and other property are destroyed, or*

(ii) *the sum to which the salvor is entitled under article 16, paragraph 2 is less than a reasonable amount for the services rendered in saving life.*

(2) *Where this paragraph applies, the Secretary of State may, if he thinks fit, pay to the salvor such sum or, as the case may be, such additional sum as he thinks fit in respect of the services rendered in saving life.*

8.239. En principe, en droit anglais de l'assistance, il est possible d'attribuer un intérêt sur la rémunération du chef d'assistance à partir de la date de la cessation des services et jusqu'au jugement⁴⁸⁵. Il convient cependant de tenir compte à cet égard des dispositions reprises dans le LOF⁴⁸⁶.

8.240. Il n'existe pas en droit anglais de délai de prescription particulier pour les actions récursoires introduites par une personne tenue responsable du paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou d'une indemnité spéciale. Il a été suggéré que l'article 23.3 de la Convention sur l'assistance de 1989, disposant que les actions récursoires peuvent, éventuellement sur la base du droit national, être introduites après l'expiration du délai de prescription de deux ans pour les actions en paiement en vertu de la convention était superflu, car les actions récursoires, de toute manière, ne tomberaient pas sous le coup du délai de prescription de deux ans prévu dans la convention⁴⁸⁷.

8.241. Pour déterminer la compétence internationale des juges, la doctrine anglaise renvoie au règlement Bruxelles I et à la Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer⁴⁸⁸. Lorsqu'un juge anglais est compétent, il doit appliquer les dispositions de la Convention sur l'assistance de 1989 telles qu'elles sont reprises en annexe du *Merchant Shipping Act 1995*⁴⁸⁹.

8.242. Outre les dispositions sur le *salvage*, le *Merchant Shipping Act 1995* anglais contient un nombre considérable de dispositions relatives aux épaves (*wreck*) (Sections 231-255). De plus, des dispositions régissent l'intervention du *receiver* désigné par les autorités à l'occasion de l'assistance (Sections 225 et suivantes.). Ces dispositions semblent moins pertinentes dans la perspective de la

⁴⁸⁴ Hill, 336-337 et 354; voir également Fogarty, 262, n° 8.67.

⁴⁸⁵ Voir à ce sujet *supra*, n° 8.216.

⁴⁸⁶ Voir par ex. Gaskell, N., "LOF 1990", *LMCLQ* 1991, (104), 111; voir également Fogarty, 266, n° 8.87.

⁴⁸⁷ Kennedy-Rose, 602-603, n° 13.081-13.083.

⁴⁸⁸ Pour plus de détails, voir Reeder, J., *Brice on Maritime Law of Salvage*, Londres, Sweet & Maxwell, 2003, 136-141, n° 2-26 à 2-45; Kennedy-Rose, 606, n° 14.005, note de bas de page 16.

⁴⁸⁹ Kennedy-Rose, 48-49, n° 1.083.

rédaction du Code belge de la navigation. Il convient encore de noter l'existence d'une réglementation spécifique de droit public pour la rémunération des services des garde-côtes⁴⁹⁰.

- FRANCE

8.243. La France est également partie à la Convention sur l'assistance de 1989.

Elle a cependant fait usage des réserves visées à l'article 30.1(a), (b) et (d) de la convention. Elle s'est « réservé le droit » de ne pas appliquer la convention (1) dans ses eaux intérieures lorsque seuls des bateaux de navigation intérieure sont impliqués ou lorsqu'aucun navire n'est en cause, et (2) s'agissant des biens maritimes culturels⁴⁹¹. En dépit de cette formulation qu'il convient de noter et qui laisse subsister une incertitude quant à la question de savoir si la possibilité annoncée d'une éventuelle non-application doit encore être opérationnalisée à un stade ultérieur, ou bien si la non-application découle immédiatement de la réserve formulée, il est possible, en vertu d'un récent arrêt de la Cour de Cassation, de conclure que la Convention sur l'assistance de 1989 ne s'applique effectivement pas dans les cas mentionnés, en particulier lorsque tous les acteurs concernés sont de nationalité française⁴⁹².

8.244. Le fait que les navires de guerre et les navires d'État non commerciaux sont en principe exclus de l'application de la Convention sur l'assistance de 1989 ne signifie manifestement pas que le droit de l'assistance ne leur est pas applicable. Dans la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, qui reprend les dispositions de la Convention sauvetage de 1910⁴⁹³, il demeure en effet établi que ces dispositions s'appliquent en principe aux navires d'État et aux navires affectés à un service public⁴⁹⁴. En France, depuis longtemps, la conviction

⁴⁹⁰ La disposition est la suivante:

Section 250. Remuneration for services of coastguard

(1) Subject to subsection (2) below, where services are rendered by any officers or men of the coastguard service in watching or protecting shipwrecked property the owner of the property shall pay in respect of those services remuneration according to a scale fixed by the Secretary of State.

(2) No liability in respect of those services arises under subsection (1) above where—

(a) the services have been declined by the owner of the property or his agent at the time they were tendered; or

(b) salvage has been claimed and awarded for the services.

(3) Remuneration under this section shall—

(a) be recoverable by the same means,

(b) be paid to the same persons, and

(c) be accounted for and applied in the same manner,

as fees received by the receiver under section 249.

(4) The scale fixed by the Secretary of State shall not exceed the scale by which remuneration to officers and men of the coastguard for extra duties in the ordinary service of the Commissioners of Customs and Excise is for the time being regulated.

⁴⁹¹ Voir Décret n° 2002-645 du 23 avril 2002 portant publication de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989. Le texte complet de la réserve est le suivant:

En ratifiant la Convention internationale sur l'assistance en mer, faite à Londres le 28 avril 1989, le Gouvernement de la République française se réserve le droit, conformément à l'article 30 paragraphe 1 a et b de la Convention, de ne pas appliquer ses dispositions lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure et lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause.

Conformément à l'article 30 paragraphe 1 d de la Convention, le Gouvernement français se réserve également le droit de ne pas appliquer les dispositions de ladite Convention lorsqu'est en cause un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.

⁴⁹² Voir Bonassies-Scapel, 345-346, n° 482 et le renvoi qui y est indiqué à Cass.fr., 11 juillet 2006; voir également Bonassies, P., «La Convention internationale de 1989 sur l'assistance», DMF 2003, (239), 257-258.

⁴⁹³ Bonassies-Scapel, 326, n° 481. Comme dans les autres Livres bleus, on ne réalise pas d'étude approfondie sur le nouveau Code des transports (voir les art. L5132-1 et s. de ce code).

⁴⁹⁴ L'art. 21 de la Loi dispose ce qui suit:

prévaut que les règles d'assistance doivent s'appliquer à tous les navires d'État, indépendamment de leur affectation, et ce, aussi bien lorsque ces navires portent assistance que lorsqu'ils bénéficient d'une assistance. L'assistance fournie par des navires d'État affectés à une tâche purement publique donne donc droit à une rémunération du chef d'assistance. Il est en effet difficilement concevable qu'un navire étranger puisse bénéficier gratuitement des services d'un navire d'État français et, plus généralement, que les coûts d'une assistance par l'autorité publique ne doivent pas être supportés par le bénéficiaire et plutôt l'être par la communauté, c'est-à-dire par le contribuable. Les tribunaux français ont toujours estimé que les navires d'État, qui doivent eux-mêmes payer une rémunération du chef d'assistance lorsqu'ils sont assistés, ont également droit à une rémunération du chef d'assistance lorsqu'eux-mêmes fournissent une assistance. Il n'y a pas de raison de dévaloriser l'assistance fournie par l'autorité publique dans l'intérêt privé de marchands par rapport à l'assistance privée. À l'inverse, il n'existe aucun motif pour qu'un assistant ne doive pas être rémunéré parce que le navire assisté est par hasard un navire d'État⁴⁹⁵.

Plus généralement, la doctrine française veut que l'assistance fournie à des navires et à des biens à bord soit rémunérée, et ce, que cette assistance soit spontanée, fournie sur demande ou dans le cadre de l'exécution d'une obligation⁴⁹⁶. Le fait qu'un service public a porté assistance dans le cadre de ses obligations légales devrait être sans pertinence quant au droit du service public à réclamer une rémunération du chef d'assistance⁴⁹⁷.

Comme l'on ne peut et que l'on ne doit pas non plus commenter, dans le cadre du présent rapport, les jurisprudences et doctrines françaises bien étoffées, il suffira ici de constater que le droit français part du principe de l'applicabilité du droit de l'assistance à l'autorité publique.

8.245. La *Loi n° 67-545* s'applique également à l'assistance aux plateformes de forage et autres. C'est, pour la doctrine, un motif, après l'introduction de la Convention sur l'assistance 1989, de plaider pour le maintien de dispositions légales « nationales » en matière d'assistance. Cette position est également considérée comme souhaitable dans la perspective de la connaissance de la loi et même « pour l'honneur »⁴⁹⁸.

8.246. Comme il appert déjà de ce qui précède, la doctrine française estime que la Convention sur l'assistance de 1989 s'applique directement aux cas d'assistance qui entrent dans son champ d'application, sans reprise dans la législation nationale. Elle estime cependant souhaitable d'adapter la loi nationale existante, en particulier en ajoutant deux éléments jugés fondamentaux : (1) « l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement », en tant que critère supplémentaire pour déterminer la récompense du chef d'assistance, et (2) le système de l'indemnité spéciale⁴⁹⁹.

8.247. Selon la doctrine française, l'obligation légale de payer la rémunération du chef d'assistance incombe avant tout au navire et donc au propriétaire du navire. En outre, la rémunération du

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public, à l'exception de l'article 18 (alinéa 2). Les articles 13 et 14 (alinéa 2) ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

⁴⁹⁵ Pour plus de détails, voir Bonassies, P., «La Convention internationale de 1989 sur l'assistance», *DMF* 2003, (239), 242-243 et 257; Bonassies-Scapel, 347-348, n° 485-486; Remond-Gouilloud, 228-229, n° 356; Rodière, *TGDM EDM*, 177-179, n° 158; Rodière-du Pontavice, 457, n° 462; Vialard, 55, n° 46.

⁴⁹⁶ Rodière-du Pontavice, 458, n° 464.

⁴⁹⁷ Voir par ex. également Reuter, N., *La notion d'assistance en mer*, Paris, Librairies techniques, 1975, 218, n° 173.

⁴⁹⁸ Bonassies, P., «La loi maritime du doyen Rodière Doit-elle être réformée ?», *DMF* 2009, (809), 812.

⁴⁹⁹ Bonassies, P., «La Convention internationale de 1989 sur l'assistance», *DMF* 2003, (239), 258-259; Bonassies-Scapel, 351, n° 524.

chef d'assistance est également due pour la cargaison sauvée, proportionnellement à sa valeur. Bonassies et Scapel ne précisent pas si l'assistant peut revendiquer l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance auprès du propriétaire du navire⁵⁰⁰. Rodière et avant lui Danjon avaient conclu que c'était parfaitement possible. Lorsqu'aussi bien le propriétaire du navire que la cargaison sont cités en justice, ils ne doivent toutefois pas rendre des comptes solidairement ni *in solidum*⁵⁰¹.

8.248. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre l'assistant et son équipage ou ses subordonnés, pour laquelle la Convention sur l'assistance de 1989 renvoie au droit national, n'est pas régie en France par une quelconque règle spécifique. Il revient par conséquent, à défaut d'accord à l'amiable ou éventuellement de convention collective de travail en la matière, au juge ou à l'arbitre de déterminer cette répartition⁵⁰². Généralement, le capitaine et l'équipage perçoivent 5 à 10 % de la rémunération du chef d'assistance, excepté dans le cas de l'équipage d'un navire d'assistance professionnelle, qui bénéficie de toute manière d'une rémunération plus élevée⁵⁰³.

8.249. La rémunération pour le sauvetage de vies humaines est réglée à l'article 17 de la loi n° 67-545, conformément à l'article 9 de la Convention sauvetage de 1910, qui correspond en grande partie à l'article 16 de la Convention sur l'assistance de 1989.

8.250. La législation française ne contient pas de dispositions particulières en matière de prescription des actions récursoires introduites par la partie devant s'acquitter de la rémunération du chef d'assistance.

Une règle a bien été reprise, concernant la prolongation du délai de prescription en cas d'impossibilité de la saisie⁵⁰⁴. La loi n° 67-545 dispose en effet que :

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française (art. 18).

Le deuxième alinéa est conforme à l'article 10, troisième alinéa, de la Convention sauvetage de 1910⁵⁰⁵, qui trouve un pendant dans la Convention sur les Abordages 1910⁵⁰⁶, mais qui n'est pas repris dans la Convention sur l'assistance de 1989.

8.251. S'agissant de la compétence internationale en matière d'assistance, le droit français connaît une réglementation particulière. Le décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer dispose que :

Toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française (art. 2).

⁵⁰⁰ Bonassies-Scapel, 365-366, n° 516-517.

⁵⁰¹ Rodière, TGDM ÉdM, 222-223, n° 195 ; Danjon IV, 193-195, n° 1416.

⁵⁰² Bonassies-Scapel, 368, n° 521.

⁵⁰³ Rodière-du Pontavice, 463, n° 469; Vialard, 66, n° 68.

⁵⁰⁴ Voir toutefois Bonassies-Scapel, 369, n° 522.

⁵⁰⁵ L'appréciation varie: voir Vialard, 67, n° 72.

⁵⁰⁶ Voir *supra*, notamment n° 8.36.

Le dispositif réglementaire français entend ainsi manifestement évincer la clause d'arbitrage du LOF et dissuader les affréteurs français de faire usage du LOF. La problématique de la compatibilité de cette réglementation avec le droit communautaire suscite des interrogations⁵⁰⁷.

Selon la doctrine française, le droit commun doit s'appliquer à d'autres conflits internationaux de compétences. Le plus souvent, les conflits de compétences seront résolus à l'aide de la Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, qui crée la compétence sur le fond au lieu de la saisie⁵⁰⁸.

S'agissant du droit applicable, il convient bien sûr de signaler avant tout l'applicabilité directe de la Convention sur l'assistance de 1989. Dans la mesure où la convention ne serait pas applicable, la doctrine française estime que, pour l'assistance dans les eaux territoriales d'un État, il convient d'appliquer la *lex loci*, et, pour une assistance en haute mer, la *lex fori*. Les cas pour lesquels tant l'assistant que l'assisté ont leur domicile dans le même État devraient être régis par le droit de cet État. Lorsqu'un contrat d'assistance est conclu, comme en droit commun, c'est la *lex contractus* qui prévaut⁵⁰⁹.

8.252. Il convient encore de faire remarquer que la France a adopté des dispositions législatives particulières relatives aux épaves⁵¹⁰, aux navires abandonnés qui présentent un danger⁵¹¹ et aux biens culturels maritimes^{512,513}. Ces dispositions sont principalement de nature de droit public et présentent donc moins de pertinence relativement au chapitre sur l'assistance du Code belge de la navigation. Il convient toutefois de signaler la réglementation de l'indemnité spéciale relative à l'assistance pour les épaves⁵¹⁴, qui présente toutefois un chevauchement avec la Convention sur

⁵⁰⁷ Bonassies-Scapel, 368-369, n° 522.

⁵⁰⁸ Bonassies-Scapel, 369, n° 523; Vialard, 66-67, n° 70-71 et la référence qui s'y trouve.

⁵⁰⁹ Bonassies-Scapel, 369, n° 523.

⁵¹⁰ Loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes; Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes.

⁵¹¹ Loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés; Décret n° 87-830 du 6 octobre 1987 portant application de la loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures les navires et engins flottants abandonnés.

⁵¹² Art. L.532-1 à L.532-14 du Code du Patrimoine.

⁵¹³ Ici aussi, on ne tient pas compte du Code des transports.

⁵¹⁴ Le Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 contient notamment les dispositions suivantes:

Article 17

Le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en tenant compte :

- 1. Des frais exposés, y compris la rémunération du travail accompli ;*
- 2. De l'habileté déployée, du risque couru et de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ;*
- 3. De la valeur en l'état de l'épave sauvée.*

S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage d'après les bases susindiquées.

Article 18

Si le propriétaire réclame l'épave dans le délai imparti par le présent décret, la rémunération est fixée par accord entre lui et le ou les sauveteurs et, s'il y a désaccord, par le tribunal de commerce du lieu où l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave dans les délais impartis par le présent décret, le directeur de l'inscription maritime ou, dans les départements d'outre-mer, le chef du service de l'inscription maritime propose une rémunération évaluée par lui d'après les bases fixées à l'article précédent.

Si les propositions du directeur ou du chef du service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal de commerce.

Article 19

Lorsqu'un navire a contribué occasionnellement au sauvetage d'une épave, la répartition de la rémunération entre l'armateur, le capitaine et l'équipage est proposée par le directeur ou le chef du service de l'inscription maritime, en tenant compte de l'ensemble des circonstances de fait.

l'assistance 1989, qui bénéficie dès lors d'une priorité⁵¹⁵. En matière d'assistance aux épaves, la *lex rei sitae* s'appliquerait lorsque l'épave est découverte ou apportée dans les eaux françaises ; en haute mer, le statut de propriété est déterminé par la loi du pavillon⁵¹⁶.

- LUXEMBOURG

8.253. Le Luxembourg n'a adhéré qu'en 1991 à la Convention sauvetage de 1910. Il n'est pas partie à la Convention sur l'assistance de 1989.

La Convention sauvetage de 1910 a été ratifiée et reprise dans la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

L'article 115 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois précise que les dispositions de la Convention sauvetage de 1910 s'appliquent « au cas visé par l'article 15-2° de la Convention », c'est-à-dire lorsque toutes les parties intéressées sont des ressortissants du même État que le tribunal devant lequel l'affaire est engagée. Le législateur luxembourgeois a donc opté pour l'application des dispositions de la convention, même en cas de litige entre des personnes luxembourgeoises devant un juge luxembourgeois.

La loi luxembourgeoise ne contient pas d'autre disposition relative à l'assistance.

- PAYS-BAS

8.254. Les Pays-Bas sont liés par la Convention sur l'assistance de 1989, qui est considérée comme ayant un effet direct⁵¹⁷.

Cependant, les dispositions sont reprises dans la législation nationale. L'assistance ou « hulpverlening » – les Pays-Bas utilisent ce terme et non le terme « berging »⁵¹⁸ – dans la navigation maritime est réglementée par les articles 8:550 à 8:577 du *Burgerlijk Wetboek* (Code civil). En vertu de l'article 8:1010⁵¹⁹, l'assistance par des bateaux de navigation intérieure et à des

Si les propositions du directeur ou du chef du service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal de commerce.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui font habituellement les opérations de sauvetage.

Article 20

En ce qui concerne les épaves appartenant à l'Etat et par dérogation aux dispositions qui précèdent, les administrations intéressées, en liaison avec l'administrateur de l'inscription maritime, peuvent interdire leur sauvetage ou, dans le cas où elles ont été sauvées, fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur.

Article 21

La rémunération du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais, droits et taxes ou, en cas de litige, la consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 5 sont assortis du même privilège.

Article 22

Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour marquant la fin des opérations de sauvetage.

⁵¹⁵ Dans ce sens, Bonassies-Scapel, 372, n° 528.

⁵¹⁶ Bonassies-Scapel, 372-373, n° 529.

⁵¹⁷ Voir *supra*, n° 8.157 et les références reprises dans la note de bas de page.

⁵¹⁸ Voir *supra*, n° 8.161.

⁵¹⁹ La disposition est la suivante:

bateaux de navigation intérieure, aux biens qui se trouvent à bord ou provenant d'un bateau de navigation intérieure est régie par les mêmes règles.

L'article 8:553, b., dispose que la section relative à l'assistance ne s'applique pas à « un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et se trouvant depuis au moins 50 ans au fond de la mer ». Cette disposition correspond, même de manière non littérale, à la réserve formulée par les Pays-Bas conformément à l'article 30.1(d) de la Convention sur l'assistance de 1989⁵²⁰.

8.255. S'agissant de l'assistance par l'autorité publique, on peut rappeler d'abord la doctrine, déjà discutée plus haut, du *doorkruising*, qui autorise une récupération des coûts en empruntant la voie du droit privé à moins de se heurter ainsi à une réglementation de droit public⁵²¹.

Le code néerlandais dispose en outre que la section sur l'assistance

mede van toepassing [is] in geval van hulpverlening door of aan een oorlogsschip of ander niet-handelsschip, dat toebehoort aan, dan wel gebruikt of bevracht wordt door de Staat der Nederlanden of enige andere Staat die het Internationaal Verdrag inzake Hulpverlening, 1989 (Trb. 1990, 109), op die schepen van toepassing heeft verklaard (art. 8:554)⁵²².

Sur la base de cette disposition, un navire des autorités publiques portant assistance a en principe bien droit à une rémunération du chef d'assistance. Un élément toutefois frappant est la limitation aux navires des États parties à la convention.

8.256. En outre, le législateur néerlandais a élargi comme suit le champ d'application du droit de l'assistance⁵²³ :

De bepalingen omtrent hulpverlening zijn van overeenkomstige toepassing in geval van hulpverlening:
a. aan op het vaste zeestrand of de oevers van bevaarbaar binnenwater gezonken of aangespoelde zaken;
b. door een schip aan een luchtvaartuig (art. 8:555).

Jusqu'à présent, aucun motif n'est apparu justifier le fait de procéder en droit belge à un élargissement comparable.

8.257. Les articles de loi suivants concernant la direction des activités d'assistance sont également dignes d'intérêt :

De hulpverlening door binnenschepen en de hulp aan binnenschepen, aan zich aan boord daarvan bevindende zaken of aan van een binnenschip afkomstige in bevaarbaar water of welk ander water dan ook drijftige, aangespoelde of gezonken zaken worden geregeld door afdeling 2 van titel 6, met dien verstande dat hetgeen in die afdeling voor de reder is bepaald, wanneer het een binnenschip betreft, geldt voor de eigenaar daarvan en hetgeen voor de kapitein is bepaald, wanneer het een binnenschip betreft, geldt voor de schipper daarvan.

⁵²⁰ La réserve est la suivante:

The Kingdom of the Netherlands reserves the right not to apply the provisions of this Convention when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

⁵²¹ Voir *supra*, n° 8.182.

⁵²² Les Pays-Bas ont déposé la déclaration suivante au moment de la ratification:

The Kingdom of the Netherlands has decided to apply the International Convention on Salvage, 1989 to its warships or other vessels described in paragraph 1 of article 4 of the Convention under the following terms and conditions: according to article 554 of Book 8, Means of Traffic and Transport, of the Netherlands Civil Code, as amended by Act of 2 July 1997 amending Book 8 of the Civil Code with regard to salvage and several other acts, section 2, Assistance, of Title 6 of said Book 8 also applies to salvage by or of a warship or other non-commercial vessel belonging to, operated or chartered by the State of the Netherlands or any other State that has declared the Convention applicable to those ships or vessels.

⁵²³ Voir les explications dans *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 4; comp. PG Boek 8 NBW, 581-583.

Artikel 558

1. Het verlenen van hulp aan een schip, aan zich aan boord daarvan bevindende zaken of aan van een schip afkomstige driftige, aangespoelde of gezonken zaken staat onder leiding van de kapitein en, wanneer er geen kapitein is of deze niet optreedt, onder leiding van de rechthebbende op het schip of de zaak.
2. Bij stranding of aanspoeling aan of op het vaste zeestrand berust de leiding, wanneer kapitein noch rechthebbende optreedt, bij de strandvonder.
3. Indien het noodzakelijk is onverwijld maatregelen te treffen, geldt het in dit artikel bepaalde niet, totdat de kapitein, de rechthebbende of de strandvonder de leiding op zich heeft genomen.

Artikel 559

1. Wanneer een schip door de bemanning is verlaten en door hulpverleners of de strandvonder is overgenomen, staat het de kapitein steeds vrij naar zijn schip terug te keren en het gezag daarover te hernemen, in welk geval de hulpverleners of de strandvonder terstond het gezag aan de kapitein moeten overdragen.
2. Indien de kapitein of de rechthebbende bij de hulpverlening of ter plaatse, waar de geredde zaken worden aangebracht, tegenwoordig is en dit de hulpverlener of de strandvonder bekend is, moeten de hulpverleners of de strandvonder, onverminderd artikel 571, die zaken terstond te zijner beschikking stellen.
3. In de gevallen, waarin de geredde zaken niet op grond van het vorige lid terstond ter beschikking van de kapitein of van de rechthebbende moeten worden gesteld, moeten zij, voor zover zij tijdens de hulpverlening zich aan of op de buitengronden of het vaste zeestrand bevinden, terstond ter beschikking worden gesteld van de strandvonder.

Bien que ces dispositions méritent une attention particulière⁵²⁴, à ce jour, aucune nécessité n'est apparue de les reprendre en Belgique. Elles ne sont pas présentes dans d'autres législations non plus, elles ne concernent aucun problème majeur en Belgique, elles n'ont ici été réclamées par aucun acteur concerné, et elles se situent à la limite de la réglementation de droit public.

8.258. La disposition suivante en matière de responsabilité extracontractuelle ne figure pas non plus dans la législation belge et, à première vue, elle ne paraît pas non plus nécessaire :

Artikel 562

Indien een partij bij een overeenkomst omtrent hulpverlening door haar wederpartij daarbij terzake van een bij de hulpverlening veroorzaakte schade buiten overeenkomst wordt aangesproken, is zij jegens die wederpartij niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst. De artikelen 365 en 366 zijn van overeenkomstige toepassing⁵²⁵.

8.259. L'article 8:563.3 du livre 8 du Code civil néerlandais s'énonce comme suit :

⁵²⁴ Voir les explications dans PG Boek 8 NBW, 586-589.

⁵²⁵ Voir les explications dans PG Boek 8 NBW, 592-593. L'art. 8:365 dispose ce qui suit:

Wordt een vordering als genoemd in de artikelen 362 tot en met 364 buiten overeenkomst ingesteld tegen een ondergeschikte van een partij bij een exploitatieovereenkomst en kan die partij ter afwering van haar aansprakelijkheid voor de gedraging van de ondergeschikte een verveermiddel jegens de eiser ontlenen aan de overeenkomst waardoor haar aansprakelijkheid in gevolge die artikelen wordt beheerst, dan kan ook de ondergeschikte dit verveermiddel inroepen, als ware hijzelf bij de overeenkomst partij.

L'art. 8:366 dispose ce qui suit:

Het totaal van de bedragen verhaalbaar op een derde, die partij is bij een exploitatie-overeenkomst, en zijn ondergeschikten, al dan niet gezamenlijk met het bedrag verhaalbaar op de wederpartij van degenen, die de in de artikelen 363 of 364 genoemde vordering instelde en haar ondergeschikten, mag, behoudens in geval van schade ontstaan uit eigen handeling of nalaten van de aangesprokene, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, niet overtreffen het totaal, dat op grond van de door hen ingeroepen overeenkomst is verschuldigd.

Voor hulp verleend aan een schip en de zaken aan boord daarvan is het hulploon uitsluitend verschuldigd door de reder van het schip, met dien verstande dat de reder een recht van verbaal heeft jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel. Voor hulp verleend aan andere zaken is het hulploon verschuldigd door de rechthebbende op die zaken.

Les Pays-Bas ont donc fait usage de la marge de manœuvre que l'article 13.2 de la Convention sur l'assistance de 1989 laisse aux parties à la convention pour déterminer que le paiement de la rémunération du chef d'assistance s'effectuait par un seul des acteurs concernés, étant bien entendu que celui-ci dispose d'un droit de recours contre les autres acteurs concernés pour leur part distincte. Certes, la « canalisation » de la responsabilité de la rémunération du chef d'assistance vers l'armateur c'est-à-dire, suivant la terminologie néerlandaise, le propriétaire du navire, n'est pas une disposition de droit impératif. Il est possible d'adopter une clause différente dans une convention d'assistance⁵²⁶. Il convient de rappeler que cette possibilité a été reprise dans le texte de la convention précisément à la suite d'une question de la délégation néerlandaise durant la conférence internationale durant laquelle la convention a été adoptée⁵²⁷. Lors de la préparation du livre 8 du Code civil néerlandais, Schadee a défendu la « canalisation » vers l'armateur dans les termes suivants :

Een dergelijke bepaling is van groot nut voor hem, die de hulp verleende. Deze staat op deze wijze tegenover een gemakkelijk vindbare debiteur en behoeft niet te gaan onderzoeken wie de belanghebbenden bij de veelal uit zeer vele partijen bestaande lading zijn [...]. Hij krijgt één vordering jegens één debiteur i.p.v. vele afzonderlijke vorderingen op ieder der belanghebbenden en ter berekening daarvan kan worden volstaan met één globale opgave van waarde [...], zodat de redder zich niet genoopt ziet een waarde voor ieder deel der lading afzonderlijk vast te stellen. Tegenover deze grote voordelen voor de redder staan geen overwegende bezwaren voor de reder. Deze laatste kan door het betaalde hulploon als avarij-grosse om te slaan over de verschillende ladingbelanghebbenden op dezen regres nemen voor hun aandeel in het hulploon [...] en het risico, dat de lading tussen redding en aflevering ter eindbestemming verloren gaat, kan hij verzekeren. Doet hij dit, dan krijgt hij de daarvoor verschuldigde premie als avarij-grosse vergoed [...]. Door deze kanalisatie wordt bereikt, dat de ladingbelanghebbende niet rechtstreeks voor het op zijn lading drukkende aandeel in het hulploon jegens de hulpverlener aansprakelijk is. Hij is debiteur van de hulpverlener noch voor het hulploon verschuldigd voor redding van schip en lading, noch voor dat verschuldigd voor redding van de lading aan boord van het schip alleen⁵²⁸.

Cleton a qualifié ce système de « système néerlandais » et l'a opposé au « système anglais » dans lequel l'assistant doit introduire une action à l'encontre de tous les acteurs concernés, ce qui, bien entendu, pose parfois certains problèmes d'ordre pratique considérables⁵²⁹. Comme exposé ci-dessus, en Belgique également, le navire peut faire l'objet d'une action visant l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance, et le droit belge se rattache donc dans une certaine mesure à ce « système néerlandais ». Les différences résident dans le fait que, pour l'instant en Belgique, cette possibilité n'est pas inscrite expressément dans la loi et que l'assistant est estimé avoir le choix de poursuivre le navire pour l'intégralité ou d'exiger des acteurs concernés une rémunération distincte du chef d'assistance. L'assistant jouit donc en Belgique d'une position encore meilleure que celle qu'il occupe aux Pays-Bas.

⁵²⁶ PG Boek 8 NBW, 604.

⁵²⁷ Voir *supra*, n° 8.208.

⁵²⁸ PG Boek 8 NBW, 604.

⁵²⁹ Cleton, 271-272; voir également Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 42-43; *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 6.

8.260. À l'article 8:564.6 du Code civil néerlandais, la *Common Understanding* concernant les articles 13 et 14 de la Convention sur l'assistance de 1989⁵³⁰ est repris comme suit :

De rechter die een hulploon vaststelt als bedoeld in artikel 563 en een bijzondere vergoeding bepaalt als bedoeld in het eerste lid, is niet verplicht om het bedrag van het hulploon vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en de andere geredde goederen alvorens het bedrag van de bijzondere vergoeding te bepalen.

Une incorporation analogue peut être observée dans le *Merchant Shipping Act 1995* britannique, et elle est également recommandée dans le Code belge de la navigation.

8.261. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre l'assistant et ses sous-traitants ou subordonnés est réglementée de manière originale dans le Code civil néerlandais⁵³¹.

L'article 8:566 du livre 8 du Code civil néerlandais s'énonce comme suit :

- 1. Gerechtigd tot hulploon zijn die personen of groepen van personen, die hulp hebben verleend.*
- 2. Indien de hulp is verleend door personen of groepen, die afhankelijk van elkaar handelden, is aan deze groepen of personen gezamenlijk slechts één bedrag als hulploon verschuldigd.*
- 3. Indien de hulp door een schip is verleend kunnen ook de leden der bemanning, die geen hulp verleenden, tot hulploon gerechtigd zijn.*

L'article 8:567 ajoute à cet égard :

Afstand, jegens wie dan ook, door een lid der bemanning van zijn recht op een aandeel in het door een schip te verdienen of verdiende hulploon is nietig, tenzij het schip blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor hulpverlening of sleepdienst is bestemd of de afstand één bepaalde hulpverlening betreft.

En outre, il est précisé dans l'article 8:568.2 que :

Opvarenden kunnen wegens hulp door hen verleend aan het schip, zich aan boord daarvan bevindende zaken of daarvan afkomstige driftige, aangespoelde of gezonken zaken, slechts recht op betaling hebben, wanneer door hen diensten zijn bewezen, waartoe zij redelijkerwijs niet zijn gehouden.

L'article 8:569 dispose que :

- 1. Indien de hulp is verleend door onafhankelijk van elkaar handelende personen of groepen van personen is ieder dezer personen bevoegd vaststelling te vorderen van het hulploon of de bijzondere vergoeding die hem of de groep, waarvan hij deel uitmaakte, toekomt.*
- 2. Indien de hulp is verleend door afhankelijk van elkaar handelende personen of groepen van personen is ieder dezer personen bevoegd vaststelling te vorderen van het hulploon of de bijzondere vergoeding die aan deze personen of groepen gezamenlijk toekomt.*
- 3. Indien door een schip hulp is verleend, is uitsluitend de reder of de kapitein bevoegd omtrent het hulploon of de bijzondere vergoeding overeen te komen. De door hem gesloten overeenkomst bindt alle tot het hulploon of de bijzondere vergoeding gerechtigden. Hij is verplicht ieder van hen vóór de uitbetaling desverlangd het bedrag van het hulploon of de bijzondere vergoeding schriftelijk mede te delen. Bij gebreke van een overeenkomst is uitsluitend hij, niet alleen gerechtigd, doch ook verplicht gerechtelijke vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding te vorderen en dit te innen.*

⁵³⁰ Voir à ce sujet également Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 48-49.

⁵³¹ Pour des commentaires à ce sujet, voir Cleton, 273; PG Boek 8 NBW, 595-598 et 600-602.

4. *In het in artikel 561, derde lid, bedoelde geval is iedere tot hulploon of bijzondere vergoeding gerechtigde bevoegd de vaststelling daarvan door de rechter te vorderen, ook al mocht over het hulploon of de bijzondere vergoeding een overeenkomst zijn gesloten.*

Jusqu'à présent, aucune nécessité de réglementation ne s'est fait jour en Belgique à cet égard. Il n'existe assurément aucun besoin urgent d'une réglementation contraignante relative à la part revenant à l'équipage⁵³².

8.262. L'article 8:565.2 dispose que, pour le sauvetage distinct des occupants d'un navire, une rémunération du chef d'assistance est due par l'armateur. Dès lors, les Pays-Bas utilisent la liberté qui, s'agissant du sauvetage des personnes, est laissée au droit national par l'article 16.1 de la Convention sur l'assistance de 1989. Le principe que la personne sauvée n'est elle-même jamais redevable d'une rémunération du chef d'assistance est cependant conservé⁵³³. Selon les travaux préparatoires parlementaires, l'article 8:565.2 est une reprise de l'ancien article 568 du Code de commerce. Il a été – de manière assez lapidaire – motivé comme suit :

*Er is geen reden om de reder van het schip waarvan de opvarenden zijn gered niet te verplichten tot betaling van hulploon*⁵³⁴.

8.263. En outre, il est stipulé dans le livre 8 du Code civil néerlandais :

Artikel 574

1. *Indien de rechthebbende op de schepen of andere zaken waaraan hulp is verleend, niet opkomt, is hij, die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen, gerechtigd deze voor rekening en gevaar van de rechthebbende onder zich te houden dan wel bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats.*

2. *De derde-bewaarnemer en de rechthebbende zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.*

Artikel 575

1. *In geval van toepassing van artikel 574 kan hij, die gerechtigd is vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding te vorderen, de bewaarnemer dan wel de rechthebbende op de schepen of zaken, op zijn verzoek door de rechter worden gemachtigd hen geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.*

2. *De bewaarnemer is verplicht degeen, die de zaken in bewaring gaf, zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; degeen die de zaken in bewaring gaf of onder zich hield, heeft deze verplichting jegens de hem bekende rechthebbenden op de zaken.*

3. *De opbrengst van het verkochte wordt in de consignatiekas gestort, voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan degeen, die de zaken in bewaring gaf, uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem terzake van hulploon of bijzondere vergoeding is verschuldigd; voor zover het hulploon of de bijzondere vergoeding nog niet vaststaat, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vordering strekken.*

4. *De in de consignatiekas gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.*

⁵³² Voir *supra*, n° 8.211.

⁵³³ Voir également Cleton, 268.

⁵³⁴ *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 7.

Artikel 576

1. Hij, die gerechtigd is tot hulploon of bijzondere vergoeding, verkrijgt de eigendom van de zaak, waaraan hulp is verleend en waarvoor geen rechthebbende is opgekomen, twee jaren na de beëindiging van de hulpverlening, mits de zaak zich op dat tijdstip nog in zijn macht bevindt en hij datgene heeft gedaan wat redelijkerwijs van hem kan worden gevergd om de rechthebbende te ontdekken en van het gevolg van de hulpverlening op de hoogte te stellen.

2. Het eerste lid vindt geen toepassing, wanneer de rechthebbende zich binnen de in dat lid genoemde termijn bij hem, die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen, heeft aangemeld en aan deze de kosten van bewaring en onderhoud en tot opsporing van de rechthebbende heeft vergoed. Degeen die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen is bevoegd de afgifte op te schorten totdat deze verplichting is nagekomen. Indien de rechthebbende die de zaak opeist, de verschuldigde kosten niet binnen een maand nadat ze hem zijn opgegeven, heeft voldaan, wordt hij aangemerkt zijn recht op de zaak te hebben prijsgegeven.

Même si ces dispositions sont intéressantes⁵³⁵, à ce jour, aucune nécessité n'est apparue pour reprendre une réglementation analogue dans le Code belge de la navigation.

8.264. Le livre 8 dispose encore que :

Article 577

*Les dispositions de loi en matière de gestion d'affaires ne trouvent pas à s'appliquer en matière d'assistance*⁵³⁶.

Il paraît utile de reprendre une clarification analogue dans le Code belge de la navigation, qui correspond d'ailleurs à une option générale choisie pour l'ensemble du Code.

8.265. Le livre 8 du Code civil néerlandais ne prévoit rien en matière d'exigibilité d'intérêts sur la rémunération du chef d'assistance et sur l'indemnité spéciale. Dans un jugement du tribunal de Middelburg du 22 septembre 2004, la rémunération du chef d'assistance accordée a néanmoins été majorée de l'intérêt légal à partir du jour de la cessation des activités d'assistance. Le tribunal a mentionné comme seule motivation de l'attribution des intérêts le fait qu'aucune défense n'avait été évoquée face à la demande d'obtention d'intérêts⁵³⁷. L'exigibilité des intérêts légaux sur la rémunération du chef d'assistance se baserait sur la règle générale selon laquelle un retard de paiement d'une somme d'argent donne droit à une indemnisation sous la forme de l'intérêt légal⁵³⁸. Cette règle figure à l'article 119 du livre 6 du Code civil néerlandais.

8.266. La réglementation de la prescription relative aux actions en matière d'assistance correspond, en droit néerlandais, à l'article 23.1 et 23.2 de la Convention sur l'assistance de 1989. Le législateur néerlandais a en outre fait usage de la possibilité instaurée par l'article 23.3 de la convention de fixer un délai de prescription supplémentaire pour les actions récursoires. L'article 8:1820, alinéa 3 du Code civil néerlandais s'énonce comme suit :

*In afwijking van het eerste lid kunnen rechtsvorderingen tot verhaal op een derde zelfs na afloop van de in dat lid genoemde termijn worden ingesteld gedurende een termijn van drie maanden, te rekenen van de dag waarop degene die een zodanige rechtsvordering tot verhaal instelt ten aanzien van het van hemzelf gevorderde een regeling heeft getroffen of waarop hij te dien aanzien in rechte is aangesproken*⁵³⁹.

⁵³⁵ Voir PG Boek 8 NBW, 607-612.

⁵³⁶ Voir PG Boek 8 NBW, 612-613.

⁵³⁷ Rb. Middelburg, 22 septembre 2004, LJN AR5362.

⁵³⁸ Theunisse, G., *No cure-no pay Contra de Staat der Nederlanden*, Culemborg, Boek op Verzoek, 2005, 150-151.

⁵³⁹ Pour plus de détails, voir *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 10.

Depuis l'introduction de la Convention sur l'assistance de 1989, une réglementation relative à l'impossibilité de la saisie n'est plus présente dans le Code néerlandais⁵⁴⁰.

8.267. Le *Wetboek van Rechtsvordering* néerlandais contient une règle particulière de compétence internationale en matière d'assistance. Sur la base de l'article 637, est compétent :

- le juge du domicile du défendeur ; et
- le juge du lieu où l'assistance a été fournie ; et
- le juge du lieu où le navire est enregistré⁵⁴¹.

En outre, l'article 767 du *Wetboek van Rechtsvordering* peut être important, puisque, « à défaut d'une autre voie pour obtenir un titre exécutoire aux Pays-Bas », le tribunal compétent est celui où le juge des référés a décrété la saisie.

Les dispositions du *Wetboek van Rechtsvordering* sont valides sans préjudice des dispositions des conventions et des règlements communautaires (art. 1 Rv). Elles ne joueront donc que dans la mesure où la Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer et le règlement Bruxelles I ne s'appliquent pas⁵⁴².

8.268. La *Wet bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot zeerecht en binnenvaartrecht* néerlandaise ne contient pas de réglementation en matière d'assistance. Selon l'exposé des motifs, aucune règle de conflit des lois n'était nécessaire, car, en pratique, un droit en grande partie uniforme est appliqué ; les contrats sont souvent conclus aux conditions du LOF, et la plupart des pays sont signataires de la Convention sauvetage de 1910 (aujourd'hui, Convention sur l'assistance de 1989). Le cas échéant, un rapprochement pourrait être effectué avec les règles de conflit des lois en matière d'abordage. Le droit du port où le navire sauvé est acheminé ou du lieu de l'assistance pourraient également être pris en compte⁵⁴³. Boonk estimait que, lorsqu'un contrat d'assistance est conclu, et dans la mesure où la Convention sur l'assistance de 1989 ne s'applique pas, c'est la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles qui doit être appliquée⁵⁴⁴. Depuis son entrée en vigueur, le règlement Rome I doit être appliqué en cas de convention d'assistance

- AUTRES PAYS

8.269. Une lecture synoptique des réponses à un questionnaire du CMI, datant de 2007, sur la mise en œuvre de la Convention sur l'assistance de 1989 avait donné les résultats suivants :

⁵⁴⁰ Voir *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 10-11; Cleton, 276.

⁵⁴¹ L'article 637, alinéa 1 dispose ce qui suit:

In zaken van hulpverlening is artikel 635 van overeenkomstige toepassing en is voorts mede bevoegd de rechter binnen het rechtsgebied van wie de hulp is verleend.

L'article 635 dispose à son tour:

In zaken van aanwaring of van een voorval als bedoeld in artikel 541 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, is mede bevoegd de rechter van de plaats waarin het kantoor naar het schip te boek staat in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, is gelegen.

En outre, le juge désigné par le régime de "compétence relative" des articles 99 et s. est également compétent. Ces articles désignent en l'espèce comme juge compétent le juge du domicile ou de la résidence effective de la personne citée.

⁵⁴² Voir également Cleton, 276-277; Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 69-70.

⁵⁴³ Boonk, 277.

⁵⁴⁴ Boonk, 278.

The provisions of the Convention have been given the force of law in Belgium, Canada, Croatia, France, Greece (law 2391/1966), Italy, Lithuania, Netherlands, New Zealand, Romania, United Arab Emirates, United Kingdom and United States.

They have been incorporated, in whole or in part, in an existing Code or Act in Australia (section 315-329 of the Navigation Act 1912, as amended), China (articles 171-192 of the Maritime Code), Denmark (Chapter 16, Sections 441 to 454 of the Danish Maritime Act; the incorporation was made pursuant to statute no. 205 of 29 March 1995), Germany (articles 740 to 753 HGB as amended by Gesetz zur Neuordnung des Bergungsrechts in der See-und Binnenschiffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz) of 16 May 2001), Latvia (Maritime Code adopted on 29.05.2003 and Maritime Administration and Safety Law adopted on 30.10.2002), Mexico (art. 125 of the 1994 Navigation Act so provides: "All salvage operations and the rights and responsibilities of the parties shall be governed by the International Convention on Salvage"), Norway (Chapter 16 of the Norwegian Maritime Code of 24 June 1994, as amended by Act of 2 August 1996, No. 64), the Russian Federation (Chapter XX of the Merchant Shipping Code) and Sweden, where the Convention has been implemented by transformation, by means of changes in Chapter 16 of the [Maritime] Code. Poland, whose ratification is still pending, has already incorporated in its Maritime Code most of the provisions of the Convention.

The Convention has not been implemented yet by Nigeria. A Maritime Law Reform Committee was established in 1999 by the Federal Minister of Transport with the task to update the entire corpus of Nigerian maritime legislation, including a new Merchant Shipping Act which incorporates the Salvage Convention. The draft prepared by such Committee is being considered by the National Assembly. Until the enactment of the new Merchant Shipping Act, salvage will remain governed, in Nigeria, by the 1910 Convention⁵⁴⁵.

8.270. La réglementation en matière d'assistance du Code maritime norvégien de 1994 est dans une large mesure inspirée de la Convention sur l'assistance de 1989.

La définition du dommage à l'environnement mentionne également le dommage « in the economic zone of Norway » (Section 441, d).

Les dispositions sont déclarées expressément applicables lorsqu'un litige en matière d'assistance est porté devant un juge ou arbitre norvégien (Section 442, premier alinéa). La *lex fori* est donc appliquée en tant que règle de renvoi générale en cas de conflit des lois en matière d'assistance.

Les dispositions sur l'assistance s'appliquent à l'assistance fournie par des navires d'État (Section 442, deuxième alinéa). En matière d'assistance par ou sous le contrôle de l'autorité publique, il est en outre disposé que :

The provisions of the present Chapter have no limiting effect on rules which otherwise apply to salvage operations carried out by or under the supervision of public authorities. Salvors who have taken part in such salvage operations are entitled to salvage reward or special compensation according to the provisions of this Chapter (Section 442, derde lid).

De plus, les dispositions de loi ne s'appliquent pas aux installations permanentes ou pipelines destinés à des « petroleum activities » – la Norvège ayant ainsi légèrement élargi le champ d'application de la Convention sur l'assistance de 1989⁵⁴⁶ – ni aux navires ou objets faisant partie du patrimoine (Section 442, quatrième alinéa).

⁵⁴⁵ Site web du CMI, http://www.comitemaritime.org/worip/pdf/Salvage_conv_1989WP.pdf (le passage en gras a été omis).

⁵⁴⁶ Voir *supra*, n° 8.175.

Le législateur norvégien n'a pas fait usage de la possibilité de rendre l'un des acteurs concernés débiteur initial de la rémunération du chef d'assistance (voir Section 447). Il n'y a pas non plus de solidarité entre le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison. Par contre, d'après le texte de la loi, le propriétaire du navire et « l'affréteur » sont bien tenus responsables du paiement de l'indemnité spéciale⁵⁴⁷. La conformité de cette dernière règle avec la Convention sur l'assistance de 1989 paraît douteuse. Sa reprise dans le Code belge de la navigation n'est par conséquent pas recommandée.

La section 451 du Code maritime norvégien contient un règlement détaillé relatif à la répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire et l'équipage. La teneur de cette disposition est la suivante :

Section 451. Apportionment of Salvage Reward between the Shipowner and Crew

When a ship registered in Norway has salvaged something on a voyage, the salvage reward shall first compensate any damage that the ship, cargo or other property on board may have sustained in the salvage operation, and also expenditure for fuel, wages and food for the master and crew incurred in connection with the salvage.

The remainder, the net salvage reward, shall be apportioned according to the following rules:

1) The reder shall receive three fifths. Of the remainder, the master shall receive one third and the those belonging to the genuine crew two thirds. The share of the crew shall be apportioned in proportion to their respective wages. The share of the master shall nevertheless always be at least twice that of the most highly paid crew member. A pilot on board a salvaging ship participates in the distribution of the share of the crew even if the pilot is not in the employment of the reder, and shall in the event receive a share corresponding to the wages of the senior mate.

2) If the salvage was carried out by a fishing or catching vessel in use as such, four fifteenths shall be distributed equally between the members of the crew, including a pilot on board, of the fifth period of subparagraph 1. Of the remainder, one further crew member's share shall go to the master seiner, and to the master in total two single crew member shares, but at least two fifteenths of the net salvage reward. The rest goes to the reder. The provisions of this subparagraph do not apply to vessels in use in pelagic whaling.

3) If the salvage was performed by a Norwegian State-owned ship in use for purposes of a public law nature, the State shall receive three fifths. The remainder shall be distributed among those on board according to rules laid down by the King. The State may refrain from claiming salvage rewards without incurring liability towards those on board.

4) When there are exceptional reasons indicating a different apportionment, exceptions can be made to the apportionment rules of subparagraphs 1, 2 and 3.

A master or crew member can not waive his or her rights according to this Section unless they have signed on a salvage vessel specially equipped for salvage, or the waiver was made in connection with signing on and relates to a particular salvage operation. In such cases as mentioned in subparagraph 2 of the second paragraph, deviating rules as to apportionment can be agreed by collective agreement.

As soon as the salvage reward has been fixed by agreement or final judgment, the shipowner shall send each person entitled to a share of the salvage reward notification of the amount of the reward and a plan for its distribution. Claims according to subparagraph 4 of the second paragraph or other objections to the distribution must reach the shipowner no later than three months after the notification was sent.

If the ship is not registered in Norway, the laws of the State in which it is registered shall apply.

Conformément à l'article 15.2 de la Convention sur l'assistance de 1989, la réglementation norvégienne vaut expressément pour les navires norvégiens. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire et l'équipage est en effet déterminée par le droit du pavillon du navire.

⁵⁴⁷ Falkanger-Bull-Brautaset, 494.

En outre, la section 454 contient une réglementation relative à la compétence internationale des juges et des règles procédurales annexes. La teneur de cette disposition est la suivante :

Section 454 Rules of Procedure

An action for the fixing or apportionment of a salvage reward or special compensation can be brought at the place where the salvage took place or where the salvaged items were brought ashore. An action for apportionment according to Section 451 must be brought in the jurisdiction where the salvage vessel has its home port or, as the case may be, where the action for the fixing of a salvage reward or special compensation or for apportionment according to Section 448 was brought.

The person who brings an action for the apportionment of a salvage reward or special compensation must sue jointly all those against whom his claims are made. If such an action has been brought, other actions concerning the distribution must be brought at the venue where the first action was brought. The Court consolidates the actions for joint hearing and judgment in so far as this is permitted, cf. Section 98 of the Dispute Act.

Ces règles nationales de compétence internationale ne joueront bien entendu que dans la mesure où la Convention de Lugano ne s'applique pas.

8.271. Dans le *Codice della navigazione* italien figurent encore les dispositions suivantes en matière de DIP :

Articolo 13 - Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero.

Le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero compiuti in alto mare sono regolate dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso o compiuto il ricupero.

La stessa legge regola la ripartizione del compenso per assistenza, salvataggio e ricupero fra l'armatore o l'esercente e l'equipaggio.

Articolo 14 - Competenza giurisdizionale.

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici della Repubblica, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o recuperate si trovano nella Repubblica.

8.272. L'article 766 du Code maritime slovène de 2001 et l'article 778 du Code maritime croate de 2004 contiennent une disposition particulière concernant le débiteur de la rémunération du chef d'assistance vis-à-vis de l'assistant. Quand aucun contrat d'assistance n'a été signé, le propriétaire du navire et les propriétaires des biens sauvés ne sont tenus qu'au paiement de leur part proportionnelle de la rémunération du chef d'assistance. Lorsqu'un contrat d'assistance a bien été signé par le capitaine ou des par le propriétaire du navire, les propriétaires des biens ne sont tenus qu'au paiement de leur part proportionnelle, alors que le propriétaire du navire est responsable de l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance, avec droit de recours contre les propriétaires des biens.

L'article 782 du Code maritime croate mérite également une attention particulière. La teneur de cette disposition est la suivante :

Each crew member of the salvager ship may, after the expiry of one year from the termination of the salvage operations, take legal action against the ship operator of the salvaged ship or owner of other

salvaged property, claiming his apportionment of the salvage reward, provided the salvor itself has not, within that period, initiated the claim for payment of the salvage reward.

Un membre de l'équipage ne peut donc introduire une action directe contre la partie assistée qu'un an après que les opérations d'assistance ont été effectuées, et ce, à condition que l'assistant lui-même n'ait pas encore introduit d'action en paiement de la rémunération du chef d'assistance. Une disposition comparable figure à l'article 772 du Code maritime slovène.

8.273. Au Canada, la Convention sur l'assistance de 1989 a reçu force de loi en vertu de la section 142(1) de la loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et est reprise à l'annexe 3 de la loi⁵⁴⁸.

Pour l'octroi d'une rémunération du chef d'assistance, au Canada comme dans les autres systèmes anglo-américains, il est requis que l'assistance ait été fournie volontairement. Une autorité publique qui, sur la base de ses obligations légales, porte assistance, ne peut en l'espèce, normalement, recevoir pour cela de rémunération du chef d'assistance. Une exception est faite pour ce que l'on appelle les *Crown vessels*⁵⁴⁹.

8.274. En droit sud-africain également, où la Convention sur l'assistance de 1989 a été transposée par le biais du *Wreck and Salvage Act, 1997*⁵⁵⁰, l'exigence d'une action volontaire est traditionnellement appliquée en matière de droit à la rémunération du chef d'assistance. Toutefois, dans un jugement intéressant de la Cour suprême d'Afrique du Sud (Durban and Local Coast Division), il a été statué qu'il est satisfait à l'exigence d'une action volontaire lorsque l'assistance est fournie par une entreprise qui est entièrement propriété de l'État et à laquelle l'État a transféré la compétence, entre autres, de gestion et d'exploitation des ports. Cette entreprise publique a donc bien droit à la rémunération du chef d'assistance⁵⁵¹.

8.275. Les dispositions sur l'assistance du Code maritime chinois de 1992 ont été reprises quasi littéralement de la Convention sur l'assistance de 1989.

Le législateur chinois n'a pas fait usage de la possibilité de rendre un des acteurs concernés débiteur initial de la rémunération du chef d'assistance.

L'article 190 contient une réglementation purement nationale quant à la possibilité de procéder à la vente forcée du navire sauvé et des biens sauvés lorsque la rémunération du chef d'assistance n'est pas payée dans les 90 jours suivant l'assistance ou lorsqu'une sûreté appropriée n'a pas été constituée.

En matière d'assistance par ou sous le contrôle de l'autorité publique, les règles habituelles s'appliquent (art. 192).

⁵⁴⁸ Tetley, IMAAL, 326, note de bas de page 23; Gold-Chircop-Kindred, 599.

⁵⁴⁹ Gold-Chircop-Kindred, 606-607.

⁵⁵⁰ Hare, 284.

⁵⁵¹ Transnet Limited v. mv Mbashi, the cargo laden on board the mv Mbashi and Safbank Line Limited, commenté sur http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_salvage989.html.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS EN CAUSE

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

8.276. Lors de la première consultation s'appuyant sur le livre vert, plusieurs membres de l'ABDM ont indiqué que l'incorporation de la Convention sur l'assistance de 1989 dans un code global de droit maritime pourrait s'avérer utile. Il avait été indiqué à cet égard que de nombreuses conventions maritimes de droit privé avaient par le passé été reprises de manière incomplète ou incorrecte dans la législation belge et que les conventions incorporées n'avaient souvent pas été adaptées en temps utile aussitôt que de nouvelles conventions ou de nouveaux protocoles étaient d'application. Dans ce contexte, il avait également été expressément renvoyé aux dispositions en matière d'assistance et de sauvetage.

La Cour d'appel d'Anvers, l'URAB et le regroupement CRMB-ARMB-LMB ont appuyé l'incorporation de la Convention sur l'assistance de 1989 dans le Code belge de la navigation.

Dans le cadre de cette incorporation, lors de la première série de consultations, aucune vision divergente n'a été relevée. Il est donc permis de supposer qu'elle était largement soutenue.

8.277. À la question de savoir si la liberté contractuelle devait expressément être confirmée dans la loi, l'ABDM a indiqué que la Convention sur l'assistance de 1989 était de toute manière une disposition de droit supplétif, bien qu'un membre ait estimé que les dispositions étaient d'intérêt public, que le juge devait conserver une possibilité de contrôle en toutes circonstances et qu'aucune dérogation contractuelle n'était possible à cet égard.

La Cour d'appel d'Anvers, l'URAB et le regroupement CRMB-ARMB-LMB ont estimé préférable que la liberté contractuelle se trouve expressément confirmée dans la loi.

L'International Group of P&I Clubs a estimé qu'une mention expresse de la liberté contractuelle dans le Code belge de la navigation était souhaitable si l'on entendait renforcer l'autonomie des parties. Il a fait remarquer que les contrats d'assistance étaient essentiellement une question de droit privé, si bien que la liberté contractuelle devait jouer.

8.278. À la question de savoir si le législateur devait tenir compte des évolutions récentes comme le LOF 2000 et la clause SCOPIC, et si oui, de quelle manière, l'ABDM a répondu que la simple reprise de ces dispositions semble très difficile parce qu'elles s'inscrivent dans le cadre du droit anglais et de l'arbitrage. En outre, la question s'est posée de savoir s'il appartenait bien au législateur de reprendre des contrats étrangers. L'URAB a également estimé que la clause SCOPIC 2000 ne devait pas être incorporée dans le Code belge de la navigation. L'International Group of P&I Clubs a signalé que le LOF 2000 et la clause SCOPIC résultaient d'initiatives du secteur lui-même et, sous leur forme actuelle, étaient bien comprises et efficaces. Il n'a pas considéré que ces contrats doivent être soumis à une législation particulière. La Cour d'appel d'Anvers et le regroupement CRMB-ARMB-LMB ont estimé qu'il fallait tenir compte des évolutions récentes visées. Ils n'ont cependant pas répondu à la question de savoir de quelle manière il convenait de procéder.

8.279. Le regroupement CRMB-ARMB-LMB a indiqué que les assistants doivent être encouragés à jouer un rôle dans la prévention, la lutte ou la limitation de la pollution. La position de l'International Salvage Union selon laquelle il faut introduire un droit à une rémunération pour *environmental salvage* lui paraît fondée et justifiée. La Cour d'appel d'Anvers a également soutenu la proposition visant à encourager l'adoption de mesures favorables à l'environnement.

L'ABDM s'est demandé pourquoi il était seulement question dans le livre vert de l'*environmental salvage*. Selon elle, ce que l'on appelle *liability salvage* était au moins aussi important. Un assistant qui réussit à protéger un ouvrage d'art (par exemple, un pont) d'un dommage certain, mais qui ne réussit pas à sauver le navire et/ou la cargaison eux-mêmes, a atteint un résultat utile. Un tel résultat utile mérite une rémunération, même si ni le navire, ni la cargaison n'ont été sauvés. Son acte a en effet évité une action en responsabilité du propriétaire de l'ouvrage d'art contre le navire et donc à charge des assureurs du navire. L'ABDM a proposé d'attribuer une rémunération pour *liability salvage*, mais limitée à un certain montant. L'ABDM a également jugée positive la reconnaissance de l'*environmental salvage*. Sur le plan pratique, l'ABDM a suggéré une protection légale additionnelle pour les assistants dans les cas où la Convention sur l'assistance de 1989 ne s'applique pas, comme dans le cas d'une assistance relativement à un bien attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral, ou d'un pur *liability salvage*. La législation belge pourrait prévoir l'application dans pareils cas de la *lex fori* et octroyer une indemnité conformément aux principes de l'article 14 de la convention. Même si les assistants n'ont pas atteint de résultat utile au sens du sauvetage du navire, de la cargaison ou d'un bien dans l'eau, en raison de la prévention d'un dommage à l'environnement ou d'un dommage en responsabilité civile, ils devraient pouvoir obtenir encore une rémunération. Le système alternatif ne devrait cependant entrer en action que dans la mesure où les dispositions de la convention elles-mêmes ne prévoient pas de rémunération. L'intention ne peut être de donner à l'assistant une chance de rémunération lorsqu'il n'a pas dûment rempli sa tâche en vertu de la convention.

L'URAB a indiqué que les assistants devaient être encouragés à jouer un rôle dans la prévention, la lutte ou la limitation de la pollution à la condition que cela s'effectue en renvoyant aux critères qui ont été établis par l'article 13 de la Convention sur l'assistance de 1989.

L'International Group of P&I Clubs a estimé que les assistants étaient aujourd'hui suffisamment encouragés à prévenir ou limiter les dommages à l'environnement. Il a indiqué que l'article 13 de la Convention sur l'assistance de 1989 stipule déjà que la rémunération normale du chef d'assistance est établie en tenant compte des efforts fournis pour prévenir ou limiter un dommage à l'environnement. En outre, l'indemnité spéciale de l'article 14 garantit à l'assistant une récupération intégrale de ses coûts. Enfin, il y a encore la clause SCOPIC, fruit de la collaboration entre l'International Group et l'International Salvage Union, destinée à être utilisée conjointement avec le LOF et qui comporte une méthode alternative de rémunération. La clause SCOPIC prévoit en particulier un tarif convenu d'indemnisation pour le personnel, l'équipement et les remorqueurs utilisés lors de l'assistance et attribue à l'assistant lui-même un droit à une majoration de 25 %. Elle est invoquée dans environ 20 % des dossiers d'assistance LOF. L'International Group of P&I Clubs était par conséquent d'avis que les assistants étaient largement rémunérés pour leurs efforts pour l'environnement et qu'aucune rémunération supplémentaire n'était nécessaire.

La Direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement a exprimé une opinion analogue à celle de l'International Group of P&I Clubs. Elle a indiqué que la Convention sur l'assistance de 1989, contrairement aux assertions de l'International Salvage Union, fournissait bien des «adequate incentives» afin d'encourager l'assistance à la prévention des risques de dommage à l'environnement. La possibilité, en cas d'intervention réussie de l'assistant, d'obtenir une indemnité spéciale qui est 100 % supérieure aux dépenses effectives (coûts d'investissement compris) contient déjà bien entendu un élément de profit. En outre, la Direction générale a souligné la possibilité de désactiver le système de la Convention sur l'assistance de 1989 et de recourir à la clause SCOPIC. Si l'on estimait que cette clause ne présentait pas de tarif adéquat ou que la prime de 25 % n'était pas suffisante, ces tarifs

pourraient être éventuellement adaptés, mais chaque fois sur la base des dépenses effectives (en ce compris les coûts d'investissement). La Direction générale Environnement ne voyait pas en quoi une indemnisation de l'assistant sur la base des dépenses effectives (en ce compris les coûts d'investissement), majorée d'une prime de rémunération justifiée, tributaire de la qualité de l'intervention, était problématique. Selon la Direction générale Environnement, établir un lien avec la valeur de l'environnement qui, grâce à l'intervention, a été préservé, ouvrirait la porte à des bénéfices excessifs.

8.280. Le regroupement CRMB-ARMB-LMB a soutenu que les nouvelles dispositions en matière d'assistance devaient rendre la Belgique attractive pour l'arbitrage en matière d'assistance. C'était également l'avis de la Cour d'appel d'Anvers, qui a toutefois fait remarquer que, pour rendre la Belgique plus attractive comme centre d'arbitrage, il était davantage nécessaire de disposer d'une meilleure codification de la réglementation en matière d'assistance et d'une meilleure organisation de l'arbitrage lui-même.

L'ABDM a fait remarquer qu'une interprétation correcte de la Convention sur l'assistance de 1989 avec une rémunération correcte des assistants aura pour conséquence de rendre plus attractifs la juridiction ou l'arbitrage belges pour ces assistants. À l'heure actuelle, les assistants évitent le forum belge parce que des rémunérations moins élevées y sont octroyées. Le système d'arbitrage anglais est plus avantageux pour les assistants et les autres parties concernées, les assureurs de la cargaison et assureurs tous risques ne voient pas d'objection à cette pratique. Il en résulte que les arbitres anglais attirent les dossiers d'assistance. Quand il ne s'agit pas de biens concrets, les assureurs de la cargaison du navire estiment également, y compris dans leur propre intérêt, que des rémunérations substantielles des assistants sont nécessaires. Sans les assistants, qui sont en mesure d'opérer les lourds investissements nécessaires, le dommage serait en effet encore plus important.

L'URAB a fait remarquer que l'assistant devrait adapter les clauses de juridiction en question dans le LOF pour que le droit belge puisse être d'application. Adapter de telles clauses standard suscite néanmoins des réticences, car ces clauses (à l'instar de la clause SCOPIC) sont le résultat de négociations complexes. En outre, l'URAB a souligné que le LOF n'était pas conçu pour être appliqué au droit belge. Si l'on veut rendre le droit belge plus attractif pour les clauses d'arbitrage, il faudra également en tenir compte.

8.281. Les navires ayant sombré et les autres biens se trouvant ou non dans un navire ayant sombré doivent, pour l'ABDM, ne tomber sous le coup des dispositions de la Convention sur l'assistance de 1989 que lorsqu'ils se trouvent en danger. Elle a estimé que c'était également la portée de la convention qui, dans son article 1.a), mentionne le « danger » comme critère fondamental. Lorsque des navires ou des biens ayant sombré ne se trouvent pas en danger, elle a estimé qu'il n'était pas souhaitable d'appliquer les dispositions de la Convention sur l'assistance de 1989.

L'URAB s'est montrée réticente concernant une disposition suivant laquelle les navires et les autres propriétés ayant sombré, se trouvant ou non dans un navire ayant sombré, tombent sous le coup de la notion de « bien ». Elle veut éviter l'application cumulée de la législation sur l'assistance et de la législation sur les épaves.

8.282. La Direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement a jugé souhaitable d'examiner un élargissement de la définition de la notion de dommage à l'environnement reprise à l'article 1(d) de la Convention sur l'assistance de 1989.

L'ABDM a émis des réserves vis-à-vis d'un éventuel élargissement de la notion de dommage à l'environnement à des dommages à l'environnement en haute mer ou dans les ZEE. Elle a estimé qu'un tel élargissement, en raison de la primauté de la convention dans l'ordre juridique belge, resterait probablement sans conséquences. Par ailleurs, dans les cas où la convention ne s'applique pas, une réglementation alternative pourrait éventuellement être mise en place.

L'URAB a estimé que la Belgique n'avait pas à jouer un rôle pionnier en la matière. La Belgique pourrait éventuellement introduire une motion auprès de l'OMI en vue de modifier la convention sur ce point, mais, pour l'instant, il n'y aurait pas de raison de déroger à la convention dans le Code belge de la navigation.

L'International Group of P&I Clubs a jugé la définition actuelle figurant dans la convention suffisamment large.

8.283. S'agissant de l'éventuel élargissement de l'applicabilité des dispositions de la convention aux plateformes et aux unités de forage, l'ABDM a formulé les mêmes réserves qu'à l'égard de l'élargissement de la notion de dommage à l'environnement. Dans le champ d'application de la convention, la législation belge ne peut pas s'écarter des dispositions de la convention.

Le regroupement CRMB-ARMB-LMB a jugé souhaitable de rendre les règles en matière d'assistance applicables aux plateformes et unités de forage. Il a en particulier évoqué la problématique des navires FPSO.

L'URAB a estimé qu'un tel élargissement pourrait être intéressant mais requiert un examen plus approfondi des conséquences.

L'International Group of P&I Clubs a indiqué qu'il ne fournissait pas de couverture pour les installations en question et qu'il ne pouvait dès lors pas se prononcer sur la question.

8.284. Les pouvoirs publics ne doivent, selon l'ABDM, percevoir de rémunération du chef d'assistance que lorsque l'assistance a été fournie volontairement, sans répondre à une obligation préalable. Il doit s'agir d'une règle de base de l'assistance et il n'y aurait aucun motif d'y déroger. En réalité, les services publics agiraient plutôt exceptionnellement sans obligation préalable.

L'International Group of P&I Clubs a formulé pour l'essentiel le même avis. Il a souligné que la rémunération du chef d'assistance doit être fixée conformément à la Convention sur l'assistance de 1989 et qu'aucun autre droit que la rémunération du chef d'assistance ne doit être accordé.

L'URAB n'avait pas émis d'objection à l'octroi aux pouvoirs publics d'un droit à la rémunération du chef d'assistance. Elle a proposé de renvoyer au LOF et à la clause SCOPIC.

Le regroupement CRMB-ARMB-LMB a estimé que les pouvoirs publics ne devaient en principe pas percevoir de rémunération du chef d'assistance mais que cette possibilité pouvait éventuellement être envisagée, étant donné que le DAB Vloot entend être un service qui accepte des missions commerciales. La DAB Vloot elle-même n'a pas adopté de position sur le droit d'une autorité publique à la rémunération du chef d'assistance.

L'Autorité portuaire d'Anvers a signalé que la notion d'« obligation » au sens de l'article 5.3 de la Convention sur l'assistance de 1989 devait faire l'objet d'un examen plus approfondi. L'obligation légale de lutter contre l'incendie dans le port de la ville d'Anvers incomberait par exemple à la

ville d'Anvers. En revanche, le flou règne quant à l'utilisation d'un remorqueur du port dans un contexte d'assistance. La jurisprudence actuelle en cassation n'offrirait pas de réponse en la matière. L'Autorité portuaire d'Anvers a jugé souhaitable, compte tenu de la nouvelle répartition des compétences entre la ville et le port, de fixer une réglementation plus précise en termes de droit à la rémunération du chef d'assistance. À cet égard, il conviendrait également d'examiner l'octroi d'un privilège maritime en tant qu'assistant.

8.285. Pour l'ABDM, l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989 est clair, en ce sens que seul le propriétaire du navire doit payer l'indemnité spéciale, alors que la rémunération ordinaire du chef d'assistance, en vertu de l'article 13, doit être payée par tous les acteurs de la cargaison. Sur ces points, il ne serait pas possible de déroger à la convention.

L'URAB a estimé néanmoins qu'il était souhaitable et équitable que toutes les personnes qui ont tiré parti des activités d'assistance contribuent à l'indemnité spéciale. Le regroupement CRMB-ARMB-LMB a également jugé que cela était souhaitable.

L'International Group of P&I Clubs a indiqué qu'une contribution de tous les bénéficiaires serait peut-être équitable, mais qu'une règle dans ce sens poserait de sérieux problèmes d'ordre pratique, notamment pour déterminer qui a tiré avantage de l'assistance et comment la responsabilité doit être partagée. Actuellement, la responsabilité du paiement de l'indemnité spéciale est un risque du propriétaire du navire, couvert par les P&I Clubs. L'International Group a plaidé pour qu'aucune modification ne soit apportée au système actuel.

8.286. L'ABDM a estimé que les personnes sauvées ne devaient pas être redevables d'une rémunération du chef d'assistance, même si elles se sont elles-mêmes mises en danger par un comportement téméraire. Sauver des personnes en danger de mort en mer constitue une obligation légale et humanitaire. Cette obligation est sanctionnée pénalement. Accorder une rémunération du chef d'assistance pour le sauvetage de vies humaines n'est dès lors pas souhaitable.

Le regroupement CRMB-ARMB-LMB a souligné les problèmes relatifs à la définition d'un comportement téméraire (par exemple, dans le cas de la pratique de la voile en solitaire).

8.287. En matière de prescription des actions récursoires, l'ABDM a préconisé un système tel que figurant à l'article 91, A, § 3, alinéa 6*bis* de la Loi maritime.

Un délai de prescription supplémentaire de trois mois pour les actions récursoires a également été soutenu par l'URAB, mais demande selon elle une étude plus approfondie.

La Cour d'appel d'Anvers s'est déclarée en faveur d'un délai de prescription supplémentaire pour les actions récursoires, et ce, pas uniquement en matière d'assistance. Les magistrats ont marqué leur préférence pour une disposition générale en ce sens concernant toutes les actions récursoires.

L'International Group of P&I Clubs a considéré que l'instauration d'un délai de prescription de trois mois pour les actions récursoires, après le délai de prescription de deux ans pour les actions relatives à la rémunération du chef d'assistance, poserait des problèmes, en particulier lorsque la rémunération du chef d'assistance n'est pas octroyée dans les deux ans.

8.288. L'ABDM a estimé qu'il n'était pas souhaitable de préciser dans la législation nationale quels sont les objectifs humanitaires au sens de la Convention sur l'assistance de 1989. Une telle définition reviendrait pour le législateur belge à adopter une norme et à modifier la convention.

8.289. Relativement à un régime légal ou décretaal pour l'accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge, l'ABDM a estimé que la Belgique ne devait pas faire cavalier seul. Une telle initiative doit s'insérer dans la législation internationale attendue dans le contexte européen. L'ABDM visait incontestablement ici la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, entrée en vigueur depuis lors⁵⁵², et qui devait être transposée en droit interne au plus tard pour le 30 novembre 2010⁵⁵³. L'ABDM s'est également déclarée favorable à l'instauration d'un mécanisme décisionnel analogue à la structure anglaise du SOSREP.

L'URAB a indiqué qu'il fallait attendre la transposition complète du paquet Erika III en matière de normes techniques et la transposition du paquet responsabilité (LLMC, HNS, Bunker) pour avoir une idée claire de la situation. À la lumière de ces circonstances, l'URAB n'a pas jugé souhaitable l'introduction du *CMI Draft Instrument on Places of Refuge*.

Pour le regroupement CRMB-ARMB-LMB, un régime légal ou décretaal qui encourage l'accueil des navires en détresse dans des lieux de refuge est souhaitable. Le régime devrait être en harmonie avec la législation de nos pays voisins, le *CMI Draft Instrument on Places of Refuge* et le paquet Erika III. Il faudrait également examiner la question du caractère contraignant de l'accès à un lieu ou un port de refuge pour le capitaine. Enfin, la réglementation devra être facile à interpréter pour le capitaine ou son conseiller à terre.

8.290. L'International Group of P&I Clubs a en outre fait part de son avis selon lequel, en droit belge, le propriétaire du navire est non seulement responsable de sa propre part dans la rémunération du chef d'assistance mais aussi coresponsable de la part des autres acteurs, en particulier à propos de la cargaison. L'assistant pourrait également faire saisir le navire comme sûreté pour l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance. Dans la plupart des autres pays, l'assistant ne pourrait saisir le navire que comme sûreté de la responsabilité du navire. Il est vrai que la cargaison se trouve généralement à bord du navire et, lorsque l'assistant saisit la cargaison comme sûreté de la responsabilité de la cargaison, il saisit également le navire, à moins que la cargaison ait été déchargée. En la matière, selon l'International Group of P&I, Clubs le droit belge devrait être mieux adapté.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS EN CAUSE

8.291. La Convention sur l'assistance de 1989 compte un grand nombre de signataires, parmi lesquels des nations importantes dans le domaine de la navigation. Tous les pays voisins de la Belgique, à l'exception du Luxembourg, sont parties à la convention. La Belgique elle-même a adhéré relativement tard à la convention et n'a pas aligné la Loi maritime sur cette convention.

⁵⁵² JOUE 28 mai 2009, L 131/101.

⁵⁵³ Les dispositions relatives aux lieux dits de refuge qui étaient déjà reprises dans la Directive initiale sur le suivi du trafic des navires ont été mises en oeuvre dans le Décr.P. fl. du 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du "Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum" (Centre de coordination et de sauvetage maritimes) (M.B. 26 octobre 2006) et l'A.R. du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (M.B. 11 octobre 2005); A.R. 10 septembre 2010 modifiant diverses dispositions transposant la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil, afin de transposer partiellement la Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic de navires et d'information (M.B. 26 octobre 2010, Ed. 2).

Lors de la rédaction du chapitre du Code belge de la navigation concernant l'assistance, l'objectif principal doit être de veiller à une insertion correcte de la Convention sur l'assistance de 1989 dans le droit belge de la navigation. Lors de la première consultation publique, l'incorporation de la convention dans le nouveau code a déjà été largement soutenue.

8.292. Un deuxième objectif doit être de faire bon usage, dans le Code belge de la navigation, de la marge de manœuvre laissée par la Convention sur l'assistance de 1989 au législateur national.

Pour soutenir le secteur de la navigation et le secteur portuaire en Belgique ainsi que le forum maritime belge, il convient en particulier de créer un climat législatif favorable aux assistants. Pour l'instant, les assistants donnent la préférence à un arbitrage à Londres, où ils estiment pouvoir compter sur une réglementation plus généreuse et sur des arbitres qui leur sont plus favorables.

L'analyse juridique qui précède a déjà permis d'établir que les options suivantes sont souhaitables :

- un élargissement limité du champ d'application des règles d'assistance à toutes les plateformes et unités de forage qui répondent à la notion de navires au sens du Code belge de la navigation, y compris lorsqu'elles ne sont pas sur un lieu en activité ;
- une confirmation du principe du droit de l'autorité publique à la rémunération du chef d'assistance ;
- une réglementation qui offre de larges possibilités en matière de pouvoir de représentation lors de la conclusion de conventions d'assistance ;
- la possibilité pour l'assistant de s'adresser, au choix, au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'utilisateur du navire ou aux divers acteurs du chargement pour obtenir la rémunération du chef d'assistance ;
- s'agissant du droit de l'équipage à une rémunération du chef d'assistance, un renvoi au droit pertinent en matière de contrats de travail, donc sans reprise d'une règle matérielle spécifique dans le Code belge de la navigation ;
- l'exclusion de l'action en paiement d'une rémunération du chef d'assistance à l'encontre des personnes sauvées ;
- l'introduction d'une réglementation expresse en termes d'exigibilité des intérêts ;
- l'introduction d'un délai de prescription complémentaire pour les actions récursoires ;
- la reprise des règles de renvoi figurant dans la Convention sur l'assistance de 1989.

La visée générale de ces propositions est de rendre aussi attractif que possible le cadre légal belge pour l'assistance et la résolution des litiges en la matière. Même si toutes les réponses au livre vert n'ont pas été unanimes, les mesures proposées ne sont, pour l'essentiel, pas à l'encontre de la tendance générale observée lors de la première consultation publique, et elles y trouvent en partie un appui explicite. En outre, les propositions faites sont en partie étayées par l'examen de droit comparé effectué.

8.293. Un problème difficile à résoudre par le biais de la législation est celui de la rémunération du chef d'assistance relativement peu élevée généralement accordée en Belgique, qui fait que la Belgique n'est pas, pour l'instant, un forum attractif.

Grâce à la reprise d'une règle d'interprétation, il est cependant possible de mobiliser la jurisprudence judiciaire et arbitrale belge pour accorder une rémunération du chef d'assistance plus généreuse, conforme à la jurisprudence en vigueur à Londres, qui constitue en la matière le forum dominant.

8.294. L'introduction par une loi du *liability salvage* n'est pas possible sans dénoncer d'abord la Convention sur l'assistance de 1989. En outre, aucun exemple connu n'existe dans d'autres systèmes juridiques et la problématique est pour l'instant à l'examen au niveau du CMI. Il n'est pas souhaitable, dans le contexte actuel, de créer une législation belge d'exception.

Pour le même motif, il n'est pas possible non plus de créer une réglementation nationale alternative relative à l'*environmental salvage*.

E) CONCLUSION

8.295. Même si la Belgique est partie à la Convention sur l'assistance 1989, la Loi maritime contient toujours les dispositions de la Convention sauvetage de 1910.

L'objectif premier du chapitre du Code belge de la navigation concernant l'assistance doit être d'intégrer correctement la Convention sur l'assistance de 1989 dans le Code belge de la navigation.

Un second objectif doit être de faire bon usage, dans le Code belge de la navigation, de la marge de manœuvre laissée par la Convention sur l'assistance de 1989 au législateur national. Pour soutenir le secteur belge de la navigation et des ports ainsi que le forum maritime belge, il convient en particulier de créer un climat législatif favorable aux assistants. Pour l'instant, en effet, les assistants donnent la préférence à l'arbitrage à Londres.

Pour compléter ou développer le régime contenu dans la Convention sur l'assistance de 1989, la préférence doit aller à l'intégration dans le Code belge de la navigation des mesures suivantes :

- un élargissement limité du champ d'application des règles d'assistance à toutes les plateformes et unités de forage qui répondent à la notion de navires au sens du Code belge de la navigation, y compris quand elles ne sont pas sur un lieu en activité ;
- une confirmation de principe du droit de l'autorité publique à la rémunération du chef d'assistance ;
- une réglementation qui offre de larges possibilités en matière de pouvoir de représentation lors de la conclusion de conventions d'assistance ;
- la possibilité pour l'assistant de s'adresser, au choix, au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'utilisateur du navire ou aux divers acteurs du chargement pour obtenir la rémunération du chef d'assistance ;
- s'agissant du droit de l'équipage à une rémunération du chef d'assistance, un renvoi au droit pertinent en matière de contrats de travail, donc sans reprise d'une règle matérielle spécifique dans le Code belge de la navigation ;
- l'exclusion de l'action en paiement d'une rémunération du chef d'assistance à l'encontre des personnes sauvées ;
- l'introduction d'une réglementation expresse en termes d'exigibilité des intérêts ;
- l'introduction d'un délai de prescription complémentaire pour les actions récursoires ;
- la reprise des règles de renvoi figurant dans la Convention sur l'assistance de 1989 ;
- l'insertion d'une règle d'interprétation.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 8.14. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

8.296.

Chapitre 2 – Assistance

Article 8.14. Définitions

§ 1. Pour l'application du présent Chapitre, on entend par:

1° "assistance": tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux;

2° "bien": tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque;

3° "dommage à l'environnement": un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires;

4° "paiement": le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu du présent Chapitre.

§ 2. Pour l'application du présent Chapitre, on assimile à un navire tout autre engin ou toute structure capable de naviguer.

B) COMMENTAIRE

8.297. Certaines notions doivent être définies de manière spécifique en vue de la rédaction du chapitre du Code belge de la navigation relatif à l'assistance. Ces descriptions de notions ne conviennent pas au titre 1 du Code belge de la navigation, car les notions ont une signification spécifique dans les dispositions reprises dans ce chapitre concernant l'assistance.

8.298. La description de la notion d'assistance dans le § 1, 1° proposé est reprise de l'article 1, a) de la Convention sur l'assistance de 1989. La notion d'assistance ne doit donc être que peu commentée. Il est bien entendu essentiel de délimiter le champ d'application des règles de ce chapitre. Cette définition de la notion ne peut être reprise dans le titre 1 de l'Ébauche du Code belge de la navigation, car cette notion est utilisée avec une autre définition dans le droit international uniformisé en matière de limitation de responsabilité (voir art. 1.3 LLMC).

8.299. La notion de « bien » est une notion générale qui peut revêtir une autre signification dans d'autres chapitres du Code mais qui, dans les dispositions relatives à l'assistance, a une signification spécifique. La définition reprise est la définition de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 1, c)). On s'en est tenu au terme « bien » (*zaak* en néerlandais). Dans la disposition correspondante du livre 8 du Code civil néerlandais (art. 551, c.), il est question de « marchandises » (*goederen*), car le terme *zaak* convient moins bien à la définition de la *vrachtvordering*⁵⁵⁴. Le terme *goederen* est également utilisé ailleurs dans la traduction néerlandaise de la

⁵⁵⁴ *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 3.

convention en Belgique, mais dans un souci de cohérence, ce terme sera corrigé dans les dispositions pertinentes présentées ci-après de l'Ébauche du Code belge de la navigation. Le terme *zaak* correspond mieux à l'usage linguistique juridique belge, au contexte de la convention, qui est axée essentiellement sur l'assistance à des biens matériels, aux textes authentiques anglais et français (*property*; biens) et à des réflexions antérieures allant dans le même sens dans la doctrine belge⁵⁵⁵.

8.300. Les notions de « dommage à l'environnement » et de « paiement » sont utilisées également avec un sens spécifique dans les dispositions relatives à l'assistance. Elles ont également été reprises de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 1, d) et e) respectivement).

8.301. Par *vessel*, on entend, selon la Convention sur l'assistance de 1989, « any ship or craft, or any structure capable of navigation » (art. 1, b)). Au chapitre premier du titre 1 de l'Ébauche du Code belge de la navigation, la notion de « navire » a déjà été définie comme « engin, avec ou sans force motrice propre, avec ou sans tirant d'eau, qui flotte ou qui a flotté, et qui est utilisé ou qui est propre à être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, en ce compris les aéroglisseurs, mais à l'exclusion des installations fixes, hydravions et véhicules amphibies » (art. 3.1, 1°).

La définition du navire dans la Convention sur l'assistance de 1989 est sans doute plus large que la définition générale de l'Ébauche du Code belge de la navigation, étant donné qu'elle peut couvrir, par exemple, les hydravions et les véhicules amphibies. Par ailleurs, tous les navires qui répondent à la définition de l'Ébauche du Code belge de la navigation répondent également à la définition large de la Convention sur l'assistance de 1989. Il convient par conséquent d'indiquer que, pour l'application du chapitre relatif à l'assistance, toutes les autres embarcations et constructions permettant de naviguer sont assimilées à un navire. Cette approche permet de garantir que les dispositions sur l'assistance du Code belge de la navigation seront appliquées conformément à la convention. La disposition requise est reprise dans le § 2 proposé.

B.2. ARTICLE 8.15. JURIDICTION

A) TEXTE DE LOI

8.302.

Article 8.15. Jurisdiction

Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions en matière d'assistance lorsque le domicile du requérant, le lieu où le navire a été enregistré ou immatriculé ou est habituellement amarré, le lieu où l'assistance a été fournie ou le lieu où les biens sauvés ont été amenés, se situe sur le territoire belge.

B) COMMENTAIRE

8.303. Il est souhaitable de reprendre dans le Code belge de la navigation une disposition particulière concernant la compétence internationale en matière d'assistance, qui s'applique dans la mesure où le juge compétent n'a pas été désigné par la Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, le

⁵⁵⁵ Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 158, n° 1364. Sauf en ce qui concerne les cas spécifiques de réclamation du fret et du droit de passage, les travaux préparatoires n'abordent pas la distinction entre les biens matériels et les biens.

règlement Bruxelles I ou le Code de droit international privé⁵⁵⁶. L'un des objectifs de l'Ébauche du Code belge de la navigation est de rendre le forum belge attractif pour les litiges maritimes. Pour être efficaces, les mesures prises à cet égard doivent être renforcées par une large compétence juridictionnelle des juges belges. Les fondements de compétence mentionnés dans la disposition proposée sont acceptés dans au moins un de nos pays limitrophes, si bien qu'ils peuvent difficilement être considérés comme excessifs.

B.3. ARTICLE 8.16. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

8.304.

Article 8.16. Application internationale

§ 1. Le présent Chapitre s'applique:

1° lorsqu'une action judiciaire ou arbitrale relative aux questions traitées dans la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance sont introduites en Belgique;

2° à toute autre question traitée dans le présent Chapitre à laquelle s'applique le droit belge.

§ 2. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire, le commandant et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire prêtant assistance.

Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

§ 3. La mesure dans laquelle une personne morale étrangère de droit public qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par le présent Chapitre est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

§ 4. Sans préjudice du § 1, l'article 8.25 s'applique à tout navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré.

B) COMMENTAIRE

8.305. Le § 1 proposé constitue l'incorporation, dans le Code belge de la navigation, de l'article 2 de la Convention sur l'assistance de 1989, étant bien entendu que le chapitre vaut également pour tous les aspects relevant du droit belge qui ne sont pas réglementés par la convention.

8.306. Le § 2 proposé est une règle objective unifiée de renvoi, figurant à l'article 15.2 de la Convention sur l'assistance de 1989. Le premier alinéa a tenu compte de la version anglaise, plus claire (« that vessel »). Lorsque le navire ne porte pas de pavillon, il est possible, sur la base d'une interprétation autonome, de se retrouver dans le champ d'application du droit du port d'attache ou de l'emplacement habituel. À défaut, il convient de renvoyer au DIP commun, dans la mesure où il régit la répartition de la rémunération du chef d'assistance.

⁵⁵⁶ Voir *supra*, n° 8.218.

8.307. Le § 3 proposé s'inspire de l'article 5.3 de la Convention sur l'assistance de 1989.

8.308. Le § 4 proposé donne exécution à l'article 10.2 de la Convention sur l'assistance de 1989.

B.4. ARTICLE 8.17. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

8.309.

Article 8.17. Application matérielle

§ 1. Le présent Chapitre s'applique également aux plates-formes fixes ou flottantes et aux unités mobiles de forage au large qui sont des navires, même lorsque ces plates-formes ou unités de forage sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

§ 2. Sans préjudice de l'article 8.21, le présent Chapitre s'applique également aux navires navires de souveraineté belges.

§ 3. Le présent Chapitre ne s'applique pas aux activités liées au patrimoine culturel subaquatique dans les eaux territoriales belges, sauf:

a) si elles ont été autorisées par l'autorité compétente;

b) si elles sont conformes à la Convention du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique et aux règles adoptées pour son exécution; et

c) si elles garantissent que le sauvetage du patrimoine culturel subaquatique implique la meilleure protection possible de ce patrimoine.

B) COMMENTAIRE

8.310. La disposition proposée dans le § 1 constitue un élargissement du champ d'application de la convention sur l'assistance qui a été motivé de manière détaillée ci-dessus⁵⁵⁷.

8.311. Le § 2 proposé doit être considéré en connexion avec l'article 4 de la convention sur l'assistance de 1989⁵⁵⁸.

8.312. Avec le § 3, l'application du chapitre sur l'assistance est modulée à la lumière de la convention de l'Unesco du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, examinée plus haut⁵⁵⁹.

⁵⁵⁷ Voir *supra*, n° 8.175.

⁵⁵⁸ Voir *supra*, n° 8.188.

⁵⁵⁹ Voir *supra*, n° 8.170-8.174.

B.5. ARTICLE 8.18. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

8.313.

Article 8.18. Interprétation

Le présent Chapitre est interprété conformément à la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance.

B) COMMENTAIRE

8.314. Le chapitre présenté ici est constitué en grande partie de dispositions qui ont été reprises de la Convention sur l'assistance de 1989. En vertu du principe de l'interprétation autonome, ces dispositions⁵⁶⁰ doivent, en vertu de la disposition présentée ici, être interprétées conformément à la convention.

Ce point est d'autant plus important dans la perspective de la concordance de la jurisprudence judiciaire et arbitrale en matière d'estimation de la rémunération du chef d'assistance avec les pratiques courantes au niveau international, en particulier à Londres. La rémunération du chef d'assistance qui est attribuée doit notamment tenir compte de l'intérêt public constitué par la disponibilité de services d'assistance de haute qualité et des investissements nécessaires à cet égard en équipement et en personnel.

L'harmonisation avec la pratique tarifaire londonienne, prédominante, est impérative, à la lumière des considérations suivantes tirées du préambule de la Convention sur l'assistance de 1989 :

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

[...]

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

L'article 13.1 de la Convention sur l'assistance de 1989 est, s'il est possible, encore plus clair à cet égard :

La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance [...].

Ces règles doivent être envisagées à la lumière de l'objectif fondamental du droit de l'assistance, qui ne se limite pas à assurer à l'assistant, dans l'intérêt privé de celui-ci, une rémunération adéquate, mais qui comprend également l'intérêt public d'un encouragement maximal à l'assistance en mer⁵⁶¹ Sur la base du facteur d'encouragement, la pratique londonienne de

⁵⁶⁰ Sauf naturellement dans la mesure où les dispositions se rapportent à une marge de manoeuvre politique nationale.

⁵⁶¹ Voir notamment Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 144, n° 1341; Mandaraka-Sheppard, 650; Remond-Gouilloud, 224, n° 348.

l'arbitrage augmente régulièrement d'un « uplift » ou d'une « prime » la rémunération du chef d'assistance⁵⁶².

Cet objectif ambitieux doit également guider l'interprétation et l'application des dispositions pertinentes du Code belge de la navigation.

B.6. ARTICLE 8.19. AUTRE RÉGLEMENTATION

A) TEXTE DE LOI

8.315.

Article 8.19. Autre réglementation

§ 1. Le présent Chapitre ne porte pas préjudice:

1° au Chapitre V de la Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime;

2° à la 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;

3° à la Loi du 9 avril 2007 relative à la découverte et à la protection d'épaves;

4° aux dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des assistants.

§ 3. Les dispositions du Code civil concernant les quasi-contrats et le louage d'ouvrage et d'industrie ne s'appliquent pas à l'assistance.

B) COMMENTAIRE

8.316. Le § 1 proposé vise à faire la clarté sur la relation entre le régime spécifique de droit de la mer en matière d'assistance et d'autres régimes connexes⁵⁶³.

8.317. Le § 1, 1° précise que le présent chapitre ne porte pas préjudice à la validité de la loi sur les épaves, qui décrit les obligations en matière d'élimination des épaves, donne à l'autorité publique le pouvoir de prendre des mesures d'office, aux coûts et risques du propriétaire et de la personne responsable de la fortune de mer, et contient en outre un certain nombre de dispositions qui ont pour but d'assurer que l'autorité publique récupère effectivement ses coûts et qui donnent au propriétaire du navire le droit à une limitation de responsabilité.

Le § 1, 2° attire l'attention sur le fait que les dispositions de ce chapitre en matière d'assistance ne portent pas préjudice à la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique. La loi en question contient, à ses articles 22 à 24^{ter}, certaines dispositions qui donnent à l'autorité publique ayant compétence en mer le pouvoir de donner au capitaine, au propriétaire du navire, aux assistants ou à l'exploitant d'une activité économique des instructions, ou de prendre des mesures d'office en vue de prévenir, de limiter ou de supprimer une pollution ou un dommage. Le propriétaire du navire ou l'exploitant de l'activité économique supporte les coûts des mesures, et il peut être exigé de lui qu'il verse une caution ou constitue une garantie.

⁵⁶² Voir à ce sujet les considérations dans DRT, "The jurisprudence and political economy of salvage awards", *JIML* 2009, 459-460.

⁵⁶³ L'énumération n'implique pas que les régimes non expressément cités sont obligatoirement subordonnés à ce Chapitre.

Les dispositions pertinentes de la loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et de la loi sur les épaves semblent compatibles avec la Convention sur l'assistance de 1989. Cette dernière dispose en effet à l'article 5.1 :

La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.

L'article 9 de la convention indique en outre :

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

Durant la conférence internationale qui a vu l'adoption de la Convention sur l'Assistance de 1989, une proposition de texte a été prise en considération portant obligation pour les assistants de suivre les instructions des États côtiers s'agissant des mesures de prévention de la pollution. La conférence n'a finalement pas adopté cette proposition parce qu'elle constituait une disposition de droit public, qui n'aurait pas eu sa place dans une convention de droit privé en matière d'assistance⁵⁶⁴.

C'est pour le même motif que les dispositions de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et de la loi sur les épaves, qui par nature sont plutôt de droit public, n'ont pas été reprises dans le livre 3 de l'Ébauche du Code belge de la navigation. La confirmation qu'aucune atteinte n'est portée à ces dispositions peut suffire.

8.318. Le § 1, 3^o indique que les dispositions du présent chapitre ne portent pas préjudice à la validité de la loi du 9 avril 2007 relative à la découverte et à la protection d'épaves⁵⁶⁵. Cette loi régit le statut du receveur des épaves, prescrit des règles relatives à la notification de la découverte d'épaves et de débris d'épaves, à leur conservation et au droit de propriété s'y rapportant et crée un cadre pour la protection des épaves présentant une valeur archéologique et historique.

Les matières réglementées dans la loi précitée sont dans une certaine mesure liées au droit de l'assistance, mais s'en distinguent néanmoins⁵⁶⁶. La loi, en vertu de son article 3, 3^o, ne s'applique pas aux « épaves ou débris d'épaves renfloués dans le cadre de l'assistance au sens de la Convention Internationale sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 ». Le caractère problématique de cette disposition a déjà été évoqué plus haut⁵⁶⁷, et la révision du droit de la mer de droit public donnera l'occasion d'y revenir.

⁵⁶⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 254-269.

⁵⁶⁵ Voir toutefois les notes 277 et 288 *supra*.

⁵⁶⁶ Comp. avec le Code civil néerlandais dans lequel la loi sur le service des épaves n'a intentionnellement pas été insérée (PG Boek 8 NBW, 580).

⁵⁶⁷ Voir *supra*, n^o 8.168 et 8.171.

8.319. Dans le cadre de la révision du droit de la navigation de droit public, il sera encore examiné si et dans quelle mesure les réglementations mentionnées au § 1, 1^o-2^o doivent être intégrées dans le livre 2 du Code belge de la navigation.

8.320. Étant donné que la Belgique n'est pas encore liée aujourd'hui par la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 et que, le cas échéant, cette convention devra être intégrée dans le livre 2 du Code belge de la navigation, aucune relation avec cette convention n'est encore établie à l'article de loi proposé ici. La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 formule elle-même une réserve concernant la validité du droit de l'assistance (voir art. 11.2).

8.321. Le § 1, 4^o précise que le chapitre en question n'apporte pas de modifications aux dispositions concernant la limitation de la responsabilité des assistants. Cette matière est réglementée au chapitre 3 du titre 3, où les dispositions de la convention LLMC sont reprises.

8.322. La disposition du § 2 est quelque peu inspirée de l'article 8:577 du Code civil néerlandais⁵⁶⁸, mais va plus loin en précisant notamment que le droit de l'entreprise de droit commun ne s'applique pas. L'exclusion proposée du droit commun est en soi également une disposition de droit supplétif.

La disposition proposée n'empêche pas par exemple que les règles de droit commun concernant la gestion d'affaires s'appliquent au sauvetage de vies humaines⁵⁶⁹, étant donné qu'il ne s'agit pas d'assistance au sens de l'article 8.14, § 1, 1^o.

B.7. ARTICLE 8.20. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

8.323.

Article 8.20. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 8.23 ou portent préjudice aux obligations de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement sont nulles.

B) TOELICHTING

8.324. L'article proposé est une adaptation à la systématique rédactionnelle de l'Ébauche du Code belge de la navigation des articles 6.1 et 6.3 de la Convention sur l'assistance de 1989. Il exclut la liberté contractuelle s'agissant de la possibilité d'annulation et de modification des contrats, telle que décrite à l'article 8.23, et s'agissant de l'obligation de prévenir ou de limiter le dommage à l'environnement.

⁵⁶⁸ Voir *supra*, n° 8.264.

⁵⁶⁹ Voir notamment *supra*, n° 8.212 et 8.213.

B.8. ARTICLE 8.21. ASSISTANCE PAR OU SOUS LE CONTRÔLE DES AUTORITÉS PUBLIQUES

A) TEXTE DE LOI

8.325.

Article 8.21. Assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques

Une autorité publique intervenant comme assistant et un assistant intervenant sous le contrôle de l'autorité publique peuvent se prévaloir des droits et des recours prévus dans le présent Chapitre, sauf s'ils étaient tenus de fournir l'assistance à titre gracieux ou si la rémunération du chef de cette assistance est régie par des dispositions particulières.

B) COMMENTAIRE

8.326. La disposition proposée a été simplifiée et clarifiée au maximum mais constitue néanmoins une reprise, conforme à la convention, des principes de l'article 5 de la Convention sur l'assistance de 1989, lequel est de l'avis général rédigé de manière plutôt malheureuse.

Le principe – inspiré de diverses considérations politiques déjà commentées plus haut⁵⁷⁰ – veut que l'assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques soit soumise au droit ordinaire de l'assistance, mais qu'il n'y ait pas droit à rémunération du chef d'assistance lorsque l'assistant concerné est obligé de fournir une assistance à titre gratuit ou lorsqu'il existe pour l'assistant concerné un régime d'indemnisation de droit public. Ces exceptions doivent également valoir pour l'assistant privé qui intervient sous le contrôle ou sur ordre des autorités publiques. Il n'est pas souhaitable qu'une rémunération du chef d'assistance soit réclamée pour des actes qui doivent s'effectuer à titre gratuit ou qui sont déjà financés sur une autre base (par exemple, par une somme payée par l'autorité publique ayant donné l'ordre).

B.9. ARTICLE 8.22. CONCLUSION DE CONTRATS D'ASSISTANCE

A) TEXTE DE LOI

8.327.

Article 8.22. Conclusion de contrats d'assistance

§ 1. Le commandant a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire.

§ 2. Le commandant et le propriétaire du navire ont tous deux le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

§ 3. Les paragraphes qui précèdent sont d'application sans préjudice des dispositions du présent Code concernant:

1° le pouvoir de représentation du commandant, dans la mesure où il est plus large;

2° la responsabilité du propriétaire du navire pour les actes posés par ou pour le commandant;

⁵⁷⁰ Voir *supra*, n° 8.177 et s.

3° le pouvoir de représentation de l'agent du navire.

B) COMMENTAIRE

8.328. La disposition proposée reprend l'article 6.2 de la Convention sur l'assistance de 1989, dont la formulation a été légèrement adaptée, et pour laquelle, dans un souci de clarté, une répartition en paragraphes a été ajoutée.

8.329. Pour des raisons de cohérence, l'utilisation dans l'article de la notion néerlandaise de *scheepeigenaar* a été préférée à celle de *eigenaar van het schip*. Il en va de même pour la notion de « commandant » plutôt que celle de « capitaine ». Les dispositions concernant l'assistance ne s'appliquent en effet pas seulement au capitaine au sens de l'Ébauche du Code belge de la navigation, à savoir le capitaine d'un navire en mer. Les commandants d'autres navires doivent également disposer de ce pouvoir de représentation. Aux Pays-Bas également, on est parti du principe que le capitaine, en cas d'urgence, a le pouvoir de conclure des conventions d'assistance, non seulement pour le navire, mais aussi pour la cargaison, sans que cela soit explicité dans la loi⁵⁷¹. En outre, cette compétence doit revenir à toute personne qui remplace le capitaine habituel ou le commandant et qui exerce de fait le commandement au sens de la définition générale de la notion de commandant formulée à l'article 5.1, 3° de l'Ébauche du Code belge de la navigation. L'attribution du pouvoir de représentation à d'autres personnes que le capitaine au sens strict n'est en rien contraire à la Convention sur l'assistance de 1989⁵⁷².

8.330. Contrairement aux dispositions de la convention, au § 2, entre « le commandant » et « le propriétaire du navire », le mot « et » est utilisé à la place de « ou », étant donné qu'il appert des travaux préparatoires de la convention que l'intention des parties à la convention était dans les deux cas d'attribuer le pouvoir de conclure des contrats au nom du propriétaire des biens à bord⁵⁷³. Pour plus de clarté, les mots « tous deux » ont également été ajoutés.

8.331. Le pouvoir de représentation en matière de contrats d'assistance qui est octroyé dans la disposition présentée ici constitue une *lex specialis* vis-à-vis des pouvoirs généraux de représentation, notamment des commandants et agents maritimes, tels que ces pouvoirs sont réglementés ailleurs dans l'Ébauche du Code belge de la navigation. Pour faciliter la conclusion de contrats d'assistance, un renvoi croisé explicite est repris dans l'article⁵⁷⁴. Il convient de noter que l'agent maritime n'intervient que très exceptionnellement en la matière. Dans la pratique, il arrive parfois également que le pilote intervienne. Une telle pratique ne doit être ni réglementée, ni encouragée. La compétence en la matière des pilotes opérant dans la sphère de compétence flamande peut être réglée par le législateur décrétoal flamand. Le fait de savoir si l'intervention du pilote fait ou non partie de ses compétences selon le droit en vigueur peut également ne pas être considéré ici.

⁵⁷¹ *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 10; comp. art. 260 et 860 Boek 8 NBW.

⁵⁷² Voir *supra*, n° 8.207.

⁵⁷³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Anvers, CMI, 2003, 190-193.

⁵⁷⁴ Voir à ce sujet de nouveau *supra*, n° 8.207.

B.10. ARTICLE 8.23. ANNULATION ET MODIFICATION DE CONTRATS

A) TEXTE DE LOI

8.332.

Article 8.23. Annulation et modification de contrats

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si:

1° le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si

2° le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

B) COMMENTAIRE

8.333. La disposition de loi proposée est également reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 7). Une disposition équivalente figurait déjà à l'article 7, deuxième alinéa de la Convention sauvetage de 1910, qui avait été repris à l'article 262 de la Loi maritime.

La règle concerne deux cas où un contrat en matière d'assistance peut être entièrement ou partiellement annulé ou modifié. Le deuxième cas ne concerne pas un vice de consentement mais l'hypothèse selon laquelle le paiement convenu se révèle exagérément élevé ou faible par rapport aux services réellement fournis. Le juge peut évaluer la rémunération octroyée en termes de conformité avec la convention. La rémunération de l'assistance doit cependant être suffisamment élevée pour encourager les assistants à offrir leurs services à l'avenir⁵⁷⁵. Il a déjà été souligné ci-dessus que les montants doivent correspondre à la pratique londonienne de l'arbitrage, prépondérante en la matière⁵⁷⁶.

B.11. ARTICLE 8.24. OBLIGATIONS DE L'ASSISTANT, DU PROPRIÉTAIRE ET DU COMMANDANT

A) TEXTE DE LOI

8.334.

Article 8.24. Obligations de l'assistant, du propriétaire et du commandant

§ 1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

1° d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;

2° lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée au 1°, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

3° chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et

4° d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le commandant ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

⁵⁷⁵ Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 171, n° 1375; RPDB, v° Navire-Navigation, n° 1808.

⁵⁷⁶ Voir notamment *supra*, n° 8.293 et 8.314.

§ 2. Le commandant et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

1° de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;

2° ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et

3° lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

B) COMMENTAIRE

8.335. Les dispositions proposées concernent les obligations de l'assistant et des parties intéressées s'agissant des biens se trouvant en danger, lors de la fourniture de l'assistance. Celles-ci sont reprises de l'article 8 de la Convention sur l'assistance de 1989.

Contrairement aux dispositions de la convention, la notion de « commandant » est utilisée à la place de la notion de « capitaine ». Les dispositions concernant l'assistance ne s'appliquent en effet pas seulement au capitaine au sens de l'Ébauche du Code belge de la navigation, à savoir le commandant d'un navire en mer. Les droits et obligations cités ici doivent également concerner les commandants des autres navires. Pour des raisons de cohérence, la notion néerlandaise de *scheepeigenaar* est utilisée à la place de *eigenaar van het schip*.

B.12. ARTICLE 8.25. OBLIGATION D'ASSISTANCE

A) TEXTE DE LOI

8.336.

Article 8.25. Obligation d'assistance

§ 1. Tout commandant est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.

§ 2. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le commandant de l'obligation énoncée au § 1.

B) COMMENTAIRE

8.337. La disposition proposée intègre l'article 10 de la Convention sur l'assistance de 1989 dans le Code belge de la navigation.

B.13. ARTICLE 8.26. CONDITIONS OUVRANT DROIT À UNE RÉMUNÉRATION

A) TEXTE DE LOI

8.338.

Article 8.26. Conditions ouvrant droit à une rémunération

§ 1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

§ 2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu du présent Chapitre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

§ 3. Les articles 8.27 à 8.30 s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

B) COMMENTAIRE

8.339. La disposition proposée est reprise de l'article 12 de la Convention sur l'assistance de 1989.

Les §§ 1 et 2 proposés confirment l'antique principe « no cure, no pay ». Cependant, ce principe ne s'applique pas absolument. Le § 2 le formule d'ailleurs explicitement.

Les mots *gunstig gevolg* dans la traduction en néerlandais de la convention, jointe à la loi d'assentiment, et qui sont également utilisés dans le Code néerlandais, ont été remplacés par *nuttig gevolg*. Cette dernière expression correspond mieux, en termes de signification, aux textes authentiques en anglais et en français de la convention (*useful result* – résultat utile)⁵⁷⁷. Le mot *gevolg* a été préféré au mot *resultaat* pour éviter que, dans le contexte du droit belge, on déduise des dispositions que l'assistant est soumis à une obligation de résultat.

8.340. Le § 3 proposé précise clairement, conformément à l'article 12.3 de la Convention sur l'assistance de 1989, que les articles 8.27 à 8.30 sont également d'application lorsque le navire qui a porté assistance et le navire qui a reçu assistance appartiennent au même propriétaire. Cette disposition avait déjà été reprise à l'article 5 de la Convention sauvetage de 1910 et à l'article 260 de la Loi maritime. Elle est surtout importante dans le cas où les différents navires, bien qu'ils appartiennent au même propriétaire, ont des assureurs différents⁵⁷⁸. Cette règle est également essentielle pour les droits du capitaine et de l'équipage du navire ayant porté assistance⁵⁷⁹. Enfin, elle encourage suffisamment le propriétaire du navire à ce que ces navires se prêtent mutuellement assistance, étant donné que la rémunération du chef d'assistance sera en grande partie payée par son assureur, mais sera perçue par le propriétaire du navire lui-même, en tant que propriétaire du navire ayant porté assistance⁵⁸⁰.

⁵⁷⁷ Comp. Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerdt III, (139), 150, n° 1348.

⁵⁷⁸ De Smet II, 622-623; Smeesters-Winkelmolen III, 404-405, n° 1219.

⁵⁷⁹ Jacobs II, 649, n° 997; Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerdt III, (139), 156, n° 1358.

⁵⁸⁰ Bonassies-Scapel, 348, n° 487.

A) TEXTE DE LOI

8.341.

Article 8.27. Critères d'évaluation de la rémunération

§ 1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:

1° la valeur du navire et des autres biens sauvés;

2° l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

3° l'étendue du succès obtenu par l'assistant;

4° la nature et l'importance du danger;

5° l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;

6° le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;

7° le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;

8° la promptitude des services rendus;

9° la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;

10° l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

§ 2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au § 1 peut, au choix du requérant, être réclamé:

1° soit auprès de toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective;

2° soit, pour le total du montant dû, auprès du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, sans préjudice de leur droit de recours contre les autres parties intéressées pour leur part respective.

Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

§ 3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais judiciaires récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

B) COMMENTAIRE

8.342. Les dispositions proposées sont pour l'essentiel reprises de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 13).

8.343. Le § 1 proposé détermine les critères à l'aide desquels la rémunération du chef d'assistance doit être fixée.

Dans ce contexte, il convient de signaler trois différences entre la disposition de loi proposée et la traduction en néerlandais jointe à la loi d'assentiment. Tout d'abord, la traduction en néerlandais utilise quelquefois *goederen* pour traduire les mots « *property* » ou « biens ». Étant donné que « *property* » ou « bien » dans le texte authentique en anglais et en français de la convention, tout

comme dans les dispositions de loi proposées ici, font l'objet d'une définition particulière et sont traduits par « *zake* », il convient d'employer également ici le terme « *zaken* ».

Ensuite, les mots « *damage to the environment* » ou « dommage à l'environnement » sont traduits, dans la traduction en néerlandais jointe à la loi d'assentiment, à plusieurs reprises par « *schade aan het milieu* ». Étant donné que « *damage to the environment* » ou « dommage à l'environnement » dans le texte authentique anglais et français de la convention, tout comme dans les dispositions de loi proposées ici, font l'objet d'une définition particulière et sont traduits par « *milieuschade* », il convient d'employer également ici la notion de *milieuschade*.

Enfin, le troisième critère est formulé comme étant « *de mate waarin de berger een gunstige uitkomst verwezenlijkte* » au lieu de « *de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag* » comme dans la traduction en néerlandais jointe à la loi d'assentiment. Cela correspond mieux aux textes français et anglais authentiques de la convention (*the measure of success obtained by the salvor* – l'étendue du succès obtenu par l'assistant).

8.344. Le § 2 proposé dispose que le paiement de la rémunération du chef d'assistance est effectué par toutes les parties intéressées du navire et des autres biens, proportionnellement aux valeurs (*waarden*) sauvées. Contrairement à ce qui figure dans la loi d'assentiment, et pour des raisons de conformité à la convention et de clarté, *waarden* est employé au pluriel. Ici également, pour la raison mentionnée plus haut, la notion de « *zaken* » est utilisée à la place de « *goederen* ».

Comme justifié ci-dessus de manière détaillée⁵⁸¹, le § 2 offre à l'assistant la possibilité d'exiger l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance auprès du propriétaire du navire, de l'affrètement ou de l'utilisateur du navire, selon son libre choix.

En outre, le § 2 proposé dispose encore que rien dans le présent article n'empêche le recours à quelque moyen de défense que ce soit. La partie concernée peut en effet s'opposer par tous les moyens à l'action récursoire introduite par le propriétaire du navire qui a payé l'intégralité de la rémunération du chef d'assistance⁵⁸².

8.345. Le § 3 proposé dispose enfin que le montant de base de la rémunération du chef d'assistance ne peut excéder la valeur sauvée du navire et des autres biens. Il convient de signaler une différence entre la disposition de loi proposée et la traduction en néerlandais jointe à la loi d'assentiment, qui indiquait de manière erronée « *het schip of de andere goederen* » au lieu de « *het schip en de andere zaken* ».

B.15. ARTICLE 8.28. INDEMNITÉ SPÉCIALE

A) TEXTE DE LOI

8.346.

Article 8.28. Indemnité spéciale

§ 1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 8.27 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité

⁵⁸¹ Voir *supra*, n° 8.192 et 8.208.

⁵⁸² C'est selon la doctrine la signification de la disposition correspondante de la convention (art. 13.2, in fine) (voir Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 45).

spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

§ 2. Si, dans les circonstances énoncées au § 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire du navire à l'assistant en vertu du § 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères énoncés à l'article 8.27, § 1, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

§ 3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des § 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés à l'article 8.27, § 1, 8^o, 9^o et 10^o.

§ 4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 8.27.

§ 5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

§ 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

§ 7. Le juge qui fixe une rémunération en vertu de l'article 8.27 et une indemnité spéciale en vertu des paragraphes qui précèdent n'est pas tenu de fixer le montant de la rémunération jusqu'à concurrence de la valeur maximale du navire et des autres biens sauvés avant de déterminer le montant de l'indemnité spéciale.

B) COMMENTAIRE

8.347. La disposition proposée est reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 14).

Pour des raisons de cohérence, la notion de *scheepeigenaar* est utilisée à la place de celle de *eigenaar van het schip*.

Ici également, contrairement à la loi d'assentiment, et par souci de cohérence, le terme *milieuschade* est utilisé.

8.348. Le *Common Understanding* joint à la Convention sur l'assistance 1989 a été repris au § 7⁵⁸³. Cela a également été le cas dans les législations britannique et néerlandaise⁵⁸⁴.

⁵⁸³ Voir à ce sujet de nouveau de manière succincte Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 48-49.

⁵⁸⁴ Voir *supra*, resp. n° 8.235 et 8.260.

B.16. ARTICLE 8.29. RÉPARTITION ENTRE ASSISTANTS

A) TEXTE DE LOI

8.349.

Article 8.29. Répartition entre assistants

La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 8.27 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

B) COMMENTAIRE

8.350. La disposition proposée est reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 15.1).

B.17. ARTICLE 8.30. SAUVETAGE DES PERSONNES

A) TEXTE DE LOI

8.351.

Article 8.30. Sauvetage des personnes

§ 1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées.

§ 2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

B) COMMENTAIRE

8.352. La disposition de loi proposée régleme l'exigibilité de la rémunération du chef d'assistance et le droit à cette rémunération dans le cas de sauvetage de personnes. Elle est également reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 16). Pour l'essentiel, elle correspond à la règle de l'article 264 de la Loi maritime et à la tradition juridique belge en la matière. Ici également, le terme *milienschade* est utilisé.

Comme exposé plus haut, les règles proposées ici ne portent pas préjudice à la possibilité de réclamer, par exemple, une indemnisation des coûts en vertu du droit commun en matière de gestion d'affaires. L'exigibilité, par exemple d'une rétribution spécifique introduite par le droit public ou d'une amende administrative n'est pas à exclure⁵⁸⁵.

⁵⁸⁵ Voir *supra*, n° 8.213 et 8.214.

B.18. ARTICLE 8.31. SERVICES RENDUS EN VERTU DE CONTRATS EXISTANTS

A) TEXTE DE LOI

8.353.

Article 8.31. Services rendus en vertu de contrats existants

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent Chapitre à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

B) COMMENTAIRE

8.354. La disposition proposée est reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 17).

Elle représente un élargissement logique du principe qui avait déjà été repris à l'article 4 de la Convention sauvetage de 1910 et à l'article 259 de la Loi maritime à propos des services de remorquage.

Elle concerne, outre les services de remorquage, également l'équipage qui sauve d'un danger son propre navire⁵⁸⁶.

Pour être davantage en conformité avec le texte anglais de la convention (*due performance*), dans la traduction néerlandaise, la formulation « *behoorlijke uitvoering* » a été préférée à « *een gebruikelijke uitvoering* ».

B.19. ARTICLE 8.32. CONSÉQUENCES DE LA FAUTE DE L'ASSISTANT

A) TEXTE DE LOI

8.355.

Article 8.32. Conséquences de la faute de l'assistant

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu du présent Chapitre dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

B) COMMENTAIRE

8.356. La disposition proposée est reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 18).

⁵⁸⁶ Comp. Kegels, A., "Hulpverlening", dans De Weerd III, (139), 156, n° 1357; RPDB, v° Navire-Navigation, n° 1798; Smeesters-Winkelmolen III, 398-401, n° 1214-1215.

B.20. ARTICLE 8.33. DÉFENSE D’EFFECTUER DES OPÉRATIONS D’ASSISTANCE

A) TEXTE DE LOI

8.357.

Article 8.33. Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du commandant du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu du présent Chapitre.

B) COMMENTAIRE

8.358. La disposition proposée est reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 19).

Comme dans les autres dispositions, il a délibérément été fait usage ici des termes commandant et, quant au texte néerlandais, « *scheepseigenaar* ».

La règle en question figurait déjà à l'article 3 de la Convention sauvetage de 1910 et à l'article 258 de la Loi maritime. Il est important de souligner que le droit au paiement ne cesse d'exister que lorsque deux conditions sont remplies : l'interdiction d'assistance doit être aussi bien expresse que raisonnable⁵⁸⁷.

B.21. ARTICLE 8.34. EXERCICE DU PRIVILÈGE MARITIME

A) TEXTE DE LOI

8.359.

Article 8.34. Exercice du privilège maritime

§ 1. Aucune disposition du présent Chapitre ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant.

§ 2. L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

B) COMMENTAIRE

8.360. L'assistant dispose, en ce qui concerne l'action en paiement de la rémunération du chef d'assistance, née durant le dernier voyage, d'un privilège maritime. Il lui est octroyé dans le chapitre de l'Ébauche du Code belge de la navigation consacré au droit des sûretés sur navire⁵⁸⁸. L'article 20.1 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose qu'il n'est pas porté préjudice à ce privilège maritime. Pour des raisons de clarté, cette disposition de la convention est reprise dans le § 1 proposé.

⁵⁸⁷ De Smet II, 627; Smeesters-Winkelmolen III, 406, n° 1120.

⁵⁸⁸ Voir Livre Bleu 3.

Le § 2 proposé consiste en la reprise de l'article 20.2 de la Convention sur l'assistance de 1989.

B.22. ARTICLE 8.35. OBLIGATION DE FOURNIR UNE SÛRETÉ

A) TEXTE DE LOI

8.361.

Article 8.35. Obligation de fournir une garantie

§ 1. A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu du présent Chapitre fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

§ 2. Sans préjudice du § 1, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.

§ 3. Le navire et les autres biens sauvés ne peuvent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

B) COMMENTAIRE

8.362. La disposition proposée a également été reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 21). Pour des raisons de cohérence, une fois encore le terme « *scheepseigenaar* » est utilisé à la place de « *eigenaar van het schip* ».

Contrairement à la solution retenue aux Pays-Bas⁵⁸⁹, il n'y a pas lieu de supprimer le § 2.

B.23. ARTICLE 8.36. ACOMPTE

A) TEXTE DE LOI

8.363.

Article 8.36. Acompte

§ 1. Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

§ 2. En cas d'acompte versé en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 8.35 est réduite proportionnellement.

⁵⁸⁹ Voir *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 9.

B) COMMENTAIRE

8.364. La disposition proposée ici a également été reprise de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 22).

Au lieu des termes « *interim-uitkering* », utilisés dans la traduction en néerlandais qui avait été jointe à la loi d'assentiment, mais qui sont étrangers au langage juridique belge, c'est le terme « *voorschot* » qui est utilisé. Ce terme est également utilisé dans l'article correspondant du Code civil néerlandais, à savoir l'article 573 du livre 8. Par ailleurs, il est fait mention dans cette dernière disposition d'un « *naar billijkheid te bepalen bedrag* »⁵⁹⁰. La formulation « *een billijk en rechtvaardig voorschot* » dans le texte proposé ici correspond mieux à l'anglais « *such amount as seems fair and just* ».

B.24. ARTICLE 8.37. INTÉRÊTS

A) TEXTE DE LOI

8.365.

Article 8.37. Intérêts

L'assistant a droit à des intérêts sur tout paiement dû en vertu du présent Chapitre. Ces intérêts sont calculés au taux d'intérêt légal. Ils courent de plein droit à partir de l'achèvement des opérations d'assistance.

B) COMMENTAIRE

8.366. L'article 24 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose que le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la convention est déterminé par la législation de l'État où siège le tribunal saisi du litige. Le droit de l'assistant à des intérêts est donc laissé au droit national. Cette règle de DIP ne doit pas être reprise à l'article 8.16 commenté plus haut.

La disposition présentée ici fournit une base légale claire pour octroyer en droit belge le droit à des intérêts sur la rémunération du chef d'assistance et l'indemnité spéciale. Il s'agit actuellement d'une pratique judiciaire courante. Des intérêts sur la rémunération du chef d'assistance et sur l'indemnité spéciale sont également octroyés en droit anglais, allemand et néerlandais.

Dans la disposition de loi proposée et dans d'autres articles, plutôt que « *rente* », présent dans la loi d'assentiment le terme néerlandais « *interest* » est utilisé. Ce terme correspond mieux à la pratique judiciaire et aux autres dispositions de l'Ébauche du Code belge de la navigation.

Comme aux Pays-Bas, le taux d'intérêt légal sera appliqué sur la base de la disposition proposée ici Afin de rendre le forum belge attractif, les intérêts courent de plein droit à compter de la cessation de l'assistance. C'est de toute évidence également le cas en droit allemand et en droit néerlandais et, traditionnellement, aussi en droit anglais.

⁵⁹⁰ Voir de nouveau *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, n° 3, 9.

B.25. ARTICLE 8.38. CARGAISONS HUMANITAIRES

A) TEXTE DE LOI

8.367.

Article 8.38. Cargaisons humanitaires

Aucune disposition du présent Chapitre ne peut être invoquée pour saisir des cargaisons humanitaires données par un État, si cet État a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

B) COMMENTAIRE

8.368. Les dispositions proposées ont également été reprises de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 26). La formulation en néerlandais a été légèrement adaptée par rapport à la traduction néerlandaise jointe à la loi d'assentiment.

B.26. ARTICLE 8.39. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

8.369.

Article 8.39. Prescription

§ 1. Toute action en paiement en vertu du présent Chapitre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

§ 2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

§ 3. Des actions récursoires peuvent être intentées même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1 dans les trois mois à partir du jour où une procédure a été ouverte contre la personne qui exerce l'action récursoire ou du jour où elle a réglé la réclamation.

B) COMMENTAIRE

8.370. Les dispositions présentées ici ont également été reprises de la Convention sur l'assistance de 1989 (art. 23).

8.371. Le § 1 proposé impose un délai de prescription de deux ans sur les actions intentées sur la base du présent chapitre. Il répond à la tentative d'harmoniser, dans l'Ébauche du Code belge de la navigation, les délais de prescription sur la base d'un délai de deux ans⁵⁹¹. Étant donné que le délai de prescription en matière d'assistance est établi par convention, il n'est d'ailleurs pas possible d'y déroger en droit national.

⁵⁹¹ Voir Livre Bleu 1, 142-143, n° 1.222-1.224.

8.372. Le § 2 proposé crée une modalité spéciale de prolongation du délai de prescription. Le délai de prescription peut en effet être prolongé au moyen d'une déclaration adressée à la partie requérante par la partie contre laquelle l'action a été introduite. Bien entendu, la formulation « une créance a été formée » ne signifie pas qu'un tribunal doit déjà être saisi du litige. Un écrit dont il appert que l'assistant réclame le paiement peut suffire. Afin d'éviter une procédure judiciaire ou arbitrale, le débiteur présumé peut prolonger le délai de prescription, sur invitation de l'assistant, au moyen d'une déclaration.

8.373. Comme expliqué ci-dessus⁵⁹² l'article 23.3 de la Convention sur l'assistance de 1989 dispose qu'une action récursoire, intentée après l'expiration du délai de prescription de deux ans applicable à la demande de l'assistant, doit être introduite « dans le délai fixé par la législation de l'État où la procédure est engagée ». Pour cette action récursoire, la loi nationale peut par conséquent fixer un délai de prescription distinct. Il est donc possible d'éviter que la personne qui est sommée par l'assistant de payer la rémunération du chef d'assistance ou l'indemnité spéciale ne puisse elle-même plus engager d'action récursoire parce que celle-ci aurait déjà été prescrite. En droit anglais et en droit français, il n'existe pas de délai de prescription distinct pour les actions récursoires. Le droit néerlandais connaît un délai supplémentaire de trois mois « à compter du jour où celui qui intente une telle action récursoire vis-à-vis de ce qui lui est à lui-même réclamé a procédé à un règlement ou a lui-même été l'objet d'une procédure en justice à cet égard ». Dans la législation allemande, il est précisé que le délai de prescription de l'action récursoire ne commence à courir que le jour où le demandeur est lui-même condamné à payer ou où a volontairement payé, à condition pour lui d'avoir averti le débiteur de son action récursoire dans les trois mois après avoir pris connaissance du dommage et de l'identité de son débiteur. Lors de la première consultation, l'inscription dans le Code belge de la navigation d'une telle disposition, sur le modèle du régime de prescription pour les actions récursoires du transporteur maritime, a été soutenue par l'ABDM. Compte tenu de la vision initiale du CMI en la matière⁵⁹³ et des points de vue nationaux et étrangers, il n'a pas été opté pour la reprise de la réglementation, proche, mais non identique, de la Convention sur les Abordages 1910.

Par conséquent, le § 3 dispose qu'une action récursoire de la part d'une personne rendue responsable du paiement de la rémunération du chef d'assistance peut encore être introduite après le délai de prescription de deux ans, à savoir dans les trois mois après qu'elle a réglé la demande ou qu'une procédure a été ouverte contre elle.

⁵⁹² Voir *supra*, n° 8.215.

⁵⁹³ Voir *supra*, n° 8.215.

4. AVARIE COMMUNE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

8.374. La Loi maritime comporte un chapitre séparé qui traite des avaries. Le Titre III dont l'intitulé est "De la charte partie ou du contrat de louage maritime", comporte un Chapitre III sur "Des Avaries et de leur règlement" (art. 144-164). Le texte intégral des dispositions est formulé comme suit:

Article 144

*Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément;
Tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement;
Sont réputés avaries.*

Article 145

A défaut de conditions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

Article 146

Les avaries sont de deux classes: avaries communes et avaries particulières.

Article 147

*Sont avaries communes: les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le bien et salut commun du navire et des marchandises.
Toutes autres avaries sont particulières.*

Article 148

Sont toutefois considérées comme avaries communes les dépenses de toute relâche effectuée à la suite de fortune de mer, qui mettrait le navire et la cargaison, si la navigation était continuée, en état de péril commun.

Sont compris dans ces dépenses, les gages et la nourriture de l'équipage, depuis le port de relâche jusqu'au moment où le navire aura été remis en état de continuer son voyage.

Si la relâche est motivée par des avaries qui sont reconnues provenir du vice propre du navire ou d'une cause imputable au capitaine ou à l'équipage, les dépenses sont avaries particulières au navire.

Si la relâche est motivée par la fermentation spontanée ou par d'autres vices propres de la marchandise, toutes les dépenses sont avaries particulières à la marchandise.

Article 149

Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le montant net du fret, au marc le franc de leur valeur.

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte.

Article 150

Le fret non payé ou payé d'avance et restituable ne contribue que pour la moitié de son montant brut.

Article 151

Les munitions de guerre et de bouche, les hardes et salaires des gens de l'équipage et les bagages des passagers ne contribuent pas à l'avarie commune; leur valeur sera payée par contribution sur tous les autres effets.

Article 152

Toute marchandise préservée contribue pour sa valeur nette au lieu du déchargement ou pour son produit net, déduction faite du fret à payer. Le fret payé d'avance et non restituable n'est pas déduit. Les marchandises jetées ou sacrifiées sont remboursées pour leur valeur, fret compris, à charge de payer le fret. Elles contribuent pour leur valeur, fret déduit, de la même manière que les marchandises préservées.

Article 153

La qualité des marchandises est constatée par la production des connaissements et des factures, s'il y en a. Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées. Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues. Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées. Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

Article 154

Les effets dont il n'y a pas de connaissement ou déclaration du capitaine ne sont pas payés s'ils sont jetés; ils contribuent, s'ils sont sauvés. Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés. S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

Article 155

Le navire contribue pour sa valeur au lieu du déchargement.

Article 156

Si le jet ne sauve pas le navire, il n'y a lieu à aucune contribution. Les marchandises sauvées ne sont point tenues au paiement ni au dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

Article 157

Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre, les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

Article 158

Les effets jetés ne contribuent, en aucun cas, au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées. Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité.

Article 159

Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution. Ils ne peuvent toutefois retenir les marchandises si le destinataire donne caution pour le paiement de la contribution.

Article 160

Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouverts par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement.

Article 161

Le capitaine est tenu de rédiger par écrit le procès-verbal du jet et des autres sacrifices faits, aussitôt qu'il en a les moyens. Le procès-verbal énonce les motifs qui ont déterminé le sacrifice, les choses sacrifiées, abandonnées, jetées ou endommagées. Il est signé du capitaine et des principaux de l'équipage ou énonce les motifs de leur refus de signer. Il est transcrit sur le registre.

Article 162

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans le procès-verbal.

Article 163

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par des despacheurs.

Les despacheurs sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port belge.

Ils sont nommés par le consul de Belgique et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les despacheurs prêtent serment avant d'opérer.

Article 164

Les despacheurs nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de Belgique ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

Les dispositions citées s'appliquent aux navires et, en vertu de l'article 275 de la Loi maritime, également aux "bateaux", à l'exception de l'article 154.

Outre les dispositions du Chapitre sur les avaries, l'article 91, § 5, deuxième alinéa, *in fine*, de la Loi maritime aborde également le sujet des avaries communes. Cette disposition est libellée comme suit:

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Cette règle a été reprise des Règles de La Haye-Visby (art. 5, deuxième alinéa, dernière phrase).

Les articles 268 et 270, troisième tiret, de la Loi maritime concernent également les avaries communes. L'article 268 est libellé comme suit:

En cas d'avarie commune, le porteur d'un connaissement, auquel le capitaine a délivré la marchandise sans réserve, n'est tenu d'aucune contribution s'il démontre qu'il était porteur du connaissement pour compte d'un tiers et qu'il s'est dessaisi des marchandises. En pareil cas, le capitaine pourra agir directement contre celui qui était propriétaire des marchandises au moment de la délivrance, mais sera responsable envers la masse, à concurrence de la contribution due par ces marchandises.

L'article 270, troisième tiret de la Loi maritime dispose que les actions du chef d'avarie commune sont prescrites un an après le jour de l'événement.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES DIFFICULTÉS

8.375. Comme il ressort des dispositions de loi ci-dessus, la Loi maritime considère comme avaries: “[t]outes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu’à leur retour et déchargement” (art. 144). Une distinction est faite entre les avaries communes, ou avaries grosses, qui comportent les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts ou provoqués volontairement pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, et les avaries particulières (art. 146 et 147). Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le montant net du fret, au marc le franc de leur valeur (art. 149, premier alinéa). Les avaries particulières sont par contre entièrement supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte (art. 149, deuxième alinéa).

Une partie importante des dispositions du chapitre sur les avaries et leur règlement ont trait au “jet” (art. 154, 156-158 et 160). Il s’agit du fait de jeter les marchandises par dessus bord pour pouvoir traverser une mer houleuse avec un navire en difficulté. Le jet apparaissait déjà dans l’antiquité classique.

Les dernières dispositions du chapitre (art. 161-164) contiennent des règles de procédure.

8.376. Bien que ces principes correspondent en soi à des considérations très générales et courantes sur les avaries communes, la Loi maritime présente à cet égard divers points litigieux fondamentaux:

- la structure malheureuse de la Loi maritime;
- la réglementation non concluante de la distinction entre avaries communes et particulières;
- le caractère dépassé et l’inutilité relative des dispositions matérielles concernant les avaries;
- l’absence d’une disposition légale concernant la suspension ou l’interruption de la prescription des actions en raison d’avaries communes;
- le caractère désuet et le manque de clarté des règles procédurales;
- l’absence d’un règlement de DIP.

- STRUCTURE MALHEUREUSE DE LA LOI MARITIME

8.377. Le Chapitre sur les avaries et leur règlement est repris dans le Titre de la Loi maritime intitulé “De la charte partie ou du contrat de louage maritime”. Les avaries communes ne sont toutefois pas nécessairement liées à un contrat d’affrètement. Un transport sur base d’un connaissance ou d’un autre document de transport peut également donner lieu à un règlement d’avaries communes⁵⁹⁴. Le fondement contractuel spécifique du transport n’est pas pertinent⁵⁹⁵.

⁵⁹⁴ Pour la relation entre contrats d’affrètement et contrats de transport, voir Livre Bleu 6.

⁵⁹⁵ L’avarie commune est par ailleurs une institution juridique spécifique (Insel, B., “De “York-Antwerp Rules” 1994”, *JPA* 1998, (387), 389).

Dans les codes maritimes d'autres pays, on ne retrouve pas non plus les dispositions sur les avaries communes dans les parties sur les contrats de transport ou d'affrètement. Dans le Livre 8 du Code civil néerlandais, l'avarie commune n'est pas classée dans le Titre portant sur l'exploitation du navire mais dans le Titre portant sur les accidents. Dans la législation française, l'avarie commune est traitée dans la Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, et non dans la Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Dans le *Handelsgesetzbuch* allemand, le titre sur l'avarie commune et sur l'avarie particulière est repris dans la section intitulée "Haverei" et non dans la section intitulée "Frachtgeschäft zur beförderung von Gütern". Dans la proposition pour un nouveau code maritime allemand de 2009, la sous-section traitant de l'avarie commune fait partie de la section "Schiffsnotlagen". Dans le Code maritime chinois, l'avarie commune fait l'objet d'un chapitre entièrement séparé. Dans le Code maritime norvégien, elle est traitée dans la partie sur les "Marine accidents" et non dans la partie sur les "Contracts of carriage".

L'endroit précis où se trouvent les dispositions dans la Loi maritime n'a pas d'implications sur le fond. La reprise illogique dans le titre sur la charte-partie est donc simplement un point litigieux de technique législative qui néanmoins doit être éliminé dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation.

8.378. En ce qui concerne la division de la Loi maritime, on peut renvoyer à l'article 148 de la Loi maritime maladroitement formulé. Ses dispositions portent sur les dépenses de relâche. Les troisième et quatrième alinéas disposent que les dépenses sont avaries particulières au navire lorsque la relâche est provoquée par le vice propre du navire ou par une cause imputable au capitaine ou à l'équipage et sont avaries particulières aux marchandises si la relâche a été provoquée par un vice propre des marchandises. Selon Jacobs, ces dispositions ne portent pas sur le règlement des avaries mais le législateur a voulu viser ici le règlement de la responsabilité du navire et de la cargaison⁵⁹⁶. Vu sous cet angle, elles ne semblent donc pas appartenir au Chapitre sur les avaries et leur règlement.

- RÉGLEMENTATION NON CONCLUANTE DE LA DISTINCTION ENTRE AVARIES COMMUNES ET AVARIES PARTICULIÈRES

8.379. En général, il faut faire remarquer qu'il n'est pas toujours simple de constater s'il est question d'avaries communes ou d'avaries particulières et qu'à ce sujet, les dispositions de la Loi maritime n'offrent pas assez de sécurité juridique. L'avarie commune doit être subie volontairement. En d'autres termes, elle doit être la conséquence d'une décision prise de façon considérée par le capitaine de faire un sacrifice déterminé pour sauver l'ensemble du navire et de la cargaison ou du moins pour se préserver d'une plus grande fortune de mer⁵⁹⁷. Il convient de prévoir qu'après une (presque) calamité, des discussions peuvent s'élever sur la question de savoir si une manœuvre précise du navire reposait ou non sur un choix conscient du capitaine et sur la question de savoir si le capitaine avait bel et bien une liberté de choix quelconque⁵⁹⁸. Par ailleurs, on peut contester la question de savoir si les dépenses ou les dommages qui constituent une conséquence *indirecte* d'une opération pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, sont avaries communes. Les termes "bien et salut commun" dans le texte français de l'article 147 de la Loi maritime ont donné lieu à une discussion sur la question de savoir si les

⁵⁹⁶ Jacobs I, 449-450, n° 417; comp. cependant – également critique sur le texte de la loi – Smeesters-Winkelmolen II, 446-447, n° 767.

⁵⁹⁷ Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", dans De Weerdt I, (381), 383, n° 1127.1.

⁵⁹⁸ Voir par ex. Comm. Anvers 18 mai 1994, *DET* 1995, 616, où l'utilisation d'un remorqueur par un navire à la dérive se dirigeant vers un rivage rocaillieux, pour mettre le navire, la cargaison et l'équipage en sécurité, n'a pas été acceptée comme avarie commune parce qu'elle n'aurait pas été un sacrifice volontaire mais qu'elle était forcée et nécessaire.

dépenses d'utilité commune, sans aucune menace, peuvent être considérées comme des avaries communes⁵⁹⁹. Le texte néerlandais, avec les termes "behoud en gemeen welzijn van schip en lading", indique plus clairement qu'il doit bel et bien y avoir un danger. D'autre part, la notion de "salut" dans ce contexte peut également être considérée comme peu précise. Une définition claire de l'avarie commune, donnant le moins possible lieu à discussion, est donc essentielle.

La description de l'avarie commune dans les Règles d'York et d'Anvers semble être plus concluante que celle de la Loi maritime. Les Règles d'York et d'Anvers insistent davantage en effet sur le fait que les propriétés concernées par l'aventure maritime commune doivent être préservées d'un péril. D'autre part, elles expliquent clairement que les sacrifices doivent être raisonnables et que seuls les dommages qui sont une "conséquence directe" de l'opération d'avarie commune peuvent être indemnisés. Ces mêmes éléments sont clairement repris dans les Règles d'Avarie-Commune IVR.

Quoi qu'il en soit, la question de savoir s'il est question d'avarie commune sera toujours en grande partie une question de faits et on ne pourra jamais exclure entièrement la possibilité de discussion.

8.380. La doctrine a fait remarquer qu'il vaudrait mieux ajouter à la définition de l'avarie commune de l'article 147 de la Loi maritime ("les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts ou provoqués volontairement pour le bien et salut commun du navire et de la cargaison") qu'il doit s'agir de sacrifices pour lesquels le capitaine a donné son accord au préalable⁶⁰⁰. Etant donné que c'est le capitaine qui exerce l'autorité sur le navire, l'exigence qu'il doit s'agir de dépenses faites ou de dommages soufferts *volontairement* semble déjà l'inclure. Cet ajout ferait probablement peu de différence dans la pratique. Il faut faire remarquer en outre que les Règles d'York et d'Anvers appliquées internationalement ne comportent pas cette précision.

8.381. La portée de l'article 148 de la Loi maritime, qui qualifie les dépenses faites pour la relâche une fois d'avaries communes et une autre fois d'avaries particulières, selon des critères qui n'ont en fait rien à voir avec la distinction générale entre avaries communes et particulières, est vivement discutée dans la doctrine. Quoi qu'il en soit, les dispositions de cet article doivent être qualifiées d'imparfaites⁶⁰¹.

- CARACTÈRE DÉPASSÉ ET INUTILITÉ RELATIVE DES DISPOSITIONS MATÉRIELLES
CONCERNANT LES AVARIES

8.382. Les dispositions matérielles portant sur l'avarie et l'avarie commune dans l'actuelle Loi maritime belge sont entièrement dépassées dans le secteur maritime moderne et sont donc en fait inutiles.

8.383. Tout d'abord se pose la question de savoir si on a encore besoin de l'institution de l'avarie commune puisque la possibilité existe maintenant d'assurer presque tous les risques de transport. La plupart des cas d'avaries communes se règlent actuellement entre les compagnies d'assurances. Ajoutons que selon certains critiques, les capitaines des navires ont tendance à présenter les avaries particulières au navire comme des avaries communes pour faire ainsi payer également les intéressés à la cargaison. Par ailleurs, toujours selon ces critiques, ils ont tendance, lorsque les intéressés à la cargaison doivent contribuer aux frais, à faire de plus grosses dépenses qu'il n'est strictement nécessaire. L'institution d'avarie commune peut donc donner lieu à des abus. En

⁵⁹⁹ Jacobs I, 442-444, n° 414; De Smet II, 646, n° 540; Smeesters-Winkelmolen II, 425-427, n° 756.

⁶⁰⁰ De Smet II, 640-641, n° 535.

⁶⁰¹ Voir encore dans ce sens Smeesters-Winkelmolen II, 444-448, n° 767.

outre, la procédure d'avarie commune est relativement coûteuse et elle prend souvent plusieurs mois ou même plusieurs années. Enfin, elle est basée sur une notion plutôt ancienne et dépassée selon laquelle le propriétaire du navire et les commerçants se lançaient dans une "aventure maritime" commune et devaient supporter solidairement les sacrifices nécessaires concernant cette entreprise dangereuse et risquée⁶⁰².

D'autre part, il peut encore toujours arriver que certaines parties concernées par le transport ne soient pas assurées pour les dommages soufferts par l'avarie commune ou que le tiers responsable se révèle insolvable, de sorte que sans l'existence de l'avarie commune, ces parties lésées n'obtiendraient pas d'indemnité. En outre, le capitaine aurait moins tendance à faire des efforts coûteux pour sauver le navire et les marchandises si ces dépenses n'étaient pas réparties par la suite parmi tous ceux qui en retirent un avantage. Finalement, la doctrine semble conclure que le maintien de l'institution de l'avarie commune est utile. Néanmoins, une adaptation fondamentale des règles en matière d'avarie commune aux évolutions modernes de la navigation est estimée nécessaire depuis longtemps⁶⁰³.

L'apparition des "general average absorption clauses" dans les polices d'assurance maritime a offert une solution partielle à certaines objections au système de l'avarie commune. Selon ces clauses, l'assureur du navire indemnise les dommages soufferts par le navire en avarie commune jusqu'à une certaine valeur, ce qui rendra inutile une procédure en avarie commune contre les intéressés à la cargaison. A l'égard des intéressés à la cargaison, l'assureur renonce à son droit de subrogation. Une procédure en avarie commune, avec tous les frais qu'elle implique, n'est donc plus entamée que pour les grands sinistres⁶⁰⁴.

Plusieurs grandes sociétés d'armateurs auraient, d'après ce qu'on dit, abandonné entre-temps les "general average absorption clauses". Dans certains cas, lorsque la récupération des contributions à la cargaison s'avère particulièrement difficile, les armateurs "absorbent" les contributions à la cargaison en avarie commune avec leurs moyens propres.

8.384. En vertu de l'article 145 de la Loi maritime, les dispositions du Chapitre sur les avaries ne s'appliquent que faute de clauses particulières entre les parties. En d'autres termes, elles sont de droit supplétif. Cette règle a été introduite par le Code de commerce français de 1808, partant du principe que tout ce qui concerne uniquement les intérêts privés des particuliers ne doit être réglementé par la loi que sous réserve d'une convention dérogoratoire⁶⁰⁵. Et bien, une clause dérogoratoire doit obtenir l'accord de *toutes* les parties concernées pour pouvoir exclure l'application

⁶⁰² Voir arguments dans ce sens dans e.a. De Smet II, 675-678, n° 576; Insel, B., "De "York-Antwerp Rules" 1994", *JPA* 1998, (387), 390; Alcantara, J., "The future of General Average in reference of marine insurance", dans Huybrechts, M. (éd.), Van Hooydonk, E. et Dieryck, Chr. (co-éds.), *Marine insurance at the turn of the millennium*, I, Anvers, Intersentia, 1999, (405), 422-423; Danjon III, 430, n° 1147; Tassel, Y., "Regards sur l'avarie commune, le cœur du droit maritime", dans LA Roland, (406), 409-410; Tetley, W., "General Average now and in the future", dans LA Roland, (419), 446; Tetley IMAAL, 391; Ripert III, 195-196, n° 2223; Puttfarken, 321 et 327-328; Lowndes-Rudolf, 17-19, n° 00.30-00.32.

⁶⁰³ De Smet II, 675-678, n° 576; Rosseels, M.A., "Les Règles d'York et d'Anvers 1994. L'aventure maritime d'hier et d'aujourd'hui", dans LA Putzeys, (427), 437; Insel, B., "De "York-Antwerp Rules" 1994", *JPA* 1998, (387), 390-391; Alcantara, J., "The future of General Average in reference of marine insurance", dans Huybrechts, M. (éd.), Van Hooydonk, E. et Dieryck, Chr. (co-éds.), *Marine insurance at the turn of the millennium*, I, Anvers, Intersentia, 1999, (405), 422-423; Danjon III, 431-432, n° 1147; Gerritzen, J.J.H., "York-Antwerp Rules 1994", *Se&S* 1995, Suppl. 2, (2), 5; De Decker, M. et Witlox, F., "Transportverzekering en averij-grosse", dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.1/5; Ripert III, 196-197, n° 2224; Lowndes-Rudolf, 17-19, n° 00.30-00.32.

⁶⁰⁴ Lowndes-Rudolf, 18, n° 00.31.

⁶⁰⁵ *Doc.Parl.*, Chambre, 1869-70, n° 203, 3:

Cette disposition ne figurait pas dans l'ordonnance de la marine; elle a été ajoutée au Code de 1808, en vertu du principe, qu'en tout ce qui regarde seulement les intérêts (sic) privés des particuliers, la loi ne doit poser que des règles, sauf aux parties à y déroger par des conventions spéciales.

des dispositions de droit supplétif. Cette règle est exprimée uniquement dans le texte français de la Loi maritime: “à défaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après”. L’unanimité est nécessaire car pour chaque cas d’avarie commune il ne peut y avoir qu’une seule répartition, selon un seul règlement⁶⁰⁶.

Presque toujours dans la navigation, les Règles d’York et d’Anvers pour la navigation maritime et les Règles d’Avarie-Commune IVR pour la navigation rhénane et intérieure sont déclarées contractuellement d’application et sont appliquées⁶⁰⁷. Les clauses dans ce sens sont reprises par les parties dans les contrats d’affrètement et de transport. Depuis la rédaction de leur première version, les Règles d’York et d’Anvers ont toujours eu l’intention de réaliser un régime uniforme alternatif, alors que les législations nationales concernant l’avarie commune divergeaient de plus en plus au cours des siècles⁶⁰⁸. La “Règle d’interprétation”, reprise comme toute première disposition dans les Règles d’York et d’Anvers, dit ceci:

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

Les Règles d’Avarie-Commune IVR, élaborées au sein de l’Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin⁶⁰⁹, avaient un même objectif⁶¹⁰. Par conséquent, les règles matérielles reprises dans la Loi maritime, pour autant qu’on le sache, ne sont pour ainsi dire jamais appliquées⁶¹¹.

Les règles matérielles concernant les avaries communes dans la Loi maritime diffèrent en outre considérablement de l’actuelle version des Règles d’York et d’Anvers. Elles sont restées inchangées depuis 1879 et la plupart des règles proviennent littéralement du Code de commerce de 1807 et remontent même pour leur contenu à l’Ordonnance de la marine de 1681⁶¹². On remarque bien le contexte historique de certaines dispositions légales. En guise d’exemple, on peut référer à la mention, dans l’article 151 de la Loi maritime, du fait que les vêtements des hommes d’équipage (“les hardes [...] des gens de l’équipage”) ne contribuent pas à l’avarie commune. A la lumière de la valeur des navires modernes et de leur cargaison, le règlement d’une telle futilité donne plutôt une impression comique.

Les Règles d’York et d’Anvers et les Règles d’Avarie-Commune IVR, qui sont appliquées dans la pratique, ont par contre été adaptées plusieurs fois depuis leur création aux évolutions de la navigation maritime et de la navigation intérieure. Une première version des “York Rules”

⁶⁰⁶ Jacobs I, 434-435, n° 409.

⁶⁰⁷ Insel, B., “De “York-Antwerp Rules” 1994”, *JPA* 1998, (387), 389; Oostwouder, 118; De Decker, M. et Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.4/2. Schadee a même appelé le renvoi aux *York-Antwerp Rules* une “clause d’usage” (PG Boek 8 NBW, 613)

⁶⁰⁸ Hudson, G., *The York-Antwerp Rules*, Londres, LLP, 1991, 5-13.

⁶⁰⁹ L’association porte officiellement depuis 2001 le nom “IVR” (site web de l’IVR: <http://www.ivr.nl/de-vereniging>).

⁶¹⁰ Voet, H.F., “De Rijn-regelen Antwerpen-Rotterdam”, dans *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (201), 201-202.

⁶¹¹ Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, dans De Weerd II, (381), 381-382, n° 1124-1125; De Decker, M. et Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.2/3 et 6. Pourtant, le règlement d’avarie commune est réputé indivisible, de sorte que le règlement de droit supplétif de la Loi maritime trouverait chaque fois son application dès qu’un seul lot de marchandises est chargé sur le navire sans stipuler l’applicabilité des Règles d’York et d’Anvers (Smeesters-Winkelmolen II, 506, n° 810; Ripert III, 206-207, n° 2231-1).

⁶¹² Voir Jacobs I, 438-517. En 1953, Ripert qualifiait déjà de désuètes les dispositions sur l’avarie commune dans le Code de commerce, et il déclarait même que les dispositions sur l’avarie commune dans l’Ordonnance de la marine étaient déjà dépassées en 1681 (Ripert III, 182, n° 2210 et 187-188, n° 2217).

remonte à 1864. En 1877, le texte a été amendé une première fois et depuis lors on parle des “York-Antwerp Rules”. Par la suite, les règles ont été remaniées en profondeur en 1890, 1924, 1950, 1974, 1994 et 2004⁶¹³. Les Règles d’Avarie-Commune IVR s’appelaient à l’origine les “Rijnregelen Antwerpen-Rotterdam 1956”. En 1979, elles ont été rebaptisées en “Rijnregels IVR”⁶¹⁴ et en 2003 en “Averij-Grosse Regels IVR”. La version la plus récente, publiée par l’IVR, date de 2006⁶¹⁵.

Le droit supplétif a pour but de compléter le contrat si les parties n’ont pas convenu d’un règlement contractuel explicite pour une certaine partie de leur rapport juridique. C’est la raison pour laquelle un règlement de droit supplétif doit reproduire en principe le régime juridique que la plupart des parties choisissent habituellement pour un rapport juridique déterminé. Par conséquent, l’utilité du régime légal actuel en matière d’avaries communes, qui s’éloigne de plus en plus des règles véritablement appliquées, peut être sérieusement mise en question.

Déjà lors des discussions sur le projet de l’actuelle Loi maritime au Sénat, en 1879, le Ministre de la Justice Bara a communiqué que ladite “Société commerciale, industrielle et maritime” d’Anvers avait demandé de reprendre les Règles d’York et d’Anvers dans la Loi maritime. Mais le gouvernement jugea alors que cette reprise n’était pas opportune parce que la législation des pays voisins n’avait pas non plus repris ces règles. Le ministre signala en outre que le projet de la Loi maritime n’était pas un obstacle à l’application contractuelle des Règles d’York et d’Anvers et qu’il n’y avait que peu de différences fondamentales⁶¹⁶. Comme nous l’avons dit, les deux règlements se sont entre-temps de plus en plus distancés. Par ailleurs, de nombreuses autres nations maritimes ont, dans une mesure plus ou moins grande, aligné entre-temps leur législation sur les Règles d’York et d’Anvers⁶¹⁷.

8.385. Pour nuancer ce qui précède, il faut signaler que certaines questions qui sont traitées dans la Loi maritime ne le sont pas dans les Règles d’York et d’Anvers ni dans les Règles d’Avarie-Commune IVR. Dans la mesure où ces dispositions légales sont encore toujours jugées utiles sur le fond, leur maintien (éventuellement sous une forme modifiée) dans le Code belge de la Navigation a bel et bien un sens.

Il s’agit en premier lieu du privilège et du droit de rétention du capitaine sur les marchandises ou sur le prix qu’il en a obtenu. Ces droits sont établis par l’article 159 de la Loi maritime. En vertu de cette disposition, le droit de rétention n’expire qu’après le paiement, par le réceptionnaire des marchandises, d’une garantie pour le paiement de sa contribution dans l’avarie commune. Cette disposition semble avoir son utilité, attendu qu’elle accorde au capitaine un moyen de pression pour forcer ou assurer le paiement des contributions. Il semblerait que le droit de rétention soit couramment utilisé dans la pratique actuelle pour forcer les intéressés à la cargaison à signer le “general average bond” et à donner une garantie (généralement sous la forme d’une “general average guarantee” émanant de leurs assureurs). Le privilège et le droit de rétention du capitaine constituent le pendant du privilège maritime pour assurer la demande en paiement de la contribution de l’avarie commune du navire et la possibilité pour les intéressés à la cargaison de

⁶¹³ Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, dans De Weerdt II, (381), 386-389, n° 1129-1136; Lange, H., “Averij grosse in York-Antwerp Rules 2004”, dans De Weerdt I, (217), 217-219, n° 1467-1471.

⁶¹⁴ De Decker, M. et Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.4/1-2.

⁶¹⁵ A consulter sur le site web de l’IVR: http://www.ivr.nl/pdf/AG_NL.pdf.

⁶¹⁶ *Compte rendu*, Sénat, 1878-79, 27 mai 1879, 156.

⁶¹⁷ Voir *infra*, n° 8.404 et s.

procéder à la saisie conservatoire du navire comme moyen de pression pour obtenir une garantie de la part du navire, sur base de la convention sur les saisies de navires de 1952⁶¹⁸.

Si le capitaine omet d'exiger une garantie et délivre les marchandises sans réserve, il court le risque, à la lumière de l'article 268 de la Loi maritime, que le porteur d'un connaissement soit exonéré et que lui-même soit responsable envers la masse à concurrence de la contribution due par ces marchandises⁶¹⁹. Le maintien de cette disposition légale qui ne figure pas non plus dans les Règles d'York et d'Anvers semble également utile attendu qu'elle incite le capitaine, même s'il n'en retire lui-même aucun profit parce que par exemple seules les marchandises ont subi un dommage, à exiger malgré tout une garantie lors de la remise des marchandises.

Il faut également renvoyer à l'article 160 de la Loi maritime qui stipule que les propriétaires qui, après la répartition, recouvrent la possession des effets jetés sont tenus en principe de rembourser ce qu'ils ont reçu dans la contribution. Cette disposition légale semble également utile, étant donné que le contraire procurerait à ces propriétaires un bénéfice patrimonial illégitime.

La règle pourrait même être généralisée à toutes les formes d'avarie commune où les dommages soufferts seraient encore réparés après la répartition. Il est difficile de comprendre pourquoi la règle devrait être limitée au jet⁶²⁰. Dans son commentaire sur l'article 429 analogue de l'ancien Code de commerce français, Danjon parle en tout cas en général d'"[u]ne circonstance heureuse [...] : ce serait la disparition après coup de l'avarie elle-même". Il ne vise pas seulement les effets jetés qui sont remontés à la surface et ont été repêchés mais par exemple aussi les marchandises qui ont été payées à des pirates comme rançon mais qui ont été ensuite reprises⁶²¹. Outre les cas où un dommage précis serait réparé de façon matérielle, la règle pourrait également trouver son application aux cas dans lesquels la partie lésée recevrait une indemnité complète d'un tiers responsable⁶²².

L'article 160 de la Loi maritime prescrit ensuite que ce qui a été reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement, doit être rapporté. Le remboursement de l'indemnité déjà payée à ceux qui ont contribué, n'efface pas correctement les effets de la reprise originaire des dommages dans le règlement d'avarie commune, plus particulièrement lorsque les marchandises sacrifiées mais récupérées ont souffert des dommages ou que la récupération a exigé certains frais⁶²³. Une meilleure disposition serait que tous les dommages et pertes éventuellement restants soient à nouveau répartis en avarie commune en fonction de la situation modifiée. Cela semble toutefois très compliqué. La nouvelle proposition du Code maritime portugais semble être une solution alternative et plus simple pour comprendre le problème: la valeur des marchandises récupérées doit être répartie proportionnellement entre ceux qui ont contribué⁶²⁴. C'était également l'interprétation qu'a donnée déjà Bédarride à l'article 429 de l'ancien Code de Commerce français:

⁶¹⁸ Il faut faire remarquer que l'action en contribution du navire est également privilégiée et ce sur base de l'article 23, § 1, 3° de la Loi maritime, laquelle disposition provient à son tour de la Convention sur les Privilèges maritimes de 1926. Dans le nouveau règlement expliqué ailleurs concernant les privilèges maritimes, un privilège pour l'action en paiement de la contribution du navire en avarie commune est conservé (voir Livre Bleu 3).

⁶¹⁹ Smeesters-Winkelmolen II, 491, n° 797.

⁶²⁰ Toute l'organisation de l'avarie commune est en effet un élargissement analogique des anciennes règles relatives au jet (Remond-Gouilloud, 428, n° 700).

⁶²¹ Danjon III, 783, n° 1329.

⁶²² Voir dans ce sens: Rabe, 895, n° 4.

⁶²³ Danjon III, 783-784, n° 1329; Lyon-Caen, Ch. et Renault, L., *Traité de droit commercial*, VI, Paris, Pichon, 1896, 97-98, n° 973.

⁶²⁴ Art. 109, alinéa 2, *Proposta de Lei da Navegação Comercial Marítima*, 2009:

Se o regulamento já foi executado, procede-se a regulação adicional, tendo por finalidade repartir o valor dos bens recuperados entre todos os contribuintes na proporção da sua contribuição.

Ainsi, de deux choses l'une, ou le propriétaire entend conserver la marchandise recouvrée, ou non. Dans le premier cas, une expertise détermine la valeur actuelle de la marchandise, suivant le prix courant de la localité; dans le second, la vente est poursuivie aux formes de droit.

La valeur résultant de l'expertise ou produite par la vente est imputée d'abord à faire face aux frais de sauvetage et à ceux de l'expertise ou de la vente; le restant net est distribué, proportionnellement et au marc le franc, entre tous ceux qui ont contribué dans le règlement primitif⁶²⁵.

Cette interprétation est cependant difficilement conciliable avec le texte des articles 429 du Code et 160 de la Loi maritime, qui part clairement du remboursement de l'indemnité reçue et non de la répartition de la valeur récupérée.

Il faut également tenir compte, lors du remboursement, de la contribution propre du propriétaire concerné⁶²⁶. Cet élément ne ressort pas non plus de l'article 160.

Enfin, l'article 158 de la Loi maritime formule la règle que les marchandises sacrifiées en avarie commune ne doivent pas contribuer aux dommages soufferts par les marchandises sauvées ou par le navire après le jet. Quoique le texte légal ne soit pas très clair, cette règle concerne, selon la doctrine, uniquement les cas ultérieurs d'avarie particulière. Le maintien dans le Code belge de la Navigation de la règle contenue dans l'article 158 de la Loi maritime est de toute façon sans utilité puisqu'il ne constitue que l'application des principes généraux concernant les avaries⁶²⁷.

8.386. La seule règle portant sur le contenu en matière d'avarie *particulière* dans la Loi maritime est qu'elle est entièrement supportée et payée par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte (art. 149, deuxième alinéa). On pourrait le considérer comme une application de la règle générale *res perit domino*⁶²⁸. Toutefois, cette disposition n'exclut manifestement pas l'application des règles communes et particulières en matière de responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Par ces règles, la partie lésée peut encore se faire rembourser son dommage le cas échéant⁶²⁹. Smeesters en Winkelmolen lisent apparemment dans les termes "ou occasionné la perte" de l'article 149, deuxième alinéa, que la règle peut également impliquer que le propriétaire d'une chose qui a occasionné un dommage à une autre partie, doit indemniser ce dommage⁶³⁰. Avec cette interprétation, l'article 149, deuxième alinéa, impliquerait une sorte de règlement de responsabilité parallèle, ce qui ne peut avoir été son intention. Le pendant de l'article 149, deuxième alinéa de la Loi maritime dans la législation française est l'article 23,

⁶²⁵ Bédarride, J., *Commentaire du code de commerce, Livre II : du commerce maritime*, V, Paris, Chez Durand, 1859, 311-313, n° 1928.

⁶²⁶ Voir notamment Alauzet, I., *Commentaire du Code de commerce*, III, Paris, Cosse et Marchal, 1857, 550-551, n° 1612; Beltjens, G., *Encyclopédie du droit commercial belge*, IV, Bruxelles, Bruylant, 1927, 808, n° 3.

⁶²⁷ Smeesters-Winkelmolen II, 495-497, n° 801; Danjon III, 518-521, n° 1179. Ripert donne une autre explication à cette disposition. Selon lui, il s'agirait bel et bien de cas ultérieurs d'avarie commune, dans lesquels les marchandises sacrifiées ne doivent pas contribuer (Ripert III, 223-224, n° 2244-2245). L'interprétation de Ripert est certainement défendable sur base des termes de la disposition, mais créerait une règle injuste. Les intéressés aux marchandises sacrifiées dans le premier cas d'avarie commune bénéficient en effet bel et bien des avantages des sacrifices ultérieurs en avarie commune. Sans ces sacrifices ultérieurs, le navire et les autres marchandises seraient probablement perdus. Dans ce cas, les intéressés aux marchandises sacrifiées dans le premier cas d'avarie commune ne recevraient pas de contributions en avarie commune. Etant donné qu'ils bénéficient de ses avantages, il n'est que logique qu'ils doivent contribuer dans les cas ultérieurs d'avarie commune (Smeesters-Winkelmolen II, 496; Danjon III, 519-520, n° 1179).

⁶²⁸ De Decker, M. et Witlox, F., "Transportverzekering en averij-grosse", dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.1/2. La règle concernant les avaries particulières n'a bien sûr pas l'intention d'influencer le partage du risque lors de la vente commerciale internationale.

⁶²⁹ Smeesters-Winkelmolen II, 421, n° 750.

⁶³⁰ Smeesters-Winkelmolen II, 445-446, n° 767.

deuxième alinéa, de la Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 déjà mentionnée. Cette disposition est libellée comme suit:

Les avaries particulières] sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Il apparaît clairement ici qu'en matière d'avaries particulières c'est la règle *res perit domino* qui est valable, sans préjudice de la possibilité d'intenter des actions en responsabilité⁶³¹. Ce point est confirmé une nouvelle fois par un projet de la Loi maritime, traité par la Chambre en 1870. Il reprenait la disposition suivante:

Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret⁶³².

La forme juridique de l'avarie particulière doit donc être distinguée de la demande en indemnité. L'avarie particulière est généralement supportée par la partie lésée. Elle peut cependant invoquer d'autres règles de droit pour faire indemniser les dommages.

Le fait que l'avarie particulière soit supportée par la partie lésée n'est au fond qu'une simple constatation de fait. Par conséquent, la reprise de la règle dans la Loi maritime ne semble faire que peu ou pas de différence pour ce qui est du contenu. Elle semble uniquement avoir été reprise pour exprimer le contraste avec la disposition en matière d'avaries communes⁶³³. C'est précisément pour mettre l'accent sur le contraste avec l'avarie commune et pour expliquer qu'un même sinistre ne peut constituer en même temps une avarie commune et une avarie particulière, que la reprise dans le Code belge de la Navigation des dispositions sur l'avarie particulière semble avoir son utilité. De même, le maintien de la définition de la notion générale d'avarie, utilisée actuellement dans les articles 146 et 147 de la Loi maritime, semble alors avoir un sens.

- ABSENCE DE DISPOSITION LÉGALE CONCERNANT LA SUSPENSION OU L'INTERRUPTION DE LA PRESCRIPTION

8.387. Conformément à l'article 270, troisième tiret de la Loi maritime, toutes actions du chef d'avarie commune sont prescrites un an après le jour de l'événement.

La signature d'un compromis pour nommer un dispacheur ou une demande ou un jugement portant nomination d'un dispacheur sont réputés, en fonction de l'auteur, avoir un effet suspensif ou interruptif jusqu'au jour où le dispacheur a déposé son rapport⁶³⁴. Cette règle est peut-être reconnue dans la jurisprudence⁶³⁵, mais elle n'a pas de base légale.

⁶³¹ Rodière TGDM EDM, 338-339, n° 311.

⁶³² *Doc.Parl.* Chambre 1869-70, n° 203, 10.

⁶³³ Danjon III, 457, n° 1157.

⁶³⁴ Voir Smeesters-Winkelmolen II, 510-511, n° 813; Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", dans De Weerd II, (381), 385, 1127.6.

⁶³⁵ Anvers 22 décembre 1997, *DET* 1998, 399.

8.388. Les articles 161 et 162 de la Loi maritime décrivent les obligations procédurales du capitaine en cas d'avarie commune. Il doit rédiger un procès-verbal, lequel énonce les motifs qui ont déterminé le sacrifice ainsi que les choses sacrifiées. Ce procès-verbal est signé par le capitaine et les "principaux de l'équipage". Il est transcrit sur le registre (néerlandais "scheepsdagboek"). Dans les 24 heures de son arrivée au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu de confirmer les faits mentionnés.

Cette règle semble analogue à l'obligation reprise dans les articles 78 et 79 de la Loi maritime, de faire un rapport dans les 24 heures de son arrivée. Tout comme pour le rapport du capitaine⁶³⁶, la législation ne donne pas de réponse claire à la question de savoir si les obligations valent également pour les capitaines de navires étrangers qui abordent dans un port belge.

Alors que l'article 79 explique cependant que le rapport doit être fait devant le président du tribunal de commerce ou au juge de paix, l'article 162 ne stipule pas devant quelle instance les faits portant sur l'avarie commune doivent être confirmés⁶³⁷.

Il semblerait que les formalités visées ici ne soient plus strictement respectées dans tous les cas⁶³⁸. En tout cas, les dispositions donnent une impression désuète et archaïque⁶³⁹. L'objectif des dispositions est de fournir des moyens de preuve crédibles concernant l'avarie commune⁶⁴⁰. Cet objectif reste pertinent en soi. Une preuve écrite, rédigée par le capitaine le plus rapidement possible après l'événement, paraît indispensable pour pouvoir, par la suite, rendre les faits acceptables. Ensuite, il semble que cette preuve écrite soit contresignée de préférence par le second officier. La confirmation des faits produits dans les 24 heures de l'arrivée dans le port qui, dans la pratique, semblerait souvent faite par acte notarié, renforce également la crédibilité des déclarations du capitaine⁶⁴¹.

Selon Smeesters et Winkelmolen, le procès-verbal confirmé vise à prouver ce qui y est énoncé et ce, jusqu'à preuve du contraire⁶⁴². La Loi maritime ne contient cependant pas de dispositions accordant au procès-verbal une valeur de preuve particulière quelconque. Ce sera probablement souvent le moyen de preuve le plus important, sinon le seul moyen de preuve écrit, qui se verra de ce fait accorder une grande importance. On peut à nouveau faire la comparaison avec le rapport du capitaine, pour ce qui est de savoir quelle jurisprudence, quelle doctrine et quelle pratique de l'expertise sont cependant réticentes à accepter une valeur de preuve particulière⁶⁴³.

⁶³⁶ Voir le Livre Bleu 5.

⁶³⁷ Selon Jacobs, cela doit se faire devant les autorités citées à l'article 163 et dans les dispositions concernant les droits et obligations du capitaine (Jacobs I, 521, n° 478)

⁶³⁸ Toutefois, lors de l'échouage volontaire du ms Belvaux sur l'Escaut le 11 novembre 1981, les formalités auraient bien été remplies conformément à la loi (Anvers 22 décembre 1997, *DET* 1998, 399).

⁶³⁹ Pour un commentaire des nombreuses formalités similaires et dépassées que la Loi maritime impose au capitaine, voir également le Livre Bleu 5.

⁶⁴⁰ Jacobs I, 521, n° 479.

⁶⁴¹ Renforcer la crédibilité des témoignages sur les événements de navigation et les sinistres qui en découlent, en limitant par la suite le risque de modifications était également l'objectif des articles 78 et 79 de la Loi maritime concernant le rapport du capitaine (voir une fois encore le Livre Bleu 5). La jurisprudence a résolument jugé que si le rapport du capitaine n'est pas fait dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, il n'a pas force de preuve (Comm. Gand 11 septembre 1973, *DET* 1973, 736; Comm. Anvers 17 décembre 1968, *JPA* 1969, 138; comp. Cependant Ripert I, 235, n° 261).

⁶⁴² Smeesters-Winkelmolen II, 504-505, n° 809.

⁶⁴³ Voir une fois encore le Livre Bleu 5.

Les obligations reprises dans les articles 161 et 162 de la Loi maritime semblent en tout cas recouper en grande partie les obligations plus générales du capitaine concernant le registre et le rapport. Ces derniers sont repris dans la partie de la Loi maritime sous le titre “Droits et obligations du capitaine”. L’objectif des dispositions commentées ici, à savoir la fourniture de moyens de preuve concernant l’avarie commune, semble pouvoir être atteint suffisamment par le respect des obligations générales (modernisées) du capitaine en matière de registres et de rapports. Ces obligations générales et la valeur de preuve des registres et des rapports du capitaine sont commentées ailleurs et rappelons que les obligations seront étudiées plus avant lors de la révision du droit maritime public⁶⁴⁴. Déjà lors des discussions sur le projet de la Loi maritime par la Chambre des Représentants en 1877, les parlementaires Van Iseghem et Cruyt se demandaient si la rédaction d’un procès-verbal séparé n’était pas une formalité inutile puisque le capitaine est tenu de toute façon de consigner dans le registre tout ce qui se passe pendant le voyage. La mention des faits dans le registre devrait suffire. Le rapporteur Van Humbeeck a répondu qu’il serait permis d’écrire le “procès-verbal” requis dans le registre, où il serait signé par les membres de l’équipage⁶⁴⁵. Vu le nouveau règlement concernant les registres et les rapports du capitaine ainsi que leur valeur de preuve⁶⁴⁶, la reprise dans le Code belge de la navigation de règles spécifiques sur le procès-verbal de l’avarie commune et de la confirmation des faits dans le port s’avère superflue. Ces dispositions spécifiques ne sont d’ailleurs pas reprises non plus dans la législation allemande, néerlandaise et norvégienne concernant l’avarie commune.

8.389. L’article 163, premier alinéa, de la Loi maritime stipule que l’état des pertes et des dommages est fait par les dispatcheurs à la diligence du capitaine, dans le lieu de déchargement du navire.

Si des marchandises devaient être déchargées dans plusieurs ports de destination, l’application de cette règle est problématique. Une majorité de la doctrine est d’avis que dans un tel cas, l’état des pertes et des dommages doit être dressé dans le dernier port de déchargement des marchandises concernées par l’avarie commune⁶⁴⁷. Une autre doctrine dit que cela doit se faire dans le port de chargement ou de déchargement suivant parce qu’après cela se forme une nouvelle communauté d’intérêts, composée différemment ou bien, si les marchandises n’atteignent pas leur destination, à l’endroit de la fin du voyage. Lorsqu’une partie intéressée à la cargaison retire ses marchandises pendant le voyage du navire, une disposition provisoire devrait être établie sur place ou cette partie intéressée à la cargaison devrait fournir une garantie pour le paiement de sa contribution en avarie commune⁶⁴⁸. Strictement parlant, ces règles ne peuvent être déduites du texte légal. La formulation peu précise de l’article 163, premier alinéa, constitue une source d’insécurité juridique.

La solution la plus acceptable et la plus efficace semble être qu’un dispatcheur soit directement désigné dans le port de déchargement suivant ou dès qu’un des intéressés désire engager un règlement d’avarie commune. A partir de ce moment, le dispatcheur peut coordonner l’exercice du droit de rétention sur les marchandises déchargées dans les ports successifs, la signature des *general average bonds* et la constitution de garanties. Le dispatcheur ne pourra normalement établir la contribution définitive qu’après que les dernières marchandises concernées par l’avarie commune ont été déchargées. Grâce aux moyens de communication modernes, il ne semble pas nécessaire que le dispatcheur soit physiquement présent dans chaque port de déchargement.

⁶⁴⁴ Voir une nouvelle fois le Livre bleu 5.

⁶⁴⁵ *Parl.Hand.* Chambre 1876-77, du 6 au 8 février 1877, 378.

⁶⁴⁶ Voir le Livre Bleu 5.

⁶⁴⁷ Smeesters-Winkelmolen II, 505-506, n° 810; De Smet II, 672, n° 570; *RPDB*, v° Navire-Navigation, 620, n° 1320.

⁶⁴⁸ Jacobs I, 523, n° 480.

8.390. L'article 163 de la Loi maritime suggère que les dispatcheurs soient nommés à la requête du capitaine par le tribunal de commerce ou, dans un port étranger, par le consul belge ou le magistrat du lieu. Bien que cette possibilité n'ait pas été reprise dans la Loi maritime, la désignation pourrait également être demandée, selon Smeesters et Winkelmolen, par les propriétaires des marchandises sacrifiées, lorsque le capitaine omet de le faire⁶⁴⁹. On admet que celui qui demande la désignation d'un dispatcheur doit citer les autres parties concernées devant l'autorité compétente, pour qu'elles soient au courant de la procédure⁶⁵⁰. Il arrive toutefois très souvent que le dispatcheur soit nommé sans intervention judiciaire. A Anvers, cette méthode est utilisée depuis longtemps déjà⁶⁵¹. Elle n'a cependant pas de base dans la Loi maritime, de sorte qu'on ne peut déduire du texte légal si une dispatche établie par un dispatcheur désigné de façon extrajudiciaire peut être homologuée par la suite et de cette manière devenir exécutoire.

8.391. L'article 163, dernier alinéa, de la Loi maritime stipule ensuite encore que les dispatcheurs prêtent serment avant d'entamer leurs opérations. Lorsqu'un dispatcheur est désigné à l'amiable, ce qui comme on l'a dit est presque toujours le cas, il n'est apparemment pas assermenté.

On prête serment dans les mains de l'un ou l'autre autorité. Il est probable que la prestation de serment d'un dispatcheur, imposée par l'article 163, dernier alinéa, de la Loi maritime, doit avoir lieu devant le tribunal de commerce qui l'a nommé. Elle peut être comparée avec la prestation de serment des notaires, des huissiers de justice, etc. devant le tribunal de première instance prescrite par l'article 572 du Code judiciaire. Conformément à l'article 576 du Code judiciaire, le tribunal de commerce reçoit lui-même également le serment des peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés pour les navires et les bateaux d'intérieur et ensuite des commissaires maritimes et réviseurs d'entreprise.

Le fait que les dispatcheurs devraient prêter serment dans les mains du tribunal de commerce, chaque fois qu'ils sont nommés par voie judiciaire, semble exagérément compliqué et formaliste. Sur base de l'article 978, § 1 du Code judiciaire, les experts judiciaires ne doivent normalement reprendre aujourd'hui dans leur rapport final que la formule écrite "Je jure avoir rempli ma mission en honneur et conscience, avec exactitude et probité". Ce n'est que lorsqu'ils sont entendus par le juge, conformément aux articles 985 et 986 du Code judiciaire, qu'ils doivent prêter verbalement serment. Il vaudrait peut-être mieux aligner la disposition portant sur le serment des dispatcheurs sur celle portant sur les experts judiciaires. Finalement, un dispatcheur n'a pas plus de pouvoir qu'un expert judiciaire. Pour la même raison, la loi semble ne pas devoir exiger du chef des dispatcheurs pas plus que du chef des experts judiciaires, la possession de certains diplômes ou l'affiliation à une certaine association professionnelle.

8.392. Sur base de l'article 164 de la Loi maritime, la dispatche peut être homologuée par le tribunal, après quoi elle est exécutoire. Lorsque la dispatche est exécutée volontairement, l'homologation ne semble pas nécessaire. Le dispatcheur est (normalement) un expert et non un arbitre, de sorte que les parties sont habilitées, lors de la procédure d'homologation, à contester les constatations du dispatcheur devant le tribunal⁶⁵². Ce dernier point ne ressort toutefois pas univoquement du texte légal. Il semblerait que dans la pratique, on ne fasse pas ou peu usage de la procédure d'homologation et qu'elle ne soit pas utilisée pour trancher définitivement des

⁶⁴⁹ Smeesters-Winkelmolen II, 507, n° 811.

⁶⁵⁰ Danjon III, 693, n° 1265; Ripert III, 318, n° 2330.

⁶⁵¹ Anvers 22 décembre 1997, *DET* 1998, 399; Smeesters-Winkelmolen II, 507-509, n° 811-812; De Smet II, 673, n° 571; *RPDB*, v° Navire-Navigation, 620, n° 1321-1322; Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", dans De Weerdt II, (381), 384, n° 1127.5.

⁶⁵² Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", dans De Weerdt II, (381), 385, n° 1127.5. Selon les termes de la *general average bond*, la dispatche pourrait quand même être considérée comme un jugement obligatoire et incontestable (voir la casuistique décrite dans Smeesters-Winkelmolen II, 508-510, n° 812).

contestations sur le fond. Les contestations sur le fond sont traitées en suivant la procédure normale. Une concertation informelle a montré que parmi les praticiens, il n’y avait pas de demande pour conserver la procédure d’homologation.

8.393. Il est important de faire remarquer que contrairement aux Règles d’York et d’Anvers, les Règles d’Avarie-Commune IVR contiennent bel et bien certaines dispositions procédurales, à savoir dans les Règles XIII à XVI. Elles ne semblent pas en principe être contradictoires aux dispositions procédurales de la Loi maritime, de sorte que les deux systèmes de normes peuvent être appliqués de façon cumulative. On peut renvoyer en particulier à la Règle XVI, qui permet le contrôle de toutes les dispaches par l’IVR. Ce contrôle par l’IVR ne remplace pas l’homologation judiciaire et le refus d’approbation par l’IVR n’a aucune influence sur la possibilité d’homologation de la dispache⁶⁵³. Renseignements pris auprès de l’IVR, il semble que le contrôle soit beaucoup moins appliqué dans la pratique qu’auparavant. En cas de doute quant à la présence d’une avarie commune, l’IVR peut encore toujours faire fonction de point d’information.

- ABSENCE DE RÈGLES DE DIP

8.394. Comme indiqué plus haut⁶⁵⁴, le règlement de l’avarie commune a lieu dans le port de déchargement. Le Loi maritime ne stipule cependant pas quel est le droit national qui s’applique aux activités du dispacheur. Les dispositions de la Loi maritime concernant l’avarie commune n’indiquent même pas quel est leur domaine d’application en matière de droit conflictuel. En matière d’avaries communes, les règles de conflit de lois apparaissent rarement du fait que ce sont généralement les Règles d’York et d’Anvers qui sont appliquées dans le monde⁶⁵⁵. C’est également la raison pour laquelle par exemple la législation néerlandaise sur le DIP maritime ne comporte pas de disposition sur l’avarie commune⁶⁵⁶. Les règlements nationaux en matière de droit procédural sont d’application comme *lex fori*. Par ailleurs, l’indication d’un droit national applicable peut être nécessaire dans le cas de prescription, de droit de rétention du capitaine et de procédure de preuve (comme l’établissement d’un procès-verbal par le capitaine).

8.395. Aujourd’hui, il faut admettre que le droit matériel applicable à l’avarie commune doit être déterminé sur base du Règlement Rome I⁶⁵⁷. Il s’agit en effet d’une question essentiellement contractuelle. Le Règlement Rome I ne contient pas de règles spécifiques sur l’avarie commune. L’application concrète du Règlement n’est pas toujours évidente. Il est par exemple possible que des contrats de transport ou d’affrètement portant sur différents lots de marchandises contiennent des clauses divergentes sur le choix de la loi applicable (et certains n’en contiennent pas). D’autre part, l’avarie commune n’est pas nécessairement régie par le droit d’application sur le contrat de transport ou d’affrètement car, selon de nombreux auteurs, il s’agit d’un concept de droit autonome⁶⁵⁸. Dans la pratique, il faudra probablement retomber sur le droit du pays avec lequel le contrat (ou l’aspect de l’avarie commune⁶⁵⁹) a le lien le plus étroit (art. 4.4), par exemple le droit du lieu où se termine le voyage, où le navire aborde après décision d’avarie commune, où les marchandises en question sont déchargées ou le lieu où la dispache est établie. Pour autant que ce soit utile dans ce contexte, on revient aux anciennes jurisprudence et doctrine qui ont été développées dans plusieurs pays concernant le DIP en matière d’avaries communes. Vu

⁶⁵³ De Decker, M. et Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.4/13.

⁶⁵⁴ Voir *supra*, n° 8.389.

⁶⁵⁵ Voir notamment Bonassies-Scapel, 381, n° 545.

⁶⁵⁶ Boonk, 278-279.

⁶⁵⁷ Au sujet de la position sous l’EVO, voir. Lowndes-Rudolf, 584 et s., n° 30.06 et s.

⁶⁵⁸ Dans ce sens par ex. Remond-Guilloud, 436-437, n° 723.

⁶⁵⁹ Le Règlement Rome I ne mentionne plus il est vrai la possibilité de dépeçage objectif.

l'application du Règlement Rome I, il n'y a en tout cas pas de place dans le Code belge de la Navigation pour une règle nationale objective de conflits de lois. Il est toutefois utile de confirmer que les règles de droit procédural reprises dans le code valent comme *lex fori*. De même une règle sur l'effet de droit réel du droit de rétention de l'armateur a tout son sens.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÈGLES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

8.396. Aucune convention internationale n'a été conclue sur l'avarie et l'avarie commune. Comme indiqué plus haut, la question de l'avarie commune est cependant bien harmonisée par l'application contractuelle systématique des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR.

Bien que les principes de base de l'avarie commune soient les mêmes, les dispositions de la Loi maritime présentent des différences considérables à l'égard des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR.

Comme il sera encore expliqué plus loin⁶⁶⁰, les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR sont également exposées aux critiques.

8.397. Le régime de la responsabilité du transporteur maritime, harmonisé par des conventions internationales, n'a en théorie pas d'influence sur le règlement de l'avarie commune.

Pour ce qui est des règlements contractuels, ce point est confirmé à l'article 5, deuxième alinéa, dernière phrase des Règles de La Haye:

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

La disposition n'a pas été modifiée par les Règles de Visby.

Il va de soi qu'une clause sur l'avarie commune ne peut avoir pour conséquence que la responsabilité du transporteur soit réduite en contradiction avec les Règles de La Haye et Visby. C'est la portée de la notion de "licite"⁶⁶¹.

8.398. L'article 24 des Règles de Hambourg, auxquelles la Belgique n'est pas partie, touche bien à la question de l'avarie commune. Cette disposition stipule ce qui suit:

- 1. . Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.*
- 2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.*

Cette disposition explique, tout d'abord, que la convention ne déroge pas à l'application de dispositions dans le contrat de transport ou dans le droit national concernant l'avarie commune. Le deuxième alinéa stipule cependant que les règles de la convention concernant la responsabilité du transporteur maritime pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent si le

⁶⁶⁰ Voir *infra*, n° 8.442.

⁶⁶¹ Donaldson, J., Staughton, C.S. et Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londen, Stevens & Sons, 1975, 43, n° 81; Tetley IMAAL, 370.

destinataire des marchandises peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes et aux frais de sauvetage. Selon Beeckman, cette règle pourrait faire diminuer dans la pratique l'utilité de l'instauration de l'avarie commune. De nombreux cas qui donnent lieu à une avarie commune sont en effet provoqués par une faute ou une négligence du propriétaire du navire-transporteur, ses préposés ou ses agents d'exécution. Si leur responsabilité est établie, les parties intéressées à la cargaison pourraient refuser de payer leur contribution en avarie commune. Si elles paient malgré tout une contribution, le propriétaire du navire-transporteur devrait la rembourser par la suite, ce qui rend peu intéressante la déclaration de dommage du côté du navire en avarie commune, vu les frais de procédure qui y sont liés⁶⁶². Poursuivant le raisonnement de cet auteur, on pourrait dire que les dispositions de la Loi maritime concernant les avaries communes perdraient probablement de leur intérêt si la Belgique devait adhérer aux Règles de Hambourg.

Il faut toutefois faire remarquer que l'article 24.2 des Règles de Hambourg correspond à une vision déjà formulée auparavant dans la doctrine belge. On nous apprend en effet depuis longtemps déjà (et la jurisprudence le confirme) qu'un événement qui donne lieu à un règlement d'avarie commune ne déroge pas aux actions éventuelles basées sur la faute ou la responsabilité d'une des parties, que le responsable peut être prié de rembourser la contribution payée en avarie commune et que le cas échéant, la compensation peut être objectée entre la contribution en avarie commune et l'action en responsabilité⁶⁶³.

Une éventuelle adhésion de la Belgique aux Règles de Hambourg ferait donc peu de différence sur ce point⁶⁶⁴.

8.399. L'article 84 des Règles de Rotterdam, auxquelles la Belgique n'adhère pas actuellement, ne fait que répéter le premier alinéa de l'article 24 des Règles de Hambourg. Si la Belgique devait encore adhérer à cette convention, cela n'aurait en principe pas non plus d'influence sur l'effet ou le bien-fondé des règles nationales concernant les avaries communes.

8.400. La CMNI contient également une disposition inspirée de l'article 24.1 des Règles de Hambourg, qui explique uniquement que la Convention ne déroge pas à l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit national concernant les avaries communes. Elle est libellée comme suit:

Article 26. Avaries communes

La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

⁶⁶² Beeckman, J.G., "Incidence des règles de Hambourg sur l'assurance maritime, l'avarie commune et le recours", *JPA* 1979-80, (203), 218.

⁶⁶³ Smeesters-Winkelmolen II, 442-443, n° 766 et 455-457, n° 770; De Smet II, 649-651, n°. 545-547; Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", dans De Weerd II, (381), 385, n° 1127.7; concernant la navigation intérieure (mais non univoque): De Decker, 221-223, n° 583-588. La Cour d'Appel de Gand a même jugé dans un arrêt de 1901 que l'action en avarie commune d'une partie lésée qui était en même temps responsable du sinistre, était irrecevable faute d'intérêt. L'autre partie pourrait en effet récupérer à son tour la contribution payée auprès de la demanderesse responsable, de sorte que le seul effet de l'action serait un manège de procédures inutiles et coûteuses (Gand 18 janvier 1901, *JPA* 1901, 228). La possibilité de récupération des contributions en avarie commune à charge de la partie responsable du sinistre, sans préjudice de l'effet des éventuelles bases d'exonération, est reconnue par la jurisprudence actuelle, tant pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure (Anvers 22 décembre 1997, *DET* 1998, 399; Arbitrage Anvers 28 octobre 1996, *JPA* 1997, 312).

⁶⁶⁴ Ce qui ne veut bien sûr pas dire que cette adhésion ferait peu de différence dans le domaine de la responsabilité du transporteur même.

Cette disposition de la convention n'a pas d'influence sur l'effet ou le bien-fondé des règles nationales concernant les avaries communes.

8.401. La disposition de l'article 24.2 des Règles de Hambourg est d'ailleurs conforme dans les grandes lignes à la Règle D des Règles d'York et d'Anvers, qui dit:

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

On trouve cette même disposition dans la règle III des Règles d'Avarie-Commune IVR.

La Règle D des Règles d'York et d'Anvers et la Règle III des Règles d'Avarie-Commune IVR ne contiennent pas la disposition que la partie intéressée aux marchandises peut refuser la contribution dans le dommage souffert par le transporteur maritime responsable. On s'en remet donc au droit national applicable complémentaire⁶⁶⁵.

D'autre part, la Règle D des Règles d'York et d'Anvers et la règle III des Règles d'Avarie-Commune IVR sont plus complètes que l'article 24.2 des Règles de Hambourg puisqu'elles traitent également des conséquences de la dette et de la responsabilité éventuelle d'autres parties que le transporteur maritime.

8.402. Le rapport entre le règlement d'avarie commune et la responsabilité du transporteur maritime (ou d'une autre partie) n'est pas traité de façon générale dans la Loi maritime. Seul l'article 91, § 5, deuxième alinéa, *in fine*, reprend la disposition susmentionnée des Règles de La Haye⁶⁶⁶. Comme exposé plus haut⁶⁶⁷, cette lacune est comblée par la jurisprudence et la doctrine. Si la Belgique devait adhérer aux Règles de Hambourg, l'article 24 des Règles de Hambourg dont question ci-dessus ferait partie du droit belge. Même sans adhésion de la Belgique aux Règles de Hambourg, si le rapport entre le règlement légal ou contractuel des avaries communes et la responsabilité éventuelle d'une ou plusieurs des parties à ce règlement était traité expressément dans la loi, il semble que la sécurité juridique en bénéficierait à première vue. Un simple renvoi aux règles en question dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR peut cependant déjà offrir une solution.

8.403. Il n'y a pas de règles européennes spécifiques concernant l'avarie commune.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

8.404. Les §§ 700 à 733 du *Handelsgesetzbuch* allemand contiennent un règlement détaillé de l'avarie et de l'avarie commune. Mais ce règlement a également peu de signification dans la pratique car il est évincé le plus souvent par l'application contractuelle des Règles d'York et d'Anvers. Dans ce cas, les dispositions de la loi ne règlent que ce qui n'a pas été traité par les Règles d'York et

⁶⁶⁵ Rabe, 953, n° 16.

⁶⁶⁶ Voir *supra*, n° 8.397.

⁶⁶⁷ Voir *supra*, n° 8.386.

d'Anvers⁶⁶⁸. Les Règles d'York et d'Anvers ne peuvent cependant être appliquées que pour autant qu'elles aient été déclarées applicables dans *tous* les contrats de transport du voyage⁶⁶⁹.

Pour la navigation intérieure, ce sont les §§ 78 à 91 du *Binnenschiffahrtsgesetz* qui sont valables. Les dispositions sont basées en grande partie sur les dispositions de la navigation maritime et sont également de droit complémentaire⁶⁷⁰. Elles ne sont donc pas commentées en détail ici.

8.405. Le Titre sur les avaries communes et les avaries particulières dans le *Handelsgesetzbuch* commence par une définition de l'avarie commune et immédiatement aussi par la règle qu'elle est supportée conjointement par le navire, le fret et les marchandises:

§ 700

(1) Alle Schäden, die dem Schiff oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Kapitän oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden, sind große Haverei.

(2) Die große Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.

En ce qui concerne l'avarie particulière, le *Handelsgesetzbuch* stipule qu'elle est supportée par les propriétaires du navire et des marchandises, chacun pour soi (art. 701 (2)). Tout comme dans la Loi maritime, l'avarie particulière n'est pas une institution juridique particulière mais uniquement une notion résiduelle. Le règlement légal concernant l'avarie particulière serait également valable lorsque la disposition légale expresse correspondante est absente. Elle sert uniquement à décrire plus clairement l'avarie commune⁶⁷¹.

8.406. Le code allemand règle explicitement dans son § 702 le rapport entre les dispositions relatives aux avaries communes et la responsabilité d'une des parties. Il stipule que le règlement des avaries communes doit être appliqué indépendamment du fait que le danger a été provoqué par la faute d'un tiers ou même d'une des parties. Cependant, la partie qui est elle-même responsable de la faute ne peut réclamer d'indemnité en avarie commune et doit indemniser dans le règlement des avaries communes la perte que les autres souffrent⁶⁷². Ces dispositions sont libellées comme suit:

§ 702

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die große Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist.

(2) Der Beteiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch nicht allein wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern, sondern ist auch den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, den sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Verteilung kommt.

(3) Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Reeder nach Maßgabe des § 485.

Lorsque la responsabilité de la partie coupable est cependant exclue par contrat, la règle du deuxième alinéa n'est pas valable. L'avarie commune doit alors être réglée de façon normale et

⁶⁶⁸ Herber, 376; Rabe, 887, n° 8.

⁶⁶⁹ Rabe, 887, n° 9.

⁶⁷⁰ De Decker, M. et Witlox, F., "Transportverzekering en averij-grosse", dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.2/7.

⁶⁷¹ Rabe, 887, n° 7 et 894, n° 1-2.

⁶⁷² Smeesters-Winkelmolen II, 443, n° 766.

l'armateur a droit, le cas échéant, à une indemnité en avarie commune. Le fait qu'une clause en exonération de responsabilité entraîne ou non également l'exonération de *l'obligation de contribution* en avarie commune, est controversé⁶⁷³.

Comme indiqué ci-dessus, le rapport entre le règlement des avaries communes et la responsabilité d'une ou plusieurs des parties à ce règlement n'est pas traité de façon générale dans la Loi maritime belge et il est possible de reprendre dans le Code belge de la Navigation la disposition des Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR. La disposition allemande ci-dessus pourrait constituer une source d'inspiration alternative.

8.407. Les §§ 703 à 726a du *Handelsgesetzbuch* reprennent diverses règles matérielles particulières concernant:

- la question de savoir si un dommage déterminé doit être considéré comme une avarie commune;
- le calcul du montant du dommage;
- la question de savoir dans quelles situations certains intérêts doivent ou non contribuer au règlement des avaries communes;
- le calcul du montant des contributions;
- les privilèges des parties ayant droit à une indemnité.

Ces dispositions ainsi que les dispositions équivalentes du *Binnenschiffahrtsgesetz*, ne correspondent pas aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR et dérogent également à la disposition contenue dans la Loi maritime belge. A première vue, il semble qu'il n'y ait pas de raison de prendre ces dispositions, qui sont étrangères au droit belge et à la pratique judiciaire, comme source d'inspiration pour la rédaction de l'Ebauche du Code belge de la Navigation.

8.408. On peut retrouver les dispositions procédurales concernant les avaries communes dans les §§ 727 à 731 du *Handelsgesetzbuch*. Elles sont libellées comme suit:

§ 727

Die Feststellung und Verteilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet.

§ 728

(1) Der Kapitän ist verpflichtet, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Handelt er dieser Verpflichtung zuwider, so macht er sich jedem Beteiligten verantwortlich.

(2) Wird die Aufmachung der Dispache nicht rechtzeitig veranlaßt, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung in Antrag bringen und betreiben.

§ 729

(1) Im Gebiet dieses Gesetzbuchs wird die Dispache durch die ein für allemal bestellten oder in deren Ermangelung durch die vom Gericht besonders ernannten Personen (Dispacheure) aufgemacht.

(2) Jeder Beteiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, namentlich Chartepartien, Konnossemente und Fakturen, dem Dispacheur mitzuteilen.

§ 730

Für die von dem Schiff zu leistenden Beiträge ist den Ladungsbeteiligten Sicherheit zu bestellen, bevor das Schiff den Hafen verlassen darf, in welchem nach § 727 die Feststellung und Verteilung der Schäden zu erfolgen hat.

⁶⁷³ Rabe, 898, n° 21.

§ 731

(1) Der Kapitän darf Güter, auf denen Havereibeiträge haften, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der letzteren (§ 615) nicht ausliefern.

(2) Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für diese durch den Verfrachter ausgeübt. Die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Verfrachter erfolgt nach Maßgabe der Vorschriften, die für das Pfandrecht des Verfrachters wegen der Fracht und der Auslagen gelten.

Dans la pratique c'est généralement le propriétaire du navire ou l'armateur, et non le capitaine, qui désigne un dispacheur, lequel met ensuite tous les intéressés à la cargaison au courant de l'avarie commune et leur fait signer un "Havariégrosse-Verpflichtungsschein"⁶⁷⁴. Exceptionnellement, une partie lésée intéressée à la cargaison procède à la nomination du dispacheur⁶⁷⁵. Le réceptionnaire des marchandises qui signe un "Havariégrosse-Verpflichtungsschein", devient le débiteur de la contribution en avarie commune, indépendamment de la question de savoir qui était le propriétaire des marchandises⁶⁷⁶.

En vertu du § 727 la dispache est établie au lieu de destination ou, si ce lieu n'a pas été atteint, dans le port où le voyage prend fin. Dans la pratique, l'endroit où la dispache est établie est toutefois fixé généralement par contrat⁶⁷⁷.

Une fois rédigée, la dispache peut être établie judiciairement et constitue alors un titre exécutoire. Dans ce contexte, des litiges éventuels peuvent être tranchés. La procédure n'est bien entendu pas uniquement ouverte aux dispaches qui sont rédigées sur base de la disposition matérielle de droit national mais également aux dispaches qui ont été rédigées en premier lieu sur base des Règles d'York et d'Anvers⁶⁷⁸.

Les règles procédurales allemandes semblent plus adaptées au commerce maritime actuel que celles qui sont reprises dans la Loi maritime belge. Elles peuvent également servir de source d'inspiration pour la rédaction de l'Ebauche du Code belge de la Navigation. La mention de la désignation non judiciaire du dispacheur dans le texte légal semble particulièrement utile.

Il est intéressant de faire remarquer que les dispositions allemandes offrent de très fortes garanties pour le paiement effectif des contributions en avarie commune. Le navire doit en effet fournir une garantie avant de pouvoir quitter le port. Il s'agit généralement dans la pratique d'une garantie de l'assureur ou d'une garantie bancaire⁶⁷⁹. De son côté, le capitaine ne peut libérer les marchandises tenues à une contribution obligatoire qu'après qu'une garantie ait été constituée. Par ailleurs, un privilège repose sur le navire⁶⁸⁰ et sur les marchandises (§ 731, alinéa 2)⁶⁸¹.

Pour terminer, il faut encore renvoyer à la disposition de prescription concernant l'avarie commune que l'on retrouve dans le § 901 et le § 903 du *Handelsgesetzbuch*. La demande de contribution en avarie commune est prescrite un an après la fin de l'année au cours de laquelle la

⁶⁷⁴ Puttfarcken, 325.

⁶⁷⁵ Rabe, 937, n° 3.

⁶⁷⁶ Rabe, 932, n° 6.

⁶⁷⁷ Rabe, 935, n° 1-2.

⁶⁷⁸ Herber, 377; Rabe, 941, n° 7.

⁶⁷⁹ Rabe, 947, n° 3.

⁶⁸⁰ Voir Livre Bleu 3.

⁶⁸¹ Rabe, 933-935.

demande est devenue exigible. La demande n'est considérée comme exigible que lorsque la dispache a été établie⁶⁸².

8.409. Dans le projet du nouveau code maritime allemand de 2009, un texte légal entièrement réécrit, plus clair et plus concis concernant l'avarie commune est présenté⁶⁸³. Etant donné qu'il est d'usage dans la pratique de stipuler l'application des Règles d'York et d'Anvers, on n'a conservé qu'une disposition légale minimale pour les cas d'exception dans lesquels aucun règlement contractuel n'est pris. Cette disposition se rapproche toutefois des Règles d'York et d'Anvers. Selon les experts allemands, les dispositions sur l'avarie particulière doivent être entièrement supprimées car elles sont uniquement la confirmation du droit commun⁶⁸⁴. Certains de ces points de départ semblent également pouvoir être pris en considération pour la rédaction de l'Ebauche du Code belge de la Navigation.

Le nouveau texte légal proposé est le suivant:

§ 571 Begriff

Wird das Schiff, der Treibstoff oder die Ladung oder werden mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Kapitäns vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Kapitäns Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden der hierdurch entstandene Schaden und die Aufwendungen von den Beitragspflichtigen gemeinschaftlich getragen.

§ 572 Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wird durch die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei nicht ausgeschlossen.

§ 573 Bemessung der Vergütung

(1) Die Vergütung für die Aufopferung des Schiffes, dessen Zubehörs, des Treibstoffs und der Ladung bemisst sich nach dem Verkehrswert, den die Sache am Bestimmungsort gehabt hätte.

(2) Die Vergütung für die Beschädigung der in Absatz 1 genannten Sachen bemisst sich nach dem Wertverlust, den die Sachen infolge der Großen Haverei erlitten haben. Bei der Bestimmung des Wertverlusts ist der Verkehrswert zugrunde zu legen, den die Sachen am Bestimmungsort haben.

(3) Die Vergütung für entgangene Fracht entspricht dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

(4) Sind Sachen nach dem Havereifall repariert worden, so wird für die Berechnung des Wertverlusts nach Absatz 2 vermutet, dass die für eine Reparatur der Sachen aufgewendeten Kosten dem Wertverlust entsprechen. Ist zur Ladung gehörendes Gut unmittelbar vor Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis abzüglich darin etwa enthaltener Beförderungskosten der Verkehrswert dieses Gutes ist.

⁶⁸² Rabe, 933, n° 7.

⁶⁸³ Rammig, K., "Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigenengruppe", *Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht* 2009, (357), 376, n° 181.

⁶⁸⁴ *Abschlussbericht der Sachverständigenengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be, 82 et 164-165.

§ 574 Pflicht zur Beitragszahlung

(1) Beitragspflichtig sind der Eigentümer des Schiffes, der Eigentümer des Treibstoffs sowie diejenigen, die die Gefahr tragen, dass die Ladung oder die Frachtforderung untergeht. Maßgebend ist das Eigentum oder die Gefahrtragung im Zeitpunkt des Havereifalls. Nicht Beitragspflichtig sind Schiffsbesatzung und Reisende.

(2) Jeder Beitragspflichtige haftet bis zur Höhe des Wertes des geretteten Gegenstandes, mit dem er Beitragspflichtig ist, zuzüglich einer dem Beitragspflichtigen zustehenden Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung dieses Gegenstandes in Großer Haverei.

§ 575 Bemessung des Beitrags

Der Beitrag zur Großen Haverei bemisst sich nach dem Verhältnis des Wertes der Gegenstände zueinander, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Maßgebend für den Wert des Schiffes, des Treibstoffs und der Ladung ist der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer etwaigen Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung des betreffenden Gegenstandes in Großer Haverei. Maßgebend für den Wert der Frachtforderung ist deren Bruttobetrag zuzüglich einer etwaigen Vergütung für entgangene Fracht wegen Havereimaßnahmen.

§ 576 Schiffsgläubigerrecht

Wegen der vom Eigentümer des Schiffes sowie vom Gläubiger der Fracht zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten an dem Schiff die Rechte eines Schiffsgläubigers.

§ 577 Pfandrecht. Nichtauslieferung

(1) Wegen der von den Eigentümern der Ladung und des Treibstoffs zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten ein Pfandrecht an diesen Sachen. Das Pfandrecht hat Vorrang vor allen anderen an diesen Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach Absatz 1, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 586 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts wegen Bergung (§ 567 Absatz 2).

(3) Pfandrechte nach Absatz 1 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung. § 583 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung der Vergütungsberechtigten wegen des Pfandrechts nach Absatz 1 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten durch den Verfrachter ausgeübt.

(5) Der Kapitän darf die Sachen, an denen Pfandrechte nach Absatz 1 bestehen, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern.

§ 578 Aufmachung der Dispache

(1) Der Reeder ist berechtigt, am Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Wurde Treibstoff oder Ladung vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert, ist er verpflichtet, die Dispache unverzüglich zu veranlassen; unterlässt er dies, so ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

(2) Wird die Aufmachung der Dispache nach Absatz 1 nicht veranlasst, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung beantragen.

(3) Die Dispache wird durch einen vom Gericht ernannten Sachverständigen (Dispacheur) aufgemacht.

(4) Jeder Beteiligte hat die in seinen Händen befindlichen Urkunden, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen sind, dem Dispacheur zur Verfügung zu stellen.

Le texte légal proposé commence donc par une définition de l'avarie commune. Ensuite, il contient une disposition relative au rapport entre l'avarie commune et la responsabilité d'une des

parties. La disposition ne diffère pas du droit allemand en vigueur pour ce qui est du contenu. Par ailleurs, le texte comporte une disposition concise sur l'indemnité de l'avarie commune et sur l'obligation de contribution des diverses parties. Comme dit plus haut, ces aspects seront presque toujours traités par les Règles d'York et d'Anvers. Après cela, le projet allemand contient des dispositions sur les sûretés qui doivent garantir les paiements des contributions. L'obligation pour le navire de constituer une garantie avant de pouvoir partir est supprimée, étant donné que leur privilège maritime offre suffisamment de sûreté aux parties intéressées à la cargaison. Enfin, le texte contient des dispositions procédurales qui ne diffèrent pas beaucoup du droit allemand actuel pour ce qui est du contenu. L'obligation de principe d'assurer la rédaction d'une dispache ne repose cependant plus sur le capitaine mais sur le propriétaire du navire ou sur l'armateur. Une donnée étonnante, qui diffère de toutes les autres dispositions, est que le carburant du navire est traité comme un élément séparé dans l'aventure maritime et forme une partie séparée dans l'avarie commune⁶⁸⁵.

Quoique la réglementation actuellement en vigueur ne stipule rien à ce sujet dans aucune des législations nationales examinées, le traitement des bunkers comme une partie séparée dans l'avarie commune est apparemment usuelle en cas d'affrètement à temps. Dans les cas où les bunkers sont la propriété du propriétaire du navire, la pratique est moins uniforme mais il faudrait en tout cas tenir compte de leur valeur lors de l'établissement de la contribution⁶⁸⁶.

- ANGLETERRE

8.410. En Angleterre, il n'y a presque pas de législation en matière d'avaries communes. On trouve uniquement certaines règles dans le *Marine Insurance Act 1906*. Elles sont libellées comme suit:

Section 66. General average loss

(1) *A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.*

(2) *There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.*

(3) *Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.*

[...]

A part la définition de l'avarie commune, aucune règle de droit matériel sur l'avarie commune n'est formulée ici.

Selon le droit anglais, les demandes en avarie commune ne bénéficient pas de *maritime lien* (le pendant du privilège maritime), mais uniquement d'un *statutory right in rem* à l'égard du navire⁶⁸⁷. Le propriétaire du navire dispose par contre bien d'un *possessory lien* sur les marchandises, ce qui revient à un droit de rétention⁶⁸⁸. Le *possessory lien* peut être exercé contre le réceptionnaire des marchandises, même s'il n'en est pas le propriétaire⁶⁸⁹. Pour obtenir la libération des

⁶⁸⁵ Voir la suite de l'explication dans *Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be, 52-55 et 164-172.

⁶⁸⁶ Lowndes-Rudolf, 500-501, n° 17.44.

⁶⁸⁷ Tetley IMAAL, 388.

⁶⁸⁸ Vous trouverez plus d'explications sur les *maritime liens* et les *possessory liens* dans le Livre Bleu 3.

⁶⁸⁹ Mandaraka-Sheppard, 67; Lowndes-Rudolf, 606, n° 30.41.

marchandises, le réceptionnaire signe un *Average Bond*. Il s'agit d'un contrat dans lequel il s'engage à payer la contribution en avarie commune à fixer. L'engagement est garanti par un cautionnement ou par une garantie de l'assureur⁶⁹⁰.

Le rapport entre le règlement des avaries communes et la responsabilité d'une ou plusieurs des parties à ce règlement est traité dans le droit anglais de la même manière que dans le droit allemand⁶⁹¹. Si le transporteur ou le propriétaire du navire n'est pas responsable, soit sur base d'un des motifs d'exonération dans les Règles de La Haye et Visby ou de la charte-partie, il peut demander des marchandises une contribution en avarie commune. Si cependant il est bel et bien responsable du chef de la faute qui a provoqué le cas d'avarie commune, il ne peut demander de contribution des marchandises⁶⁹². En général, une opération d'avarie commune qui a été provoquée par une faute d'une des parties conserve sa qualité et donne lieu à un règlement d'avarie commune. Si la partie coupable est cependant responsable en droit, elle ne peut demander de contributions en avarie commune aux autres parties. Si par contre elle est déchargée de sa responsabilité sur base de la loi ou d'un contrat, elle peut demander des contributions. Une simple limitation de la responsabilité n'a pas cet effet quant à elle⁶⁹³.

Du point de vue procédural, la dispache est établie, selon le droit anglais, par le propriétaire du navire lui-même ou par un dispacheur qu'il doit désigner. La dispache n'est qu'une proposition non impérative du propriétaire du navire concernant le règlement des avaries communes⁶⁹⁴. Le lieu où la dispache doit être établie est entièrement libre pour le droit anglais⁶⁹⁵. Tous les litiges sont soumis au juge compétent dans la procédure normale⁶⁹⁶. Il ne s'agit donc pas, comme aux Pays-Bas, en Allemagne et en France, d'une procédure spéciale pour la confirmation judiciaire (*homologatie – Bestätigung – homologation*) de la dispache⁶⁹⁷.

Le droit anglais applique sur les actions en avarie commune un délai de prescription de six ans. Le délai commence en principe à courir à partir du sacrifice ou de la dépense concernés. Lorsque le défendeur accepte un *general average bond* ou une *guarantee*, un nouveau délai de prescription commence. Si le *bond* ou la *guarantee* stipule explicitement ou implicitement qu'il faut d'abord établir une dispache avant qu'une action puisse être intentée, le délai ne commence que lorsque la dispache est prêté⁶⁹⁸.

La Grande-Bretagne ne connaît pas de règlement d'avaries communes pour la navigation intérieure. Ce serait dû à la pratique de la navigation intérieure qui n'utiliserait en général que des plus petits navires, ce qui réduirait les risques⁶⁹⁹.

⁶⁹⁰ Grime, 418; Lowndes-Rudolf, 612-613, n° 30.50.

⁶⁹¹ Smeesters-Winkelmolen II, 443, n° 766; Danjon III, 545-546, n° 1183.

⁶⁹² Tetley, W., "General Average now and in the future", dans LA Roland, (419), 427; Tetley IMAAL, 369-371; Grime, 424-425.

⁶⁹³ Donaldson, J., Staughton, C.S. et Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londen, Stevens & Sons, 1975, 36-38, n° 67-70.

⁶⁹⁴ Hardenberg, L., "De dispache naar Nederlands recht", dans *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (101), 107, n° 15; Tetley IMAAL, 387-388 et note de bas de page 104; Lowndes-Rudolf, 602, n° 30.35.

⁶⁹⁵ Lowndes-Rudolf, 582-583, n° 30.04.

⁶⁹⁶ Hardenberg, L., "De dispache naar Nederlands recht", dans *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (101), 107, n° 15; Tetley IMAAL, 387-388 et note de bas de page 104.

⁶⁹⁷ Rabe, 938, n° 2.

⁶⁹⁸ Lowndes-Rudolf, 573-576, n°. 23.01-23.06.

⁶⁹⁹ De Decker, M. et Witlox, F., "Transportverzekering en averij-grosse", dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.2/8.

8.411. En France, la question de l'avarie commune est réglementée dans la Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer⁷⁰⁰. La loi tendait, pour ce qui est de l'avarie commune, à se rapprocher le plus près possible des principes généraux tels qu'ils sont proposés dans les Règles d'York et d'Anvers⁷⁰¹.

La loi contient un chapitre III portant le titre "Des avaries", dont les dispositions introductives disent ce qui suit:

Article 22

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

Article 23

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Ces dispositions sont en grande partie parallèles aux dispositions de l'actuelle Loi maritime belge pour ce qui est du contenu. La législation française est également de droit supplétif et est écartée dans la pratique par l'application stipulée contractuellement des Règles d'York et d'Anvers⁷⁰². Tout comme dans la Loi maritime, les règles portant sur l'avarie particulière ont uniquement le mérite de mettre en avant la différence avec l'avarie commune, comme situation d'exception⁷⁰³. L'article 23, deuxième alinéa est toutefois intéressant du fait que contrairement à l'article 149, deuxième alinéa de la Loi maritime, il met expressément l'accent sur la possibilité pour la partie lésée de récupérer encore son dommage sur base des règles en matière de responsabilité contractuelle et extracontractuelle.

Seule l'interdiction légale expresse d'une clause par laquelle le transporteur se réserve le choix des règles applicables à l'avarie commune, diffère fondamentalement du droit belge en vigueur. Cette interdiction est reprise pour des raisons d'équité, à savoir pour mettre fin à la pratique selon laquelle le propriétaire du navire a choisi à tous les coups, après le sinistre, les règles les plus avantageuses pour lui⁷⁰⁴. On ne trouve d'interdiction de ces clauses que dans la législation française. Ce problème ne semble avoir été traité nulle part ailleurs dans la doctrine étudiée des autres pays, la Belgique incluse.

8.412. Ensuite, la Loi n° 67-545 contient des sections sur la reprise des sacrifices et des dépenses dans l'avarie commune, la contribution des différents intérêts dans l'avarie commune et le règlement (procédural) de l'avarie commune. Cette division est logique et claire.

8.413. La Section I, qui porte le titre "Du classement en avaries communes" dispose ce qui suit:

⁷⁰⁰ Comme dans les autres parties, on n'a pas tenu compte des dispositions du nouveau Code des transports français.

⁷⁰¹ Rodière TGDM EDM, 330, n° 302.

⁷⁰² Bonassies-Scapel, 373, n° 531; Remond-Gouilloud, 429, n° 702.

⁷⁰³ Vialard, 70, n° 76.

⁷⁰⁴ Rodière TGDM EDM, 320, n° 292.

Article 24

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Article 25

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

Article 26

Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Article 27

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Article 28

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

L'article 24 fait comprendre clairement qu'il n'est question d'avarie commune que lorsque le danger évité est véritablement menaçant. Les termes ("le salut commun *et pressant*") sont encore un peu plus stricts que ceux des Règles d'York et d'Anvers⁷⁰⁵.

L'article 26 dispose que les dommages et les pertes ne sont admis en avaries communes que s'ils sont la conséquence *directe* d'un acte d'avarie commune décidé par le capitaine. Dans la navigation moderne, l'avarie commune consiste principalement en frais du côté du navire. Cette disposition réduit les risques d'abus de l'institution de l'avarie commune à l'avantage du propriétaire du navire⁷⁰⁶. Elle est étroitement liée à la Règle C, premier alinéa des Règles d'York et d'Anvers.

En vertu de l'article 27 un règlement d'avarie commune est entrepris, malgré le fait que la faute d'une des parties soit la cause de l'événement qui a donné lieu au dommage ou aux dépenses, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable. Cette disposition est comparable à la Règle D des Règles d'York et d'Anvers⁷⁰⁷. Toutefois, la Cour de Cassation française avait toujours maintenu auparavant que tous les dommages et tous les frais qui sont la conséquence d'une faute du capitaine étaient avarie particulière à charge du navire⁷⁰⁸. Dans une certaine jurisprudence, le coupable n'est toujours pas autorisé à réclamer lui-même des contributions en avarie commune⁷⁰⁹.

8.414. La Section II, qui porte le titre "De la contribution aux avaries communes" dispose ce qui suit:

Article 29

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

⁷⁰⁵ Remond-Gouilloud, 430, n° 706.

⁷⁰⁶ Rodière TGDM EDM, 330, n° 302.

⁷⁰⁷ De Smet II, 650, n° 545; Vialard, 74, n° 83.

⁷⁰⁸ Smeesters-Winkelmolen II, 443, n° 766.

⁷⁰⁹ Voir Vialard, 74, n° 83.

Article 30

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Article 31

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

Article 32

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Article 33

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

Article 34

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de la valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Article 35

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

Article 36

En cas de rejet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

Article 37

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.

Article 38

La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

L'article 29 énumère les intérêts qui contribuent, à savoir le navire, le fret et la cargaison. Les Règles d'York et d'Anvers ne contiennent pas d'énumération limitative bien définie des intérêts

qui contribuent mais ne les mentionne qu'incidemment. La loi française exercerait ici son effet supplétif⁷¹⁰.

8.415. La Section III, qui porte le titre “Du règlement des avaries communes” dispose ce qui suit:

Article 39

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Article 40

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Article 41

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Article 42

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Outre les dispositions susmentionnées, il faut également tenir compte, à propos de la procédure en matière d'avarie commune, des dispositions du troisième chapitre du Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer, qui stipulent ce qui suit:

Article 3

Lorsqu'il a décidé les sacrifices et les dépenses qui doivent être faits, le capitaine porte sur le journal de bord, dès qu'il en a les moyens, les date, heure et lieu de l'événement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Au premier port où le navire aborde, le capitaine est tenu dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord.

Article 4

La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classé en avarie commune incombe à celui qui le demande.

Article 5

A défaut d'accord entre les parties sur le règlement d'avaries communes, un ou plusieurs experts répartiteurs sont, à la requête de la partie la plus diligente, nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal de grande instance du dernier port de déchargement.

Si ce port est situé hors de France, les experts sont nommés par le président du tribunal du port d'attache du navire.

Article 6

S'il n'est pas accepté amiablement par toutes les parties intéressées, le règlement est soumis à l'homologation du tribunal, à la requête du plus diligent.

En cas de refus d'homologation, le tribunal désigne de nouveaux experts.

L'obligation reprise dans l'article 3 de faire une mention dans le registre et de la confirmer après l'arrivée dans le port suivant, correspond aux obligations du capitaine citées dans les articles 6, 11,

⁷¹⁰ Rodière TGDM EDM, 363-364, n° 335.

12 et 13 du Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes⁷¹¹. L'obligation de rédiger un procès-verbal, cosigné par les "principaux membres d'équipage", qui était reprise dans l'ancienne législation française tout comme dans l'actuelle Loi maritime belge, a été supprimée car elle avait perdu toute sa signification et la jurisprudence n'y accordait plus aucun intérêt⁷¹². Ceci cautionne déjà la suppression de la prescription belge correspondante.

Par ailleurs, l'article 10 de la Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes est pertinent. Cette disposition stipule ce qui suit:

Article 10

Le journal de mer et le livre de bord font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

Le registre remplit donc une fonction de preuve essentielle en matière d'avarie commune⁷¹³.

A l'égard de la procédure française d'avarie commune, la législation n'est pas la seule qui soit décisive. La pratique maritime joue un rôle important. La déclaration d'avarie commune est faite en principe par le capitaine mais elle peut l'être également par l'armateur et exceptionnellement c'est le réceptionnaire de la cargaison sacrifiée qui demande d'entamer la procédure⁷¹⁴. Le transporteur maritime peut être tenu responsable si, à tort, il n'a pas fait de déclaration d'avarie commune et qu'il n'a pas fait savoir aux intéressés à la cargaison qu'ils avaient cette possibilité et a donc porté préjudice à un intéressé à la cargaison⁷¹⁵. Sur base de l'article 41 de la Loi n° 67-545, le capitaine peut ensuite refuser de remettre les marchandises jusqu'à ce que les propriétaires de la cargaison aient payé leur contribution en avarie commune ou aient constitué une garantie suffisante. Dans la pratique, les intéressés à la cargaison remettent une attestation de leur assureur par laquelle ce dernier s'engage à payer la contribution due et ils signent un "compromis d'avaries communes", dans lequel un dispacheur est désigné⁷¹⁶. Les articles 5 et 6 du Décret n° 68-65 mentionnent expressément que la désignation judiciaire d'un dispacheur et l'homologation judiciaire de la dispache n'ont lieu que faute d'arrangement amiable entre les parties. La désignation amiable d'un dispacheur et l'exécution amiable de la dispache seraient la règle dans la pratique⁷¹⁷. Lorsque la dispache n'est pas mise volontairement à exécution, chaque créancier en avarie commune dispose d'une action directe contre tous ceux qui sont redevables d'une contribution⁷¹⁸.

La demande en paiement de la contribution du navire est protégée par un privilège maritime⁷¹⁹. La demande en paiement de la contribution des marchandises est protégée en théorie par un privilège mobilier de droit commun. Attendu que le règlement d'avaries communes n'a lieu généralement que longtemps après la livraison des marchandises, ce dernier privilège est inutilisable dans la pratique. C'est pour cette raison que l'on demande dans la pratique aux réceptionnaires de payer une contribution provisoire ou de constituer une garantie⁷²⁰.

⁷¹¹ Au sujet de ces obligations, voir Livre Bleu 5.

⁷¹² Rodière TGDM EDM, 352-353, n° 325 et note de bas de page 1; Vialard, 73, n° 81.

⁷¹³ Rodière TGDM EDM, 353, n° 325.

⁷¹⁴ Bonassies-Scapel, 379, n° 540.

⁷¹⁵ Tassel, Y., "Regards sur l'avarie commune, le cœur du droit maritime", dans LA Roland, (406), 413-414.

⁷¹⁶ Bonassies-Scapel, 360-361, n° 540.

⁷¹⁷ Rodière TGDM EDM, 475, n° 468 et 494, n° 496; Remond-Gouilloud, 434, n° 717.

⁷¹⁸ Vialard, 79, n° 94.

⁷¹⁹ Voir Livre Bleu 3.

⁷²⁰ Vialard, 80, n° 94.

Les dispositions procédurales françaises en vigueur se rapprochent étroitement de la tradition franco-belge mais elles tiennent compte davantage de la pratique actuelle. Elles sont donc une source d'inspiration utile pour la rédaction de l'Ebauche du Code belge de la Navigation, surtout là où elles ont supprimé l'implication des "principaux membres de l'équipage" et là où elles mentionnent expressément la possibilité de désignation amiable du dispatcheur et l'exécution amiable de la dispache.

8.416. En ce qui concerne la navigation intérieure, il faut faire remarquer que la législation française ne contient pas de réglementation générale sur les avaries communes. Cela s'expliquerait par le fait que la navigation intérieure a été considérée par le législateur français comme une partie du transport terrestre et non, comme dans les autres pays ayant une navigation intérieure, comme un complément de la navigation maritime. Il est démontré qu'en France une réglementation sur les avaries communes n'est pas nécessaire, vu la responsabilité obligatoire et l'assurance-responsabilité obligée du transporteur en navigation intérieure. Cette situation est pourtant critiquée pour des raisons d'uniformité internationale et vu le fait que la doctrine et la jurisprudence essaient depuis longtemps d'arriver à un résultat similaire sur d'autres bases⁷²¹.

- LUXEMBOURG

8.417. La Loi luxembourgeoise du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois règle l'avarie commune en termes très sommaires, dans un seul article de loi. Cet article dispose ce qui suit:

Article 119

Les avaries communes sont soumises aux Règles d'York et d'Anvers, même en l'absence de référence contractuelle aux dites Règles. Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

La loi luxembourgeoise déclare donc que ce sont les Règles d'York et d'Anvers qui s'appliquent aux avaries communes.

Du fait qu'il n'est pas indiqué quelle version des Règles d'York et d'Anvers est applicable, on peut s'attendre à des difficultés d'application. Il faut faire remarquer à ce propos que les Règles d'York et d'Anvers 1974 ont été publiées dans les pièces parlementaires comme annexe au projet de loi. L'intention du législateur luxembourgeois était probablement de rendre toujours la dernière version applicable. Il eut été en tout cas préférable de fournir plus de clarté dans le texte de la loi.

Il ne ressort ensuite pas de façon univoque du texte de la loi que les règles légales portant sur l'avarie commune sont de droit supplétif.

La demande en paiement de la contribution du navire est protégée par un privilège maritime⁷²². Pour la demande en paiement de la contribution de la cargaison, la loi luxembourgeoise n'accorde cependant pas de privilège. Elle n'accorde pas non plus de droit de rétention sur la cargaison.

Enfin, il faut constater que la loi luxembourgeoise ne contient pas de dispositions procédurales concernant l'avarie commune, ce qui pourra très probablement donner lieu à des problèmes pratiques.

⁷²¹ De Decker, M. et Witlox, F., "Transportverzekering en averij-grosse", dans *Handboek Transportverzekeringen*, Malines, Kluwer, s.d., 1.7.2/7-8.

⁷²² Voir Libre bleu 3.

A la lumière de ce qui précède, il semble que la loi luxembourgeoise ne peut fonctionner que dans une mesure limitée comme source d'inspiration pour l'Ebauche du Code belge de la Navigation. Le choix de renvoyer aux Règles d'York et d'Anvers en guise d'alternative pour un règlement national élaboré des avaries communes est cependant intéressant. Il va toutefois de soi que dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation, on ne peut se contenter du simple renvoi aux Règles d'York et d'Anvers. La version applicable doit au moins être précisée et certaines dispositions procédurales doivent être reprises.

- PAYS-BAS

8.418. Le Code civil néerlandais contient sur l'avarie commune (qui y est appelée "avarij-grosse") des règlements très sommaires. La section importante sur le droit maritime dispose ce qui suit:

Artikel 610

Er is een avari-j-grosse handeling, wanneer - en alleen wanneer - enige buitengewone opoffering of uitgave opzettelijk en redelijkerwijs wordt verricht of gedaan voor de gemeenschappelijke veiligheid met het doel de goederen, betrokken bij een gemeenschappelijke met een zeeschip uitgevoerde onderneming, voor gevaar - hoe of door wiens toedoen dit ook zij ontstaan - te behoeden.

Artikel 611

Alleen zodanige verliezen, schaden of onkosten, die het onmiddellijke gevolg zijn van een avari-j-grosse handeling, worden als avari-j-grosse toegelaten.

Artikel 612

1. Avari-j-grosse wordt aan hem, die haar leed, vergoed door de reder, de belanghebbende bij verschuldigde vracht of passagegeld, de ontvanger van de lading en de eigenaren van de overige zich aan boord bevindende zaken, met uitzondering van brieven, andere poststukken of postpakketten, van bagage en van persoonlijke zaken van opvarenden die geen bagage zijn.
2. In afwijking van het eerste lid draagt een motorrijtuig of schip, dat door een vervoerder in verband met een overeenkomst van personenvervoer aan boord van het schip wordt vervoerd, bij in de avari-j-grosse.

Artikel 613

De vergoedingen in avari-j-grosse en de dragende waarden der in de avari-j-grosse bijdragende belangen worden bovendien bepaald met inachtneming van de York-Antwerp Rules, nader omschreven bij algemene maatregel van bestuur.

La section sur l' "avarij-grosse" en droit de navigation intérieure dispose ce qui suit:

Artikel 1020

1. Avari-j-grosse zijn de opofferingen en uitgaven redelijkerwijs verricht of gedaan bij aanwezigheid van bijzondere omstandigheden met het doel een binnenschip en de goederen aan boord daarvan uit een gemeenschappelijk gevaar, hoe of door wiens toedoen dit ook zij ontstaan, te redden.
2. Verlies van passagegeld is geen avari-j-grosse.

Artikel 1021

1. Avari-j-grosse wordt aan hem, die haar leed, vergoed door de eigenaar van het binnenschip, de belanghebbende bij de vracht, de ontvanger van de lading en de eigenaren van de overige zich aan boord bevindende zaken met uitzondering van postzendingen, mondvoorraden, passagiersbagage, zelfs wanneer geregistreerd, en van persoonlijke bezittingen.

2. In afwijking van het eerste lid draagt een motorrijtuig of schip, dat door een vervoerder in verband met een overeenkomst van personenvervoer aan boord van het binnenschip wordt vervoerd, bij in de avarij-grosse.

Aritkel 1022

De vergoedingen in avarij-grosse en de dragende waarden der in de avarij-grosse bijdragende belangen worden bovendien bepaald met inachtneming van de Rijnregels I.V.R, nader omschreven bij algemene maatregel van bestuur.

8.419. La différence la plus fondamentale entre le Code civil néerlandais et la Loi maritime belge est le fait que dans le premier règlement cité, il est renvoyé pour la plupart des règles matérielles aux Règles d'York et d'Anvers (art. 8:613) et aux "Rijnregels IVR" (depuis lors rebaptisées par l'IVR en "Avarij-Grosse Regels IVR") (art. 8:1022). A en croire la préparation parlementaire, la raison en était que l'application habituelle des Règles d'York et d'Anvers, qui fait partie de tous les contrats de transport de marchandises par mer, élimine "la législation sur l'avarie commune partout dans le monde". Le règlement par référence, tel qu'il est repris dans le Code civil néerlandais, avait la préférence selon la préparation parlementaire

*"èn boven het ontwerpen van een zelfstandige regeling der avarij-grosse, die toch naast de Regels van York en Antwerpen tot een dode letter zou worden èn boven het integraal in de wet opnemen van deze regels, die vervat zijn in een idioom, dat slecht past in een Nederlands wetboek, en die bovendien aan periodieke wijziging onderhevig zijn"*⁷²³.

Alors que les projets originaires du Code civil contiennent encore un règlement légal exhaustif de l'avarie commune dans la navigation intérieure, le législateur néerlandais a constaté que les Rijnregels IVR 1979 dans la navigation intérieure, tout comme les Règles d'York et d'Anvers dans la navigation maritime, ont connu une application très vaste, de sorte que pour la navigation maritime et pour la navigation intérieure, le même système légistique a été suivi. Il a été stipulé en outre expressément que les parties "conserveront l'entière liberté de prendre leurs règlements qui leur paraissent les meilleurs", pour que ce droit n'ait pas de caractère contraignant⁷²⁴.

Malgré le choix pour le renvoi aux Règles d'York et d'Anvers et aux Rijnregels IVR, le Code civil néerlandais contient une définition propre de l'avarie commune et quelques dispositions (très sommaires) sur la nature des pertes, des dommages ou des dépenses qui sont autorisées comme avaries communes et sur la nature des intérêts qui doivent contribuer en avarie commune et ceux qui ne doivent pas contribuer. Selon la préparation parlementaire, les rédacteurs étaient d'avis que la loi ne pouvait laisser entièrement le sujet de l'avarie commune sans réglementation et ce, pour deux raisons. Tout d'abord, le texte disait:

*In de eerste plaats niet, omdat de geijkte clause, waarmee de Y.A.R. van toepassing worden verklaard, luidt: "General Average, if any, [to be settled according to York-Antwerp Rules]" en derhalve ware vol te houden, dat eerst aan de hand van enige wettelijke bepaling moet worden beslist of er avarij-grosse is en dat slechts bij bevestigende beantwoording van die vraag de clause, die de Y.A.R. in het vervoerdocument insereert, in werking treedt"*⁷²⁵.

Deuxièmement, toujours selon la préparation parlementaire, les Règles d'York et d'Anvers font certes partie de tout connaissance et de toute charte-partie mais lorsque des marchandises sont à bord sur base d'un contrat de nature différente, elles ne peuvent être appliquées purement et

⁷²³ PG Boek 8 NBW, 614-615.

⁷²⁴ PG Boek 8 NBW, 961-963.

⁷²⁵ PG Boek 8 NBW, 614.

simplement. Dans ces contrats de nature différente qui apparaissent régulièrement surtout depuis que le transport par conteneur est devenu à la mode, les Règles d'York et d'Anvers, ne sont pas encore une clause usuelle permanente, toujours selon la préparation parlementaire⁷²⁶. Les motifs qui ont été avancés pour le règlement légal concernant la navigation maritime étaient également valables pour la navigation intérieure, selon la préparation parlementaire⁷²⁷.

La définition légale de l'avarie commune et la disposition que seuls les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence immédiate d'un acte d'avarie commune sont admis comme avaries communes (art. 8:610-8:611) s'inspirent directement des dispositions alors en vigueur des Règles d'York et d'Anvers⁷²⁸. Ces dernières correspondent aux dispositions des actuelles Règles A, alinéa 1, C, alinéa 1 et D. La définition de l'avarie commune dans la navigation intérieure s'inspire des dispositions des Rijnregels IVR⁷²⁹. La différence entre les deux définitions s'explique simplement par leur provenance différente. Dans la formulation "gevaar - hoe of door wiens toedoen dit ook zij ontstaan" le terme "schuld" a été utilisé à l'origine à la place de "toedoen", conformément à la Rule D. Etant donné qu'il est parfaitement plausible qu'une des parties concernées soit responsable du sinistre *buiten alle schuld*, le législateur néerlandais a estimé que le terme "toedoen" était plus exact⁷³⁰.

La disposition, à l'article 8:612, des intérêts qui contribuent a été reprise, selon la préparation parlementaire, parce que « curieusement » les Règles d'York et d'Anvers ne déterminent pas qui est le débiteur de la contribution en avarie commune⁷³¹. Une dérogation importante aux Règles d'York et d'Anvers dans leur version actuelle est qu'un "véhicule à moteur ou bateau transporté à bord du navire par un transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de personnes" doit, selon le code civil néerlandais, contribuer en avarie commune. Selon les Règles d'York et d'Anvers en vigueur au moment de la réalisation du Code civil, un doute pouvait exister à ce sujet. Si ces marchandises étaient considérées comme "passenger's luggage" elles étaient exemptées d'obligation de contribution. D'après la préparation parlementaire, cette conséquence ne pouvait cependant plus être acceptée en raison de la valeur souvent très élevée des véhicules et bateaux à bord. C'est pourquoi le Code civil dispose que les voitures de tourisme et les bateaux de voyageurs contribuent en avarie commune⁷³². Dans les Règles d'York et d'Anvers (Rule 17, e) il est par contre stipulé expressément depuis 1994 que les véhicules à moteur privés accompagnés ne contribuent *pas*. A la lumière de cette opposition, la question se pose sérieusement de savoir laquelle des deux règles contradictoires prime. On pourrait déduire des termes de l'article 8:613, plus particulièrement de l'utilisation du terme "bovendien" (en outre), que les Règles d'York et d'Anvers sont au même niveau que les dispositions légales néerlandaises⁷³³. La disposition, à

⁷²⁶ PG Boek 8 NBW, 614-615. Nous ne chercherons pas à savoir ici si le renvoi aux York-Antwerp Rules dans ces contrats de nature différente pourrait être bel et bien considéré entre-temps comme une clause usuelle permanente.

⁷²⁷ PG Boek 8 NBW, 965.

⁷²⁸ PG Boek 8 NBW, 617.

⁷²⁹ PG Boek 8 NBW, 965.

⁷³⁰ PG Boek 8 NBW, 617. Toutefois, le terme "toedoen" ne couvre manifestement pas non plus l'hypothèse de la responsabilité objective (par ex. du propriétaire du navire). La responsabilité objective ("buiten alle schuld") revient en effet dans la plupart des cas à ce qu'une partie est responsable d'un dommage déterminé, même si elle n'a pas causé elle-même ce dommage mais qu'il a été causé par une personne ou une chose dont elle est responsable. En utilisant le terme "toedoen" au lieu de "schuld", le législateur néerlandais a créé en outre une discordance entre la législation nationale et les Règles d'York et d'Anvers, ce qui pourrait donner lieu à des interprétations contradictoires.

⁷³¹ PG Boek 8 NBW, 619. Bien qu'il soit exact que les Règles d'York et d'Anvers ne contiennent pas d'énumération limitative bien définie des intérêts qui contribuent, il faut faire remarquer que l'identification des intérêts qui contribuent peut être déduite du texte des règles et, ce n'est pas sans importance, que de nombreux cas d'avarie commune sont réglés dans le monde entier conformément aux Règles d'York et d'Anvers, apparemment sans que cette énumération ne fasse défaut.

⁷³² PG Boek 8 NBW, 620.

⁷³³ A l'origine, le mot "nader" (plus en détail) a été utilisé dans l'avant-projet du Code civil et on pourrait en déduire que les York-Antwerp Rules ne sont valables que pour autant qu'elles complètent le Code civil et non pour autant

L'article 8:1021, des intérêts qui contribuent dans la navigation intérieure est similaire à l'article 8:612 mais pas tout à fait identique. Cela s'explique par le fait que le législateur néerlandais s'est inspiré à ce sujet dans une certaine mesure des Rijnregels IVR. Il semble toutefois qu'il n'y ait pas de différence significative entre l'article 8:612 et l'article 8:1021 pour ce qui est du contenu⁷³⁴.

8.420. Les articles 8:613 et 8:1022 disposent que les York-Antwerp Rules et les Rijnregels IVR seront "définies" (*omschreven*) plus en détail par mesure générale d'administration.

L'arrêté du 5 février 2000 établi en exécution de l'article 8:613⁷³⁵ indique quelle version des York-Antwerp Rules est applicable et dispose que c'est la version anglaise. La version indiquée des York-Antwerp Rules 1994 est reprise en annexe. Dans la préparation parlementaire du Code civil, il a été indiqué que ce ne serait peut-être pas que la version anglaise qui serait reprise, mais aussi une traduction néerlandaise des Rules⁷³⁶. Finalement, cette traduction n'a pas été reprise,

*nu het niet meer dan een hulpmiddel zou zijn, omdat de Engelse tekst authentiek is. Daarbij komt dat in twijfelgevallen twee teksten wellicht aanleiding kunnen geven tot verwarring en daarmee rechtsonzekerheid*⁷³⁷.

L'utilisation de la notion de "texte authentique" semble avoir été empruntée au droit des traités, bien que les Règles d'York et d'Anvers, comme exposé plus haut, ne soient pas un traité⁷³⁸. Les Règles d'York et d'Anvers sont publiées par le CMI dans une version anglaise et française mais il s'agit d'un simple instrument privé, de sorte qu'aucune version "authentique" ne peut exister au sens du droit des traités. L'argument que le texte anglais est "authentique" ne semble en tout cas pas être pertinent si les Règles d'York et d'Anvers ne sont pas applicables d'elles-mêmes mais ne sont déclarées applicables que par la législation néerlandaise. Il semble alors que les autorités néerlandaises sont en effet libres de déclarer applicable une traduction néerlandaise des Règles d'York et d'Anvers.

La mesure générale d'administration correspondante en exécution de l'article 8:1022 indique quelle version des Rijnregels IVR est applicable et contient cette version en annexe⁷³⁹. Etant donné que les Rijnregels ont un texte néerlandais "authentique", aucun problème linguistique ne se pose en l'occurrence.

8.421. Le fait que les Règles d'York et d'Anvers et les Rijnregels IVR sont "définies plus en détail" (*nader omschreven*) par mesure générale d'administration néerlandaise soulève la question de savoir si le règlement légal est de droit supplétif. Dans ce cas, les parties au contrat pourraient en effet déclarer applicable une autre version des Règles d'York et d'Anvers ou des Rijnregels IVR que celle que les autorités néerlandaises ont indiquée. Le texte légal n'indique nulle part que les parties peuvent y déroger. La préparation parlementaire indique cependant que les règlements

qu'elles y dérogent. En modifiant la terminologie, on a visé à faire également valoir selon le droit néerlandais l'élargissement minime de la notion d'avarie commune qui pourrait être lu dans le deuxième alinéa de la "Rule of Interpretation" (et était donc en principe contradictoire à l'article 8:610 NBW qui définit l'avarie commune de façon restrictive) (PG Boek 8 NBW, 622). Ceci semble à nouveau indiquer qu'avec le terme "bovendien" (en outre), on avait visé une coordination des deux appareils de réglementation.

⁷³⁴ La règle que les "provisions de bouche" ne doivent pas contribuer en avarie commune dans la navigation intérieure semble être environ la seule différence pour ce qui est du contenu.

⁷³⁵ Arrêt du 5 février 2000, portant les règles en matière d'avarie commune, en exécution de l'article 613 du Livre 8 du Code civil (*Stb.* 2000, 111).

⁷³⁶ PG Boek 8 NBW, 622.

⁷³⁷ PG Boek 8 NBW, 622-623.

⁷³⁸ Voir *supra*, n° 8.396.

⁷³⁹ Arrêt du 5 février 2000 portant les règles en matière d'avarie commune, en exécution de l'article 1022 du Livre 8 du Code civil (*Stb.* 2000), 111, qui déclare applicable la version des Rijnregels établies par l'IVR en 1995.

légaux sont bel et bien de droit supplétif⁷⁴⁰. La version des Règles d'York et d'Anvers ou des Rijnregels IVR indiquée par mesure générale d'administration est appliquée si les parties n'ont rien stipulé. Les parties peuvent cependant déclarer une autre version applicable ou même prendre un tout autre règlement. Si dans le Code belge de la Navigation, on choisissait de façon analogue la régularisation de l'avarie commune en renvoyant aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR, il semble en tout cas qu'il faut que soit précisé quelle version de ces instruments est déclarée applicable. Ceci n'empêcherait cependant pas que les parties puissent appliquer une autre version.

8.422. Le Livre 8 du Code civil néerlandais contient encore quelques dispositions sur la prescription concernant l'avarie commune. Elles sont libellées comme suit:

Artikel 1830

1. *Een rechtsvordering tot berekening en omslag van een avarij-grosse, en die tot benoeming van een dispacheur hiertoe, verjaart door verloop van één jaar.*
2. *De termijn van deze verjaring begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het einde van de onderneming.*
3. *Indien de avarij-grosse geheel of gedeeltelijk uit hulploon bestaat en de vordering tot betaling van dit hulploon is ingesteld binnen de daarvoor in de artikelen 1820 en 1823 gestelde termijn, doch na verloop van een termijn van negen maanden, beginnende met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de in het eerste lid genoemde termijn aanvangt, verjaren de in het eerste lid genoemde rechtsvorderingen door verloop van een termijn van drie maanden, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de vordering tot betaling van hulploon is ingesteld.*

Artikel 1831

Het recht homologatie dan wel herziening van een berekening en omslag van een avarij-grosse (dispache) te verzoeken vervalt door verloop van zes jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de dispache of een uittreksel daarvan aan belanghebbenden is medegedeeld.

Artikel 1832

1. *Een rechtsvordering tot betaling van een bijdrage in avarij-grosse verjaart door verloop van één jaar.*
2. *De termijn van deze verjaring begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de dispache of een uittreksel daarvan dan wel, indien een verzoek tot herziening der dispache is gedaan, de naar aanleiding daarvan opgestelde dispache of een uittreksel daarvan aan partijen is medegedeeld of aan degen is medegedeeld, dat deze dispache ter griffie van de rechtbank is gedeponneerd, doch in geval van homologatie eerst op de dag dat de dispache bij in kracht van gewijsde gegane beschikking is gebomologeerd.*

Les articles 8:210 s.s. et 8:820 s.s. du Code civil néerlandais reprennent des règles concernant le privilège pour la demande des contributions en avarie commune qui repose sur le navire maritime ou d'intérieur et sur les choses à bord d'un navire maritime ou d'intérieur. Les articles 8:489, alinéa 2, et 8:954, alinéa 2, accordent au transporteur, pour garantir la contribution en avarie commune, un droit de rétention sur les choses transportées.

Le Code néerlandais de Procédure civile contient un règlement procédural élaboré en détail concernant l'avarie commune. Comme il a déjà été dit, les Règles d'York et d'Anvers ne contiennent pas de normes dans ce domaine, de sorte que les dispositions nationales restent toujours en vigueur⁷⁴¹. Comme indiqué également, les Règles d'Avarie-Commune IVR contiennent bien par contre plusieurs dispositions procédurales. Etant donné que les règles de

⁷⁴⁰ PG Boek 8 NBW, 614-615 et 963.

⁷⁴¹ Hardenberg, L., "De dispache naar Nederlands recht", dans *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (101), 108, n° 17.

droit de procédure sont en principe de droit impératif⁷⁴², les dispositions légales néerlandaises semblent devoir primer en cas de contradiction. Elles sont libellées comme suit:

Artikel 638

1. *Indien zich naar zijn mening een geval van avarij-grosse voordeed, is de eigenaar van het schip en in geval van rompbewrachtiging de rompbewrachter, verplicht met inachtneming van het derde lid van dit artikel binnen redelijke termijn na het einde van de onderneming een persoon (dispacheur) aan te wijzen ter berekening van de avarij-grosse en ter vaststelling van hen die recht hebben op vergoedingen en van hen te wier laste de bijdragen in de avarij-grosse komen. Hij is verplicht van deze aangwijzing tijdig mededeling te doen aan hen die naar zijn mening in de avarij-grosse moeten bijdragen.*
2. *Indien de in het eerste lid genoemde verplichting niet is nagekomen, is ieder die van mening is recht te hebben op een vergoeding in avarij-grosse dan wel in een avarij-grosse te zullen moeten bijdragen, bevoegd de voorzieningenrechter van de rechtbank, binnen welker rechtsgebied de onderneming eindigde, te verzoeken de dispacheur te benoemen. Gelijke bevoegdheid komt toe aan ieder die zich niet kan verenigen met de ingevolge het eerste lid aangewezen dispacheur.*
3. *Tenzij de in het tweede lid bedoelde belanghebbenden anders overeenkomen, moet de dispacheur kantoorhouden in, danwel zo dicht mogelijk bij, de plaats waar de onderneming eindigde. Ligt deze plaats in Nederland dan moet de dispacheur in Nederland kantoor houden.*

Artikel 639

1. *De belanghebbenden bij de avarij-grosse zijn verplicht de dispacheur iedere inlichting en alle documenten, die hij ter opstelling van de dispache vraagt, te doen toekomen.*
2. *Indien een partij niet aan de in het eerste lid omschreven verplichting voldoet, is de dispacheur gerechtigd zich de noodzakelijke inlichtingen of documenten te verschaffen en deze worden alsdan vermoed juist te zijn.*

Artikel 640

De dispacheur is bevoegd een door hem ondertekend exemplaar van de dispache ter griffie van de rechtbank te Rotterdam te deponeren en is alsdan verplicht, voor zover hem dit redelijkernijs mogelijk is, alle belanghebbenden, onder toezending van een exemplaar der dispache of een uittreksel daarvan, bericht te zenden.

Artikel 641

Hij, die de hem toegezonden dan wel ter griffie van de rechtbank te Rotterdam gedeponeerde dispache wenst af te wikkelen, verzoekt deze rechtbank de dispache te homologeren. Zo dit nog niet is geschied, legt hij een exemplaar der dispache of een uittreksel daarvan ter griffie neer.

Artikel 641a

1. *Ieder der in artikel 638 bedoelde personen, die zich niet met de hem toegezonden, dan wel ter griffie van de rechtbank te Rotterdam gedeponeerde dispache kan verenigen, verzoekt deze rechtbank de dispache te herzien. Zo dit nog niet is geschied legt hij een exemplaar der dispache of een uittreksel daarvan ter griffie neer.*
2. *Wijst de rechter het in het vorige lid bedoelde verzoek af, dan homologeert hij de dispache.*

Artikel 641b

1. *Gaat de rechter in het geval van artikel 641 of artikel 641a niet tot homologatie over dan is de dispacheur of een mogelijkerwijs door de rechter aangewezen andere dispacheur verplicht de dispache in overeenstemming met de rechterlijke beslissing te wijzigen, dan wel haar in te trekken. In geval van intrekking wordt, tenzij de rechter anders beslist, de dispache desalniettemin wat betreft honorarium en kosten van de dispacheur gehomologeerd.*

⁷⁴² Van der Wiel, B.T.M., *De rechtsverhouding tussen procespartijen*, Deventer, Kluwer, 2004, 187, n° 191.

2. Gaat de rechter in het geval van artikel 641 of artikel 641a tot homologatie over, dan zijn zij die de dispache betwisten, hoofdelijk verplicht de belanghebbenden, die niet tot dergelijke betwisting overgingen, de tengevolge van de betwisting geleden schade te vergoeden.

Artikel 641c

Ieder die de dispache betwist, is op verzoek van ieder die dit niet deed, verplicht ten behoeve van deze laatste zekerheid te stellen voor de door deze laatste mogelijkernijs geleden of te lijden schade. Geschillen naar aanleiding van het stellen, aanvullen of vervangen van deze zekerheid worden ten verzoeken van de meest gereede partij beslist door de voorzieningenrechter van de rechtbank.

Artikel 641d

Na het in kracht van gewijsde gaan van een beschikking van homologatie levert de dispache een voor tenuitvoerlegging vatbare titel op.

Artikel 642

Tegen een beslissing van de voorzieningenrechter van de rechtbank, gegeven in de gevallen van de artikelen 621 tot en met 641d staat geen andere voorziening open dan cassatie in het belang van de wet.

Ce règlement procédural est clair et semble concluant. Sur certains points, il pourrait servir d'inspiration pour le Code belge de la Navigation.

- AUTRES PAYS

8.423. Le Code maritime norvégien de 1994 contient le règlement suivant concernant l'avarie commune⁷⁴³:

Section 461 The York-Antwerp Rules

Unless otherwise agreed, allowance in general average of damages, losses and expenses and the apportionment thereof shall be governed by the York-Antwerp Rules 1994. If the York-Antwerp Rules 1994 are amended, the King can decide that the amended rules shall apply. The Rules shall be published by the King in their English wording and in a Norwegian translation.

Section 462 General Average: Location, Adjuster and Adjustment

Unless otherwise agreed, general average adjustment shall be made in the home country of the reder. In Norway general average adjusters, authorized by the King, shall determine whether or not the conditions for general average are fulfilled, and, as the case may be, draw up a general average statement. Such determination and statement shall be called a general average adjustment.

Section 463 Request for Average Adjustment.

A general average adjustment shall be requested by the reder. If the reder has not made such a request within two weeks of receiving a request to do so from a person having a legal interest in the general average, any such interested person may him- or herself make the request for general average adjustment.

Section 464 Duty of Disclosure, etc.

Any person having a legal interest in a general average has a duty to disclose without undue delay any information and produce any documents in his possession which are considered necessary by the adjuster.

Section 465 Liability for General Average Contribution

The owner of cargo or other goods shall not be personally liable for general average contribution, liability for which shall attach to the goods only.

⁷⁴³ Pour un commentaire, voir Falkanger-Bull-Brautaset, 497-504.

After a general average the shipowner shall refuse to deliver the cargo unless the cargo-owner undertakes personal liability for any general average contribution and provides satisfactory security.

Section 466 Legal Action

An action concerning the correctness of a general average adjustment can be brought in the jurisdiction where the general average adjuster has his or her permanent place of business.

As regards carriage of general cargo the proceedings can be instituted by one writ of summons issued to all the cargo-owners jointly. The Court shall have the writ of summons published in Norsk lysningsblad⁷⁴⁴, allowing at least two months' notice. The Court may also publish the writ in one or more other newspapers. In the writ of summons, the Court shall draw attention to the rule that final judgment in the matter is binding upon every participant in the general average, irrespective of whether or not they have appeared in the proceedings.

Proceedings for the collection of contributions to general average can be instituted in the jurisdiction where the general average adjuster has his permanent place of business. If proceedings as to the correctness of a general average adjustment have been instituted in another jurisdiction, and it is desired to have the question of the correctness of the adjustment decided in such a way that it is binding upon every participant in the general average, any party to the proceedings can require that the proceedings be transferred to the Court in the jurisdiction referred to in the first paragraph.

If the general average adjustment is adjudged to be incorrect, the general average adjuster shall be obliged to correct his adjustment in accordance with the judgment.

Section 467 Average Adjusters

Only those who have passed the general average adjusters' examination can be authorized as general average adjusters. They should as a rule also hold a law degree qualifying for public office.

Without the consent of the Ministry concerned, a general average adjuster can not hold any permanent salaried public office or practice as a lawyer, or, on his own account or as an intermediary, do business in the field of shipping or of marine insurance or be a member of the board or have a permanent position in such business. The provisions of Chapter 6 of the Act Relating to the Courts of Justice shall apply correspondingly to general average adjusters.

The general average adjuster shall give an assurance according to Section 141 of the Act Relating to the Courts of Justice that he will draw up his general average adjustments in accordance with the law, and always conscientiously carry out his duties as a general average adjuster.

The King can issue more detailed regulations as to the practice of general average adjusters.

Section 468 Average Adjusters' Examination

At the examination for general average adjusters the candidate shall show thorough knowledge of the Norwegian rules of general average and marine insurance, and of such other fields of Norwegian maritime law as are of importance to average adjusting. The candidate must further show knowledge of the main features of the corresponding fields of English law, and satisfactory knowledge of the English language. Finally, the candidate must pass a practical test of ability to draw up average adjustments.

Provisions of detail regarding the examination and the committee of examiners shall be issued by the King.

Les codes maritimes des pays scandinaves déclarent déjà depuis longtemps que les Règles d'York et d'Anvers sont applicables à l'avarie commune, sauf clause contractuelle contraire⁷⁴⁵. Cela a pour gros avantage que la législation applicable complémentaire correspond aux règlements convenus contractuellement. On évite ainsi la confusion.

Le code norvégien renvoie encore toujours à la version des Règles d'York et d'Anvers de 1994. Le Roi est toutefois déclaré expressément compétent pour décréter que des versions amendées

⁷⁴⁴ "Norsk lysningsblad" est la publication d'état officielle.

⁷⁴⁵ De Smet II, 643, n° 537; Rodière TGDM EDM, 331, n° 304.

des Règles d'York et d'Anvers sont d'application. Jusqu'à présent, le Roi de Norvège n'a pas encore déclaré applicables les *York-Antwerp Rules 2004*⁷⁴⁶.

Les Règles d'York et d'Anvers applicables doivent, en vertu du code norvégien, être bel et bien publiées officiellement en Norvège.

Etant donné que les Règles d'York et d'Anvers impliquent un règlement de droit matériel exhaustif concernant l'avarie commune, le code norvégien lui-même ne contient que des dispositions procédurales. Ces dispositions sont très élaborées et diffèrent de façon significative du règlement procédural de la Belgique et de ses pays voisins. Une caractéristique frappante est qu'en Norvège, les dispatcheurs exercent une profession régularisée. Il y a des conditions d'admission et les dispatcheurs doivent, pour être admis à la profession, réussir un examen d'état (Sections 467-468). Au Danemark, en Suède et en Pologne, la profession de dispatcheur serait également réglementée⁷⁴⁷.

La demande d'établir une dispache, pour autant qu'on puisse le déduire du texte de la loi, est adressée directement à un dispatcheur par l'armateur ou, si ce dernier ne fait rien, par toute autre partie ayant un intérêt dans l'avarie commune (Section 463). Une obligation de communication repose sur toutes les parties concernées par l'avarie commune (Section 464). Le propriétaire du navire ne peut libérer les marchandises avant que le propriétaire des marchandises ne prenne une responsabilité personnelle pour la contribution en avarie commune et ne constitue une garantie (Section 465, deuxième alinéa). Si une des parties désire contester l'exactitude de la dispache, elle doit pour cela entamer une procédure judiciaire. Tous les propriétaires de la cargaison sont convoqués. La convocation est publiée dans le journal officiel et éventuellement dans les journaux. La sentence judiciaire qui suit est contraignante à l'égard de toutes les parties concernées, qu'elles aient ou non comparu devant le juge. Si la dispache est jugée inexacte, le dispatcheur est tenu d'adapter la dispache conformément à la sentence judiciaire (Section 466).

Enfin, le code norvégien contient des dispositions de compétence intéressantes. Il est surtout frappant que la dispache, sauf clause contraire, doit être établie dans le pays de l'armateur, c'est-à-dire généralement le propriétaire du navire ou l'affrètement coque nue (Section 462, premier alinéa). En Norvège, on ne suit donc pas la règle que l'avarie commune est réglée dans le port de déchargement. Il est également stipulé que les actions concernant l'exactitude de la dispache et les actions en paiement de la contribution en avarie commune peuvent être portées devant le juge du siège d'exploitation du dispatcheur. Si un litige concernant l'exactitude de la dispache est porté devant un autre juge, et qu'il faut une sentence contraignante pour chacun, chaque partie peut demander que la cause soit renvoyée au juge de la "résidence" du dispatcheur (Section 466).

8.424. Les codes maritimes slovène et croate de 2001 et 2004 respectivement contiennent également des chapitres sur l'avarie commune. Ils contiennent peu de dispositions frappantes ou qui dérogent à la tradition internationale. Certaines dispositions sont clairement basées sur les Règles d'York et d'Anvers dans leur version de 1994⁷⁴⁸.

Le code slovène contient un règlement procédural très élaboré. Ce qui est frappant c'est que le propriétaire du navire désigne normalement le dispatcheur, sans qu'une demande à cet effet

⁷⁴⁶ Communication du Prof. dr. Erik Røsæg.

⁷⁴⁷ Du moins selon les anciennes données dans Rodière TGDM EDM, 476, n° 470.

⁷⁴⁸ Ainsi, certains codes stipulent qu'une commission de 2 % sur les dépenses d'avarie commune sera autorisée en avarie commune et accordent un intérêt annuel de 7 % sur les montants à indemniser (art. 801-802 et 802-803). Dans les York-Antwerp Rules 2004 les règles en question ont été revues. Dans ces domaines, les codes slovène et croate peuvent être considérés à première vue comme dépassés. D'autre part, il faut faire remarquer que dans la pratique contractuelle internationale aussi, les York-Antwerp Rules 1994 sont encore souvent déclarées applicables.

après du tribunal ou qu'un accord amiable avec les autres parties ne soient nécessaires. S'il ne le fait pas dans les trente jours qui suivent l'arrivée dans le port de déchargement, les autres parties peuvent demander au tribunal la désignation d'un dispatcheur. Une possibilité d'appel est ouverte contre la décision judiciaire de désignation d'un dispatcheur (art. 809). Une obligation de communication repose sur toutes les parties à l'égard du dispatcheur (art. 811). Au cas où une partie néglige de communiquer les informations nécessaires, le dispatcheur établit la dispache conformément aux informations qu'il a à sa disposition (art. 812). Chaque partie peut faire part de ses objections au dispatcheur dans les trente jours qui suivent la réception de la dispache ou de l'extrait de la dispache qui l'intéresse (art. 815). Le dispatcheur examinera les objections, établira une dispache définitive et la fera parvenir aux parties (art. 816-817). Si aucune partie n'introduit de réclamation auprès du tribunal dans les trente jours qui suivent la réception de la dispache définitive, la dispache est exécutoire. Le dispatcheur et chacune des parties peuvent demander au tribunal un certificat d'exécution (art. 818). Si toutefois une réclamation est introduite, il y a d'abord une sorte de procédure de conciliation notariale. Si aucun accord n'est atteint, le plaignant reçoit encore un délai de trente jours pour intenter une action aux fins de faire juger la réclamation par le tribunal. Si cette action est formée, le tribunal rendra un jugement final sur la réclamation et établira (ou fera établir) le cas échéant une nouvelle dispache (art. 819-821).

Il semble que dans la plupart des cas d'avarie commune, le règlement procédural décrit n'entraîne qu'une intervention minimale du tribunal. Ainsi, aucune intervention judiciaire n'est requise pour la désignation du dispatcheur par le propriétaire du navire. La possibilité d'exprimer des objections contre la dispache provisoire et l'obligation pour le dispatcheur d'examiner ces objections avant d'établir la dispache définitive peuvent éviter des litiges ultérieurs devant le tribunal. Tout cela pourrait faire en sorte que l'ensemble de la procédure se déroule plus rapidement et à moindres frais. A première vue, c'est un exemple intéressant en vue de la rédaction de l'Ebauche du Code belge de la Navigation. D'autre part, le code slovène semble caractérisé par une surabondance de procédures à parcourir en cas de contestation fondamentale. Dans ce cas, cela pourrait prendre longtemps avant qu'il n'y ait de règlement d'avarie commune final et exécutoire. La possibilité d'appel contre la désignation judiciaire d'un dispatcheur et la procédure de conciliation semblent plus particulièrement avoir peu d'utilité⁷⁴⁹.

8.425. L'article 122 de la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953 dispose:

Avarie commune

1 Il y a avarie commune lorsqu'une perte extraordinaire est subie ensuite d'un sacrifice consenti ou d'une dépense encourue intentionnellement et raisonnablement pour le salut du navire et de la cargaison à l'effet de préserver d'un péril les biens et intérêts engagés dans une aventure maritime commune. L'avarie commune est supportée en commun par le navire, le fret et les marchandises à bord.

2 Les Règles d'York et d'Anvers régissent l'avarie commune. Le Conseil fédéral en détermine les dispositions et la version applicables.

Le renvoi légal aux Règles d'York et d'Anvers est analogue aux règlements du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Norvège.

8.426. Les dispositions sur l'avarie commune dans le Code maritime chinois de 1992 sont pour ainsi dire reprises littéralement des Règles d'York et d'Anvers. Les articles 193 à 202 reprennent un grand nombre des dispositions des Règles d'York et d'Anvers. Ce qui est étrange c'est que

⁷⁴⁹ Cette évaluation de la procédure slovène se base uniquement sur l'examen des textes de loi applicables, sans qu'aucun examen de la pratique des règlements d'avarie commune en Slovénie n'ait été entrepris. Elle doit donc être considérée avec la prudence nécessaire.

toutes les dispositions n'ont pas été reprises et que l'ordre des règles a été radicalement bouleversé.

L'article 203 contient la règle classique que le règlement d'avarie commune est géré par les règles convenues contractuellement et uniquement en l'absence de ce contrat, par les dispositions légales. Les dispositions légales chinoises sont donc également de droit supplétif.

Il faut faire remarquer que la doctrine chinoise considère les Règles d'York et d'Anvers comme l'exemple scolaire de la "international shipping practice", qui vaut comme source de droit complémentaire en vertu de l'article 268 du code chinois⁷⁵⁰.

8.427. Dans le droit espagnol, l'avarie commune est encore réglée actuellement par les articles 811 à 818 et 846 à 868 du *Código de Comercio*. Ce règlement légal est également évincé généralement par l'application contractuelle des Règles d'York et d'Anvers⁷⁵¹.

En Espagne aussi la procédure judiciaire concernant l'avarie commune est remplacée dans la pratique par une procédure privée, amiable, menée par le *liquidador de averías*. Les *liquidadores de averías* jouissent d'une reconnaissance administrative. Le délai de prescription de la demande en contribution d'avarie commune est de six mois. Il commence à la fin de l'aventure maritime commune et est interrompu par le début de la procédure judiciaire ou amiable⁷⁵².

Un projet pour une nouvelle *Ley general de navegación marítima* est en cours actuellement. L'avarie commune reçoit dans ce projet un règlement minimaliste propre de droit supplétif. Pour ce qui est du droit matériel, seuls les principes généraux d'avarie commune sont repris. D'après l'exposé des motifs, ils s'inspirent des Règles d'York et d'Anvers. Ils sont complétés par quelques règles formelles pour lesquelles on ne peut s'appuyer sur les Règles d'York et d'Anvers. Le délai de prescription est prolongé jusqu'à un an⁷⁵³.

8.428. Au Portugal également on trouve un projet de *Lei da Navegação Comercial Marítima*. L'avarie commune est réglée dans les articles 78 à 111 du projet. Il s'agit d'un règlement national exhaustif de droit supplétif.

8.429. Au Panama, une nouvelle *Ley del Comercio Marítimo* a été approuvée le 6 août 2008. Les articles 221 à 238 contiennent au sujet de l'avarie commune un règlement national exhaustif de droit supplétif. Les règles formelles sont assez traditionnelles. Ainsi, elles partent encore du principe que le capitaine, avant de faire les sacrifices, doit se concerter avec le pilote et les officiers et doit entendre les intéressés à la cargaison qui sont présents (art. 233)⁷⁵⁴.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS EN CAUSE

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

8.430. Au sein de l'ABDM, la question a été posée de savoir si l'existence de l'avarie commune avait encore son utilité aujourd'hui. Le principe de l'obligation du navire serait en effet de délivrer la cargaison à destination dans son état d'origine. C'est la raison pour laquelle le navire devrait

⁷⁵⁰ Zhengliang, H., "China", dans IEL Transport Law (Dec. 2003), 64, n° 62; voir déjà à ce sujet le Livre Bleu 2.

⁷⁵¹ Arroyo, 676-679.

⁷⁵² Arroyo, 694-695.

⁷⁵³ *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, Congreso de los Diputados, Serie A: Proyectos de ley, 10 novembre 2006, n° 111-1, Proyecto de ley general de navegación marítima.

⁷⁵⁴ Ley 55 du 6 août 2008 "Del Comercio Marítimo", *Gaceta Oficial Digital* 7 août 2008.

supporter toutes les dépenses encourues et tous les dommages occasionnés pour le salut commun du navire et de la cargaison.

L'URAB était d'avis qu'il valait mieux ne pas reprendre de dispositions sur l'avarie commune dans le Code belge de la Navigation, encore qu'elle ne milite pas pour la suppression de l'institution.

8.431. L'ABDM a formulé plusieurs remarques valables, plutôt techniques. Pour résoudre le problème des parties qui n'ont pas convenu de règlement contractuel, l'actuel règlement supplétif est considéré par de nombreux membres comme étant utile. Il offre en outre, à la différence des Règles d'York et d'Anvers, plusieurs règles de droit formel. Il a également été dit que les actuelles Règles d'York et d'Anvers 2004 constitueraient un bon règlement supplétif.

La Cour d'Appel d'Anvers a indiqué être partisane du maintien de quelques dispositions très générales de nature supplétive en matière d'avaries commune. L'ABDM a déclaré de façon analogue que si des règles sur l'avarie commune devaient être reprises dans le Code belge de la Navigation, ces règles doivent être de droit supplétif.

L'ABDM a signalé que de nombreux armateurs stipulent dans leurs actuels connaissements la validité de la version précédente des Règles d'York et d'Anvers, parce que cette version était plus avantageuse pour les armateurs⁷⁵⁵. Ils pourraient même stipuler à leur avantage des règles d'avarie commune entièrement dérogatoires. Il a donc été proposé que les porteurs de connaissements puissent être protégés contre les dispositions d'avarie commune dérogatoires par un règlement de droit impératif ou du moins par une interdiction de certaines clauses estimées inacceptables.

8.432. L'Association belge des Dispacheurs était d'avis qu'il fallait conserver dans le nouveau code uniquement les dispositions de définition des articles 144, 146 et 147 de la Loi maritime, les dispositions de l'article 145, qui rendent tout le chapitre de droit supplétif, et les dispositions procédurales des articles 163 et 164. La reprise de dispositions de détail matérielles sur l'avarie commune ne lui paraissait pas souhaitable. Pour les dispositions matérielles, on pourrait renvoyer aux Règles d'York et d'Anvers. L'Association a formulé à cet effet la proposition de texte suivante:

En cas d'avarie commune, l'état des pertes et des dommages sera établi par les Dispacheurs sur base des York-Antwerp Rules.

En l'absence d'accord contraire entre les parties, c'est la version la plus récente des York-Antwerp Rules qui sera d'application.

Les CRMB-ARMB-LMB ont également indiqué qu'un simple renvoi aux Règles d'York et d'Anvers devrait suffire comme règlement légal de l'avarie commune.

A la question de savoir si le nouveau code pouvait renvoyer à la dernière version des Règles d'York et d'Anvers, l'ABDM a répondu qu'il était difficile d'accepter dans la législation belge une délégation vers des règles privées externes qui ne sont pas encore connues.

L'Association belge des Dispacheurs a proposé de ne pas renvoyer à une version bien précise des Règles d'York et d'Anvers.

⁷⁵⁵ Pour plus de détails sur les objections des associations internationales des armateurs contre les York-Antwerp Rules 2004, voir Lowndes-Rudolf, 64-65, n° 00.111-00.112. Le fait que les York-Antwerp Rules 2004 ne soient pas utilisées par le secteur et qu'on continue à utiliser dans la pratique la version de 1994, a également été déjà discuté dans la direction du CMI (*CMI Newsletter*, 2009, n° 3, 7).

L'URAB a déclaré préférer un renvoi aux Règles d'York et d'Anvers 1994 à un renvoi à la version la plus récente.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS EN CAUSE

8.433. Dans l'appréciation du règlement légal qui est préférable en matière d'avaries communes, il ne faut pas perdre de vue que le mécanisme de l'avarie commune s'inspire de l'idée de justice distributive, avec l'équité comme base. Selon certains, elle peut être comparée à une assurance mutuelle⁷⁵⁶. Lorsqu'un des éléments de l'aventure maritime commune a fait un sacrifice pour le salut de l'ensemble, ce sacrifice doit être supporté par l'ensemble de tous les éléments⁷⁵⁷.

Le mécanisme crée de cette façon des stimulants positifs qui sont à l'avantage de tous les participants à l'aventure. Il n'est pas besoin d'hésiter avant de faire un sacrifice nécessaire face à un danger imminent. Celui qui souffre le dommage sera en effet indemnisé, du moins en partie⁷⁵⁸.

D'autre part, la contribution du dommage est par excellence une situation dans laquelle les différents intérêts sont opposés entre eux. Généralement, les intérêts du navire sont placés face à ceux (d'une partie) de la cargaison. La partie lésée désire être indemnisée alors que les éléments sauvés désirent contribuer le moins possible.

Les règles de division doivent être fixées à l'avance, le plus clairement possible, et doivent créer des stimulants maximaux pour faire les sacrifices nécessaires pour le salut commun. La sécurité juridique et, par connexité, l'uniformité des règles matérielles applicables sont de la plus grande importance.

Les intérêts du navire et de la cargaison dans le règlement d'avarie commune sont réduits par l'apparition des assurances. Tant le dommage souffert que la contribution par la suite sont normalement couverts par une assurance. L'avarie commune est donc principalement devenue une affaire de compagnie d'assurances⁷⁵⁹. Il arrive pourtant que l'armateur lui-même prenne à son compte l'avarie commune ou son indemnisation.

8.434. Comme dit plus haut, la question quant à l'utilité de l'avarie commune est pertinente mais il ne semble pas opportun que la Belgique soit la seule nation maritime du monde à supprimer cette institution. Le fait de ne pas en reprendre des dispositions dans le Code belge de la Navigation n'empêcherait d'ailleurs pas que les parties continuent à stipuler des règles d'avarie commune dans un contrat de transport. Il faut enfin faire remarquer que la grande majorité de la doctrine dans le monde continue à défendre cette institution.

8.435. La variation possible dans les règles d'avarie commune fixées contractuellement, à l'avantage de l'une ou de l'autre partie, est une conséquence inévitable du fait que dans la législation nationale, l'avarie commune n'est réglée qu'à titre supplétif, de sorte que la liberté de contrat est totale. Comme illustré plus haut à l'aide de quelques notions de droit comparatif, le règlement supplétif de l'avarie commune est un phénomène très répandu au niveau international; on n'a trouvé aucun exemple de règlement de droit impératif. Cette méthode emporte également

⁷⁵⁶ Voir critiquement à ce sujet Bonnacase, J., *Le Droit commercial maritime. Son particularisme*, Paris, Sirey, 1931, 245, n° 123.

⁷⁵⁷ Ripert III, 195-196, n° 2223.

⁷⁵⁸ De Smet II, 675-678, n° 576; Donaldson, J., Staughton, C.S. et Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londres, Stevens & Sons, 1975, 9, n° 11.

⁷⁵⁹ Ripert III, 195-196, n° 2223; De Smet II, 675-678, n° 576; Donaldson, J., Staughton, C.S. et Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londres, Stevens & Sons, 1975, 8-9, n° 11.

l'approbation de la plupart des praticiens du droit. La responsabilité de ne pas accepter de clauses excessives qui dérogent aux règlements habituels incombe dans ce cas aux expéditeurs des marchandises.

8.436. Plusieurs des dispositions matérielles en matière d'avaries communes sont dépassées dans la Loi maritime actuelle et peuvent donner lieu à des interprétations divergentes.

Pour le règlement légal supplétif de l'avarie commune, on pourrait se rapprocher des Règles d'York et d'Anvers. Ces règles constituent un bon compromis actuel entre les différents intérêts concernés. Pour permettre des adaptations flexibles aux futures modifications des Règles d'York et d'Anvers suite aux évolutions du commerce et de la navigation, il semble utile de ne pas transcrire les règles entièrement mais plutôt d'y référer dans le Code belge de la Navigation.

Ce qui ressort de l'aperçu de droit comparatif ci-dessus c'est une tendance dans des codifications récentes, en ce qui concerne les règles matérielles en matière d'avaries communes, à déclarer tout simplement applicables les Règles d'York et d'Anvers et dans un seul cas les Règles d'Avarie-Commune IVR. Ces codifications reconnaissent le fait qu'un règlement national contraire resterait *de facto* généralement lettre morte. Il s'agit d'un cas où l'autorégulation refoule la loi⁷⁶⁰. Comme exposé ailleurs, l'Ebauche du Code belge de la Navigation vise à renforcer la fonction d'autorégulation⁷⁶¹.

Il y a moyen de répondre aux objections contre un renvoi dans la législation à des règles privées externes en faisant établir la version applicable des Règles d'York et d'Anvers par Arrêté royal.

Un des points de départ de l'Ebauche du Code belge de la Navigation est de faire correspondre le plus possible la réglementation belge au droit réel, tel qu'il est appliqué dans la pratique.

En ce qui concerne la désignation inévitable de la version applicable des Règles d'York et d'Anvers en vue de la sécurité juridique, il convient de recommander que le Roi opte pour la version qui est reprise le plus souvent dans les contrats de transport et d'affrètement.

8.437. Rappelons également que la reprise de dispositions sur l'avarie particulière et sur l'avarie en général dans le Code belge de la Navigation, comme exposé plus haut⁷⁶², semble peut-être faire peu ou pas de différence pour ce qui est du contenu mais est malgré tout utile pour mettre l'accent sur le contraste avec l'avarie commune et pour expliquer qu'un même sinistre ne peut constituer à la fois une avarie commune et une avarie particulière. Les dispositions correspondantes de la Loi maritime peuvent continuer à servir de principale source d'inspiration.

8.438. La réglementation de l'avarie commune demande un examen plus approfondi. Bien que les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR soient généralement déclarées contractuellement d'application en tant que règles matérielles relatives à l'avarie commune, le besoin d'un règlement complémentaire dans le Code belge de la Navigation continue en tout cas à se faire sentir. En effet, si une des parties concernées par le règlement d'avarie commune n'est pas d'accord avec cette clause, les Règles d'York et d'Anvers ou les Règles d'Avarie-Commune IVR ne peuvent être appliquées au règlement d'avarie commune, du moins sur base contractuelle. Quoi qu'il en soit, personne ne semble être partie prenante pour un règlement belge de droit

⁷⁶⁰ Sur ce dernier point, voir van der Ziel, G.J., "De jongste ontwikkelingen in het zeevervoer", dans De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H., *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (203), 213-241.

⁷⁶¹ Voir le Livre Bleu 2 détaillé.

⁷⁶² Voir *supra*, n° 8.386.

impératif, certainement s'il devait déroger aux règlements habituels dans le reste du monde. Dans un secteur international par excellence qu'est la navigation, cette solution ne semble pas opportune. Un objectif général de l'Ebauche du Code belge de la Navigation est d'ailleurs de faire adhérer le droit belge de la navigation à ce qui est internationalement répandu⁷⁶³. Pour autant qu'on le sache, les dispositions légales nationales sur l'avarie commune ont partout dans le monde le caractère de droit supplétif.

Nous reviendrons plus loin sur les autres scénarios législatifs possibles.

8.439. Le Code belge de la Navigation doit également contenir des règles procédurales relatives à l'avarie commune car à ce sujet les Règles d'York et d'Anvers ne stipulent rien pour ainsi dire et les Règles d'Avarie-Commune IVR ne contiennent pas non plus de règlement complet, de sorte qu'il faut de toute façon retomber sur le droit national applicable.

Les règles procédurales devraient être modernisées. A ce sujet, on peut constater au niveau international une grande diversité de règles. Dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation, il convient de chercher de l'inspiration dans les règlements les plus intéressants. Etant donné qu'il paraît que le droit anglais est déclaré contractuellement applicable dans la grande majorité des cas, il semble qu'il convienne de s'associer aux règles procédurales anglaises sans pour cela sacrifier la tradition juridique belge en matière d'avaries communes.

8.440. Enfin, le Code belge de la Navigation devrait contenir une règle de droit des conflits pour quelques points tels que l'application de la *lex fori* sur la procédure et les effets de droit réel du droit de rétention.

8.441. En ce qui concerne les règles matérielles de droit supplétif nécessaires, on peut distinguer quatre scénarios législatifs possibles:

- 1° un règlement national exhaustif, sans les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR comme source d'inspiration;
- 2° un règlement national exhaustif avec les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR comme source d'inspiration;
- 3° un renvoi aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR, avec quelques dispositions supplétives;
- 4° un renvoi aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR, avec quelques dispositions supplétives et avec une définition générale de l'avarie commune dans la loi.

Nous examinons ci-dessous les avantages et les inconvénients de ces options de base. Il en résultera que c'est la quatrième hypothèse qui a la préférence.

8.442. La première option de base comporte l'élaboration d'un règlement national exhaustif relatif à l'avarie commune, sans utiliser les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR comme source d'inspiration⁷⁶⁴.

Cette option pourra se justifier par le fait que les Règles d'York et d'Anvers sont fortement critiquées dans une certaine doctrine. Elles ont une structure complexe avec une "Rule of Interpretation", une "Rule Paramount", certains articles étant marqués par des lettres et certains articles étant numérotés. Une critique est émise sur le fait que les lignes spécialement numérotées prévalent sur les principes généraux formulés dans les lignes marquées par des lettres. De ce fait,

⁷⁶³ Voir Livre Bleu 1, notamment 37, n° 1.26.

⁷⁶⁴ Dans la loi on pourrait établir notamment le rapport entre le règlement d'avarie commune et la responsabilité d'une ou plusieurs des parties. Pour cela, on pourrait rejoindre le droit allemand et le droit anglais.

certaines dépenses qui, selon les principes généralement reconnus, ne constituent pas d'avarie commune, sont malgré tout indemnisées comme avarie commune. Par ailleurs, il y a des différences d'opinion sur l'interprétation de certaines règles. Selon de nombreux critiques, l'institution de l'avarie commune serait appliquée de façon exagérément large, ce qui les fait parler d' "avarie commune artificielle"⁷⁶⁵.

Bien que les Règles d'Avarie-Commune IVR soient moins critiquées, leur structure semble plutôt confuse et illogique. Ainsi, les cas spécifiques d'avarie commune ne sont traités qu'après les dispositions procédurales et ils sont eux-mêmes suivis encore de plusieurs définitions générales que l'on attendrait plutôt au début du document.

Un règlement entièrement propre pourrait être mieux adapté au commerce maritime moderne et pourrait également faire plusieurs choix audacieux sur lesquels aucun accord n'a pu être atteint au sein du CMI. On pense plus particulièrement à la limitation de l'avarie commune à des situations de danger réel et à la priorité des règles générales qui feraient partie des possibilités (à la différence des Règles d'York et d'Anvers où les dispositions numérotées spécifiques ont encore toujours priorité sur les règles générales).

Un inconvénient important de l'option en question est cependant le fait que ce propre règlement progressiste restera plus que probablement lettre morte. Comme nous l'avons déjà exposé, le nouveau règlement belge doit être de droit supplétif. On peut deviner que les parties aux contrats de transport dans le monde entier continueront malgré tout à déclarer applicables les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR. Même pour les points qui ne sont pas réglementés par les Règles d'York et d'Anvers, les parties déclarent généralement d'après ce qu'on dit, du moins en ce moment, que c'est le droit anglais qui est applicable.

8.443. La deuxième option de base est la reprise dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation, d'un règlement national exhaustif concernant l'avarie commune, avec les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR comme source d'inspiration pour ce qui est du contenu⁷⁶⁶.

Vu l'application contractuelle quasi unanime des Règles d'York et d'Anvers, il semble évident de chercher en tout cas, pour un nouveau règlement national, à se rattacher aux dispositions des Règles. Ce fut par exemple le choix du législateur français dans la Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. C'est également le choix du groupe d'experts qui a préparé un nouveau code allemand du droit commercial maritime. Les dispositions sur les avaries communes dans le code maritime chinois sont presque reprises littéralement des Règles d'York et d'Anvers. Même les dispositions sommaires sur les avaries communes dans le projet de la *Ley general de navegación marítima* espagnole sont inspirées des Règles d'York et d'Anvers selon l'exposé des motifs.

Le caractère conventionnel des Règles d'York et d'Anvers donne cependant au système le grand avantage de la flexibilité. Si des modifications s'imposent en raison de nouveaux besoins du commerce et de la navigation internationaux, la voie contractuelle permet d'y réagir rapidement.

⁷⁶⁵ Alcantara, J., "The future of General Average in reference of marine insurance", dans Huybrechts, M. (ed.), Van Hooydonk, E. et Dieryck, Chr. (co-eds.), *Marine insurance at the turn of the millennium*, I, Anvers, Intersentia, 1999, (405), 409-418; Herber, 381; Shaw, R., "The Future of General Average", dans LA Wijffels, (329), 330-336; Tetley, W., "General Average now and in the future", dans LA Roland, (419), 434-438 et 445-446; Tetley IMAAL, 378-383 et 390.

⁷⁶⁶ Ainsi, on pourrait reprendre notamment des Règles d'York et d'Anvers et des Règles IVR en matière d'avarie commune les règles concernant le rapport entre le règlement d'avarie commune et la responsabilité d'une ou de plusieurs des parties à ce règlement.

Comparées à un texte de traité, les règles peuvent être amendées ou élargies de façon relativement simple⁷⁶⁷. Si les règles étaient reprises dans le nouveau Code belge de la Navigation dans leur état actuel, les dispositions légales correspondantes risqueraient immédiatement de se figer et de tomber en désuétude dès que les Rules seront adaptées la fois suivante.

8.444. La troisième option de base est la reprise dans l'Ebauche du Code belge de la navigation d'un simple renvoi aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR. L'Ebauche du Code belge de la Navigation pourrait alors se limiter presque, en ce qui concerne les règles matérielles, à une disposition disant que les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR, sauf clause contractuelle contraire, sont d'application à l'avarie commune dans la navigation maritime et dans la navigation intérieure. Comme exemples de ce règlement légal, on peut référer au Code maritime norvégien et à la Loi luxembourgeoise du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Quelques règles utiles pour ce qui du contenu qui n'apparaissent pas dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR pourraient encore bien être empruntées à l'actuelle Loi maritime, éventuellement sous une forme modernisée⁷⁶⁸.

L'option dont question ici a comme gros avantage que le règlement légal applicable supplétif est le même que le règlement convenu en général contractuellement. C'est favorable pour la sécurité juridique. Dans les cas où certains documents de transport mais pas tous renvoient aux Règles d'York et d'Anvers, aucune partie ne serait pour des surprises fondamentales, malgré cette divergence.

A première vue, le renvoi aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR, comme établi dans le CMI ou l'IVR, pourrait être considéré comme une attribution de pouvoir normatif à ces institutions de droit privé, qui est contradictoire aux articles 33 et 108 de la Constitution⁷⁶⁹. Cette objection pourrait être supprimée en désignant la version applicable des règles par Arrêté Royal. Suite à l'obligation de publication qui découle de l'article 190 de la Constitution, les versions déclarées applicables des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR doivent être publiées en outre comme annexe à l'Arrêté Royal dans le Moniteur belge. Sur base de l'article 56, § 1 de la Loi sur l'Emploi des langues en matière administrative, elles doivent être publiées dans une version néerlandaise et dans une version française. Le gouvernement belge devra assurer lui-même la traduction néerlandaise des Règles d'York et d'Anvers, étant donné que les Règles d'York et d'Anvers ne sont publiées qu'en anglais et en français par le CMI. Les Règles en matière d'avaries communes sont publiées par l'IVR tant en néerlandais qu'en français.

La désignation de la version applicable des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR par Arrêté Royal permet de procéder de façon flexible à des éventuelles modifications futures des règles.

⁷⁶⁷ Rosseels, M.A., "Les Règles d'York et d'Anvers 1994. L'aventure maritime d'hier et d'aujourd'hui", dans LA Putzeys, (427), 428; Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", dans De Weerd II, (381), 387, n° 1133; Gerritzen, J.J.H., "York-Antwerp Rules 1994", *S&S* 1995, Suppl. 2, (2), 5; Hudson, G., "The future of general average", *JPA* 1991, (89), 97.

⁷⁶⁸ Les règles sur le rapport entre le règlement d'avarie commune et la responsabilité d'une ou de plusieurs des parties à ce règlement, telles qu'elles existent dans le droit allemand et dans le droit anglais, ne seraient pas nécessaires vu le fait que les Règles d'York et d'Anvers et les Règles IVR en matière d'avaries communes fixent déjà elles-mêmes ce rapport.

⁷⁶⁹ Velaers, J., *De Grondwet en de Raad van State Afdeling wetgeving*, Anvers, Maklu, 1999, 228 et 375-387.

8.445. La quatrième option de base est la même que la troisième, avec pour seule différence que le Code belge de la Navigation reprendrait encore une définition de l'avarie commune. A cet égard, le règlement se rapprocherait plus des systèmes néerlandais et suisse.

Lorsqu'on décrète des règles concernant l'avarie commune, il est bien entendu utile de stipuler également ce qu'il faut entendre par avarie commune.

D'autre part, il faut établir que tant les Règles d'York et d'Anvers que les Règles d'Avarie-Commune IVR contiennent elles-mêmes déjà une définition de l'avarie commune (lesquelles définitions ne sont d'ailleurs pas identiques). Si le Code belge de la Navigation reprenait une définition propre, le risque existerait que cette définition soit interprétée d'une autre façon que la définition dans les règles, ce qui peut donner lieu à une situation peu claire. Il ne semble pas possible de fusionner les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR pour en faire un texte à compromis, sans que ce texte résulte, du moins à l'égard d'un des instruments, en une différence pour ce qui est du contenu⁷⁷⁰. La situation deviendrait tout à fait problématique si les définitions étaient modifiées dans les règles au niveau international.

Ces problèmes peuvent être résolus en renvoyant à nouveau, dans la définition de l'avarie commune du Code belge de la navigation, à ce qui est considéré comme tel dans les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR. Cela offre comme avantages supplémentaires qu'aucun nouveau problème d'interprétation nationale ne peut surgir sur la notion d'avarie commune et que les juges et praticiens du droit belges peuvent se rabattre sur des sources étrangères pour résoudre les problèmes d'interprétation.

La quatrième option législative se rapproche étroitement des suggestions de l'Association belge des Dispacheurs. Elle conserve une définition de l'avarie commune mais pas par la simple reprise de l'article 147 de la Loi maritime, comme l'Association l'avait proposé. Pour les raisons exposées plus haut⁷⁷¹, la simple reprise de la définition de l'article 147 n'est en tout cas pas opportune. Pour le reste, il est préférable de remplacer les règles matérielles relatives à l'avarie commune par un renvoi de droit supplétif aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR.

E) CONCLUSION

8.446. Les règles matérielles et formelles apparaissant dans la Loi maritime concernant l'avarie commune sont dépassées. Elles remontent à une vieille législation française qui est abolie en France depuis 1967 déjà. Vu l'application contractuelle systématique des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR, les règles matérielles de droit supplétif contenues dans la Loi maritime sont au départ peu utiles et le fait qu'elles diffèrent fortement des systèmes de règles internationaux privés susmentionnés est embarrassant. La plupart des autres pays d'Europe occidentale ont ou bien aligné leurs règles matérielles relatives à l'avarie commune sur les Règles d'York et d'Anvers, ou bien les ont abolies et remplacées par un simple renvoi aux Règles d'York et d'Anvers (et, aux Pays-Bas, aux Règles d'Avarie-Commune IVR pour la navigation intérieure).

⁷⁷⁰ Comme exposé plus haut, la législation néerlandaise a choisi de reprendre deux définitions différentes de l'avarie commune. Pour le droit de la navigation, la définition a été empruntée aux Règles d'York et d'Anvers tandis que pour le droit de navigation intérieure, la définition a été empruntée aux Rijnregelen IVR d'alors. Le fait de donner deux définitions différentes au même concept dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation ne paraît pas être une solution attrayante pour la clarté des dispositions légales.

⁷⁷¹ Voir *supra*, n° 8.379-8.380.

En ce qui concerne les règles matérielles en matière d'avarie commune, la meilleure option législative semble être le renvoi dans le Code belge de la Navigation aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR, en comblant quelques lacunes et en reprenant une définition de l'avarie commune qui renvoie également aux Règles en question. Par ailleurs, plusieurs dispositions procédurales doivent être reprises, lesquelles, à condition de les moderniser et de les adapter, peuvent être basées sur certaines dispositions procédurales existantes. Un règlement de DIP limité est également utile.

Les dispositions de la Loi maritime sur l'avarie particulière et l'avarie en général ont pour seules raisons d'être (1) mettre en avant le contraste entre l'avarie particulière et l'avarie commune et (2) expliquer qu'un même sinistre ne peut constituer à la fois une avarie commune et une avarie particulière; c'est justement pour ces mêmes raisons que leur maintien est sensé.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 8.1. DÉFINITIONS

A) TEXTE DE LOI

8.447.

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Article 8.1. Définitions

Dans le présent Code, on entend par:

1° "avarie": toutes dépenses extraordinaires faites conjointement ou séparément au service du navire et des marchandises et tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises;

2° "avarie commune": le dommage et les dépenses qui sont considérés comme avarie commune conformément, selon le cas, aux Règles d'York et d'Anvers, aux Règles d'Avarie-Commune IVR ou aux dispositions qui remplacent ces règles;

3° "les Règles d'York et d'Anvers ": les dispositions en question établies par le Roi sur base de l'article 8.43;

4° "les Règles d'Avarie-Commune IVR ": les dispositions en question établies par le Roi sur base de l'article 8.43;

5° "avarie particulière ": toute avarie qui n'est pas une avarie commune;

B) COMMENTAIRE

8.448. La définition générale de l'avarie proposée sous 1° qui, étant donné que la notion d'avarie commune a une signification autonome et n'a qu'un intérêt secondaire comme élément de la définition de la notion d'avarie particulière, est empruntée à l'article 144 de la Loi maritime. La préposition "et" qui relie les deux parties de la phrase a été ajoutée pour un motif de pureté linguistique. On revient ici au texte original de l'Ordonnance de la marine de 1681 (art. 1, T. VII,

L. III). Le renvoi aux limites de temps dans lesquelles l'avarie doit se produire est inutile et a été supprimé.

8.449. Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR contiennent chacune une définition de l'avarie commune. Ces définitions présentent de légères différences. Pour éviter des interprétations divergentes des différentes définitions et des définitions incohérentes suite à d'éventuelles modifications des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR, la définition de l'avarie commune dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation doit référer à ce qui est considéré comme tel dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR, selon le cas. Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR reprennent déjà tous les critères habituels pour déterminer s'il est question d'avarie commune. Le législateur belge ne doit donc préciser aucun de ces critères. Cela offre l'avantage supplémentaire d'éviter de nouveaux problèmes d'interprétation nationaux concernant la notion d'avarie commune et de permettre aux juges et praticiens du droit belges d'utiliser utilement des sources étrangères pour résoudre les problèmes.

8.450. Dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation on a opté pour l'utilisation du terme néerlandais "averij-grosse". C'est un changement par rapport à la Loi maritime qui utilise la notion de "gemene averij". Le terme "gemene averij" pourrait, il est vrai, être considéré comme offrant une plus grande pureté linguistique et le terme exprime mieux l'idée qu'il s'agit d'une avarie qui doit être supportée *en commun* par les parties concernées. Mais "averij-grosse" est mieux reçue dans le langage des praticiens du droit. Le terme se rapproche en outre plus du terme "avarij-grosse", qui est utilisé dans le Code civil néerlandais et dans le texte néerlandais des Règles d'Avarie-Commune IVR.

8.451. En ce qui concerne la signification de la proposition "les Règles d'York et d'Anvers, les Règles d'Avarie-Commune IVR ou les dispositions qui les remplacent", il est renvoyé au commentaire de l'article 8.43 ci-dessous.

8.452. Afin de respecter les dispositions de la Loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi de langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, on parle en néerlandais dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation des « Regels van York en Antwerpen » plutôt que de la dénomination "York-Antwerp Rules" plus utilisée en Communauté flamande. Cette dénomination se rapproche de la dénomination française "les Règles d'York et d'Anvers".

On parle ensuite en néerlandais des *Avarij-Grosse Regels IVR*, alors que dans les dispositions légales proposées, on utilise pour le reste le terme *averij*, avec un "e" à la place d'un "a". Cette différence est une conséquence inévitable du fait que "Avarij-Grosse Regels IVR" est la dénomination officielle du document en question.

8.453. Tout comme dans la Loi maritime, l'avarie particulière est définie de façon négative dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation. Toutes les avaries qui ne sont pas des avaries communes sont avaries particulières. Il est précisé ainsi qu'un même sinistre ne peut constituer à la fois une avarie commune et une avarie particulière.

L'article 146 de la Loi maritime dispose de surcroît: "Les avaries sont de deux classes: avaries communes et avaries particulières". Cette ligne ne doit pas être reprise dans le Code belge de la Navigation étant donné qu'on peut le déduire déjà de la lecture des définitions de l'avarie et de l'avarie particulière.

B.2. ARTICLE 8.40. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

8.454.

Chapitre 3 – Avarie commune

Article 8.40. Application internationale

§ 1. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'armateur visée à l'article 8.47, § 2 est régie par le droit de l'état sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.

§ 2. Les articles 8.45 et 8.46 sont d'application sur la procédure en Belgique.

B) COMMENTAIRE

8.455. Le contexte des règlements proposés a déjà été esquissé plus haut⁷⁷². Des dispositions analogues apparaissent d'ailleurs dans d'autres parties de l'Ebauche du Code belge de la Navigation.

B.3. ARTICLE 8.41. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

8.456.

Article 8.41. Clauses dérogatoires

Ce Chapitre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour toutes les parties concernées n'a été convenue.

B) COMMENTAIRE

8.457. Pour autant qu'on le sache, les dispositions légales nationales sur l'avarie commune ont partout dans le monde le caractère de droit supplétif. Cela veut dire que les parties ont la liberté de déclarer par contrat un autre règlement applicable. Cela se fait effectivement dans presque tous les contrats de transport maritime et d'affrètement. Cette situation reçoit apparemment au niveau international l'approbation de la plupart des parties concernées.

Lorsque les parties désirent, par contrat, adopter un règlement qui déroge à la loi, ce règlement doit être valable à l'égard de toutes les parties concernées par l'avarie commune. Si ce n'est pas le cas, ce sera pourtant le règlement légal proposé qui sera d'application. Pour chaque cas d'avarie commune en effet, une seule répartition peut être faite, selon un seul règlement. Le contraire est non seulement totalement inacceptable d'un point de vue pratique mais de plus, aucune des parties concernées par l'avarie commune ne peut être lésée parce qu'une autre partie concernée tomberait sous un règlement dérogatoire.

⁷⁷² Voir *supra*, n° 8.394-8.395.

Il est vrai qu'on n'exige pas de toutes les parties concernées par l'avarie commune une approbation expresse individuelle de la clause dérogatoire. La partie intéressée à l'avarie commune n'est souvent pas en effet celle qui a conclu le contrat de transport ou d'affrètement mais le tiers réceptionnaire des marchandises.

Le fait qu'une clause dérogatoire doive être valable à l'égard de *toutes* les parties concernées pour pouvoir exclure l'application des dispositions légales supplétives n'est pas exprimé clairement dans le texte néerlandais de la Loi maritime. Cette règle est toutefois exprimée dans la version française: "A défaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après" (accent ajouté). Vu sous cet angle, la disposition proposée ne confirme donc que le droit existant.

Lors de la réalisation de la Loi française n° 67-545 du 7 juillet 1967 "relative aux événements de mer" il n'a pas été stipulé expressément que *le même* règlement dérogatoire devait être établi entre toutes les parties concernées pour que le loi ne soit pas applicable. D'éminents auteurs ont déploré ce fait⁷⁷³. Cette règle peut tout au plus être déduite implicitement du texte de loi français. La confusion qui peut naître en France est évitée par la disposition proposée ici.

B.4. ARTICLE 8.42. LES AVARIES PARTICULIÈRES

A) TEXTE DE LOI

8.458.

Article 8.42. Les avaries particulières

Sans préjudice du droit éventuel à une indemnisation ou à un remboursement, les avaries particulières sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou payées par celui qui a exposé les dépenses.

B) COMMENTAIRE

8.459. La seule règle intrinsèque en matière d'avaries particulières dans la Loi maritime dispose que ces avaries sont entièrement supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte (art. 149, deuxième alinéa). C'est une application de la règle générale *res perit domino*. Bien que la disposition légale ne le mentionne pas expressément, elle n'exclut pas l'application des règles communes et particulières en matière de responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Sur base de ces dernières règles, la partie lésée peut, le cas échéant, encore récupérer son dommage. Comme exposé ci-dessus⁷⁷⁴, la législation française contient une disposition claire dans ce sens qui a servi d'inspiration ici.

8.460. Le fait que les avaries particulières soient supportées par la partie lésée est à vrai dire une simple constatation concrète. Même sans une confirmation légale expresse, les principes de droit formulés resteraient en vigueur. Cette disposition sur les avaries particulières n'est reprise dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation que pour exprimer le contraste avec le règlement en matière d'avaries communes.

⁷⁷³ Rodière TGDM EDM, 340-342, n° 314-315.

⁷⁷⁴ Voir *supra*, n° 8.411.

A) TEXTE DE LOI

8.461.

Article 8.43. Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR

§ 1. Les avaries communes qui impliquent un ou plusieurs navires de mer sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'York et d'Anvers.

§ 2. Les avaries communes qui impliquent uniquement des bateaux d'intérieur sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'Avarie-Commune IVR.

§ 3. Sur l'avis de la Commission de Droit de la Navigation, le Roi établit la version applicable des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR et, le cas échéant, des dispositions qui remplacent ces règles.

B) COMMENTAIRE

8.462. Contractuellement, ce sont presque toujours les Règles d'York et d'Anvers qui sont déclarées d'application dans la navigation maritime et les Règles d'Avarie-Commune IVR dans la navigation rhénane et intérieure. Les clauses dans ce sens sont reprises par les parties dans les contrats d'affrètement et de transport. Etant donné que les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR sont presque toujours applicables en vertu des contrats conclus entre les parties concernées par l'avarie commune, il est préférable que ces règles constituent le droit supplétif qui sera d'application si les parties n'ont pas déclaré applicable un système de règles ou si elles n'ont pas stipulé expressément un règlement en avarie commune. Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR constituent en outre un compromis entre les différents intérêts concernés.

Pour permettre des adaptations souples aux futures modifications des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR dues aux évolutions du commerce et de la navigation, les règles ne sont pas entièrement transcrites mais sont déclarées applicables par référence.

Cette référence aux Règles d'York et d'Anvers se retrouve également dans les dispositions légales néerlandaises, norvégiennes, luxembourgeoises et suisses sur l'avarie commune. Aux Pays-Bas ce sont les Règles d'Avarie-Commune IVR qui sont déclarées applicables pour la navigation intérieure.

8.463. Répétons que la disposition légale proposée concernant l'applicabilité des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR en vertu de l'article 8.41 est valable uniquement entre toutes les parties concernées, sauf clause dérogatoire.

8.464. Comme critère pour déterminer si ce sont les Règles d'York et d'Anvers ou les Règles d'Avarie-Commune IVR qui sont applicables, on peut utiliser la distinction entre navires de mer et bateaux d'intérieur. Les notions de navire de mer et de bateau de navigation intérieure ont une définition autonome dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation (voir art. 3.1, 8° ou 10°)⁷⁷⁵. Etant donné qu'un cas d'avarie commune concerne normalement un seul navire et sa cargaison,

⁷⁷⁵ Voir Livre Bleu 2.

ce critère permet de faire une distinction claire. Ce critère est d'ailleurs appliqué également dans la législation néerlandaise. Il n'y a pas d'objections à l'utilisation dans ce contexte des définitions belges nationales du navire de mer et du bateau de navigation intérieure. Ni les Règles d'York et d'Anvers ni les Règles d'Avarie-Commune IVR, ni la jurisprudence et la doctrine correspondantes ne se penchent en effet sur ce problème, de sorte que les risques de conflits sont inexistants.

Dans certaines circonstances, les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR sont appliquées aux convois de poussage ou de remorquage. Si ce convoi se compose tant de navires de mer que de bateaux d'intérieur, la disposition de loi proposée déclare les Règles d'York et d'Anvers d'application. Cela correspond à la priorité de principe du droit maritime, un point de départ de l'Ebauche du Code belge de la Navigation.

8.465. Par " Règles d'York et d'Anvers" on entend les Règles d'York et d'Anvers adoptées par le CMI et par "Règles d'Avarie-Commune IVR" les règles portant ce nom, adoptées par l'IVR. Tout au long de leur histoire, ces documents ont vu leur dénomination officielle modifiée à plusieurs reprises. Rien n'exclut qu'ils seront remplacés à l'avenir par de tout nouveaux documents (établis éventuellement par d'autres organisations). Les renvois au Code belge de la Navigation doivent être considérés comme portant également sur ces règles adoptées en remplacement le cas échéant.

Pour éviter toute confusion, la version applicable conformément au § 3 proposé sera établie par Arrêté Royal. Cela répond en outre aux objections éventuelles sur base des articles 33 et 108 de la Constitution, que le renvoi aux Règles d'York et d'Anvers et aux Règles d'Avarie-Commune IVR entraînerait une attribution de pouvoir normatif à des institutions de droit privé⁷⁷⁶.

8.466. La version applicable des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR sera arrêtée par le Roi et sera publiée dans une version néerlandaise et dans une version française. La traduction néerlandaise des Règles d'York et d'Anvers devra être assurée par les autorités belges elles-mêmes, étant donné que les Règles d'York et d'Anvers ne sont publiées par le CMI qu'en anglais et en français. Les Règles relatives aux avaries communes sont publiées par l'IVR tant en néerlandais qu'en français, de sorte que ces textes peuvent être simplement repris.

Pour le choix de la version applicable, le Roi jouit d'un pouvoir d'appréciation. On prévoit en tout cas comme directive générale que c'est la version la plus courante des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR qui sera déclarée applicable. Pour l'établissement de la version la plus courante, on pourrait s'informer auprès du CMI et de l'IVR et, le cas échéant, auprès de groupements représentatifs et aussi internationaux des secteurs concernés.

B.6. ARTICLE 8.44. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

8.467.

Article 8.44. Interprétation

Le présent Chapitre est interprété conformément aux dispositions fixées sur base de l'article 8.43, § 3. En cas d'incompatibilité entre le présent Chapitre et les dispositions en question, ces dernières ont la préséance.

⁷⁷⁶ Voir déjà *supra*, n° 8.444.

B) COMMENTAIRE

8.468. La disposition proposée fait comprendre notamment que si les dispositions de ce chapitre s'avéraient incompatibles avec une version de texte des Règles applicables arrêtée par le Roi sur base de l'article 8.43, § 3, ces Règles ont la préséance. A titre d'illustration, on peut référer aux problèmes du règlement de la prescription (voir l'art. 8.50 commenté ci-dessous).

B.7. ARTICLE 8.45. DÉSIGNATION DES DISPACHEURS

A) TEXTE DE LOI

8.469.

Article 8.45. Désignation de dispacheurs

§ 1. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, l'armateur est habilité à désigner un dispacheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement où l'escale. L'armateur devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.

§ 2. Au cas où l'armateur n'a pas désigné de dispacheur dans un délai raisonnable et l'a communiqué, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispacheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de commerce de l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Le dispacheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.

B) COMMENTAIRE

8.470. Sauf clause contraire entre toutes les parties, le dispacheur doit être désigné et la dispache doit être établie dans le port de déchargement des marchandises concernée par l'avarie commune ou, si aucun déchargement n'a lieu, dans le port suivant.

Ce contexte du règlement a été déjà été commenté plus haut⁷⁷⁷.

8.471. Très souvent le dispacheur est désigné de façon extrajudiciaire. A Anvers, cette méthode est déjà utilisée depuis longtemps. Elle ne trouve cependant pas de base légale dans la Loi maritime. Dans d'autres pays ayant une législation maritime moderne, comme l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, la Norvège et la Slovénie, la possibilité de nommer un dispacheur sans intervention judiciaire est inscrite dans la législation. En vue d'une plus grande sécurité juridique, le § 1 proposé ici donne une base légale à l'usage de la désignation extrajudiciaire du dispacheur.

La désignation par l'armateur devient la façon normale de désigner le dispacheur. L'armateur est défini dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation⁷⁷⁸; il s'agit spécifiquement du propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement coque nue, de l'affréteur coque nue. Il est la partie la mieux placée pour prendre l'initiative dans cette phase de la procédure, même si lui-même n'a pas

⁷⁷⁷ Voir *supra*, n° 8.389.

⁷⁷⁸ Voir Livre Bleu 4.

souffert de dommage. Il peut en effet obtenir une garantie des intéressés à la cargaison grâce à l'intervention du commandant qu'il a désigné et à l'exercice du droit de rétention (décrit dans l'article 8.47 commenté ci-dessous) et il dispose normalement des données relatives à la cargaison et aux intéressés à la cargaison⁷⁷⁹. En donnant l'initiative de désigner le dispatcheur en premier lieu à l'armateur, on cherche quelque peu à se rapprocher de la procédure d'avarie commune du droit anglais, laquelle, du moins dans la navigation maritime, est généralement déclarée applicable par les parties. Le règlement proposé se rapproche également intrinsèquement des législations néerlandaise et norvégienne et du projet de nouveau code allemand de droit commercial maritime de 2009, où la responsabilité incombe à l'affréteur coque nue en cas d'affrètement coque nue.

Dans le règlement proposé, l'armateur n'est pas tenu de désigner un dispatcheur. Il peut également choisir de ne pas entamer de procédure en avarie commune et de prendre à son compte les dépenses ou le dommage ou encore se limiter à engager une action en responsabilité. L'intention des dites "general average absorption clauses" dans les polices d'assurance maritime est justement d'éviter les procédures en avarie commune dans des affaires où elles ne seraient pas rentables.

8.472. L'armateur peut désigner un dispatcheur si, à son avis, un cas d'avarie commune s'est présenté. Cela n'implique aucunement un jugement final impératif sur la présence ou non d'une avarie commune.

8.473. Il va de soi que l'armateur doit communiquer à temps à toutes les parties concernées la désignation d'un dispatcheur. Le délai et la procédure ne sont pas précisés à ce sujet étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré. En général, l'armateur n'a pas intérêt à temporiser pour faire la communication aux autres parties. Il voudra en effet exercer le droit de rétention sur les marchandises transportées et obtenir une garantie des intéressés à la cargaison.

8.474. Une possibilité d'opposition à la désignation d'un dispatcheur par l'armateur n'est pas prévue étant donné que la désignation d'un dispatcheur n'affecte pas les intérêts des autres parties concernées. L'appréciation judiciaire de l'opposition à la désignation d'un dispatcheur apporterait en outre déjà un jugement sur le fond de la cause, c'est-à-dire sur la question de savoir si un cas d'avarie commune s'est produit ou non. S'il est fait suite à cette opposition et que la désignation d'un dispatcheur est annulée, la poursuite du traitement du sinistre comme avarie commune serait d'ailleurs fortement entravée. Par ailleurs, il faut considérer que l'armateur qui a désigné à tort un dispatcheur pour un cas qui finalement ne s'avère pas être une avarie commune, en supportera lui-même les frais. En Allemagne, en Angleterre, en France et en Norvège il n'existe pas non plus de procédure spéciale pour l'opposition à la désignation d'un dispatcheur. L'existence en Belgique d'une telle procédure d'opposition pourrait faire en sorte que les armateurs essaient, pour autant que ce soit possible, de mener ailleurs qu'en Belgique leurs procédures en avarie commune.

8.475. Si le propriétaire du navire ou l'affréteur coque nue n'a pas désigné de dispatcheur dans un délai raisonnable et l'a communiqué, les autres parties concernées peuvent demander au président du tribunal de commerce de désigner un dispatcheur. Alors que selon la Loi maritime c'est toujours le capitaine qui devait demander la désignation d'un dispatcheur, la demande peut être faite par « la partie la plus diligente » selon le § 2 proposé. Ce pourrait être par exemple une partie intéressée à la cargaison. Selon la doctrine, d'autres intéressés que le capitaine pouvaient toujours demander la désignation d'un dispatcheur⁷⁸⁰, mais cette possibilité n'a pas été mentionnée dans la Loi maritime.

⁷⁷⁹ Lowndes-Rudolf, 582, n° 30.03.

⁷⁸⁰ Voir *supra*, n° 8.390.

La compétence du président du tribunal de commerce de l'arrondissement dans lequel se trouve le dernier port de déchargement est bien entendu soumise à l'application éventuelle de traités internationaux ou d'instruments juridiques de l'Union européenne qui auraient la préséance sur la législation nationale. La demande de désignation d'un dispacheur peut être considérée peut-être comme une mesure provisoire ou conservative au sens de l'article 31 du Règlement de Bruxelles I. Par conséquent, le président du tribunal de commerce pourra généralement utiliser sa compétence sous l'Ebauche du Code belge de la Navigation.

La désignation d'un dispacheur peut être demandée par requête unilatérale. On admettait dans l'ancienne doctrine que celui qui demande la désignation d'un dispacheur doit citer les autres parties concernées devant l'autorité compétente pour qu'elles soient au courant de la procédure⁷⁸¹. Etant donné que la désignation d'un dispacheur n'affecte pas en soi les intérêts des autres parties, aucune contradiction n'est exigée dans cette phase de la procédure. En autorisant la demande par requête unilatérale, on peut économiser de frais de citation et des formalités inutiles. Le dispacheur désigné fera part de sa désignation à toutes les parties concernées. Le délai et la procédure ne sont pas précisés à ce sujet non plus étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré.

8.476. Le règlement proposé constitue une modification importante de la procédure légale existante mais qui n'est pour ainsi dire jamais appliquée pour la désignation des dispacheurs. Il demande beaucoup moins souvent une intervention judiciaire, ce qui allège la procédure. Les dispositions proposées s'inspirent surtout de la législation néerlandaise et allemande et du droit anglais en vigueur.

8.477. Le fait que le texte de loi proposé parle de la désignation "d'un dispacheur", au singulier, ne vise pas à porter atteinte à la pratique actuelle où, le cas échéant, selon la nature de la cause, un codispacheur est désigné. Dans ce cas, les dispositions légales sont valables *mutatis mutandis*.

B.8. ARTICLE 8.46. RÉDACTION ET DÉPÔT DE LA DISPACHE

A) TEXTE DE LOI

8.478.

Article 8.46. Rédaction et dépôt de la dispache

§ 1. Le dispacheur rédige la dispache.

§ 2. Les marchandises des parties qui ne reçoivent pas de communication de la désignation du dispacheur ne peuvent être reprises dans la dispache.

§ 3. Une fois terminées ses activités, le dispacheur envoie sa dispache provisoire à toutes les parties concernées pour qu'elles la lisent. Il fixe un délai raisonnable dans lequel les parties doivent formuler leurs remarques.

§ 4. Dans la dispache définitive, le dispacheur tient compte des remarques reçues à temps.

⁷⁸¹ Voir également *supra*, n° 8.390.

§ 5. La dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment suivant:

“Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb.”;

ou

“Je jure avoir rempli ma mission en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”;

ou

“Ich schwöre, dass ich den mir erteilten Auftrag auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich erfüllt habe”.

§ 6. La dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de commerce de l'arrondissement où le dispacheur a été désigné.

Le jour du dépôt de la dispache, le dispacheur envoie par lettre recommandée à la poste une copie de la dispache aux parties.

Les pièces originales que les parties ont fait parvenir au dispacheur leur sont retournées.

B) COMMENTAIRE

8.479. La dispache est rédigée par le dispacheur. Ce principe reste inchangé dans le § 1 de la disposition proposée.

8.480. La règle contenue dans le § 2 que les marchandises des parties auxquelles la désignation du dispacheur n'a pas été communiquée, ne peuvent être reprises dans la dispache, est également évidente. Aucune partie ne peut être impliquée à son insu dans le règlement d'avarie commune.

8.481. Les dispositions légales proposées sont innovatrices là où elles stipulent que le dispacheur envoie une dispache provisoire aux parties et que les parties peuvent formuler des remarques. La possibilité de formuler des remarques sur la dispache provisoire, remarques dont le dispacheur doit tenir compte pour la rédaction de la dispache définitive, peut éviter des litiges ultérieurs devant le tribunal. Une procédure similaire est reprise dans la législation slovène sur l'avarie commune. Par ailleurs, les dispositions légales proposées s'inspirent de l'article 976 du Code judiciaire portant sur l'expertise. Les dispositions légales proposées n'imposent aucun délai précis ni aucune procédure, étant donné que chaque règlement d'avarie commune est différent et pour éviter un formalisme exagéré. Bien que la disposition proposée ici ne mentionne pas expressément que les conseillers techniques des parties peuvent également formuler des remarques sur la dispache provisoire, il est évident que c'est autorisé.

8.482. En vertu du § 5, la dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment. En vertu du § 6, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de commerce (même en cas de désignation par l'armateur) et le même jour, une copie est envoyée aux parties par lettre recommandée à la poste. Ces dispositions s'inspirent également des dispositions légales relatives à l'expertise judiciaire, à savoir l'article 978 du Code judiciaire.

La possibilité d'envoyer un extrait, plutôt que la dispache entière, à l'instar du Code néerlandais de Procédure civile et du Code maritime slovène, n'est pas reprise dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation. Pour que les parties puissent évaluer si elles veulent ou non contester la dispache, elles doivent en effet pouvoir consulter l'ensemble de la dispache.

8.483. Si les parties qui y sont obligées en vertu de la dispache, ne paient pas volontairement leur contribution, la partie la plus diligente peut exiger le paiement en justice. Le dispacheur est (normalement) un expert et pas un arbitre, de sorte que les parties sont habilitées à contester les constatations et estimations du dispacheur devant le tribunal.

En Allemagne, en France, aux Pays-Bas et en Norvège, il existe une procédure judiciaire spéciale pour l'homologation et, le cas échéant, la contestation de la dispache établie. Une telle procédure n'existe pas en Angleterre où il faut utiliser la procédure normale. Il paraît qu'en Belgique non plus on n'utilise pas ou à peine la procédure d'homologation reprise actuellement dans la Loi maritime et qu'elle n'est pas utilisée pour trancher définitivement les litiges sur le fond. Il est apparu après une concertation informelle avec les experts que les praticiens du droit ne demandent pas de conserver l'homologation légalement prévue. Dans ce domaine, l'Ebauche du Code belge de la Navigation est de ce fait orientée sur le droit anglais qui est le plus courant dans la pratique de l'avarie commune. La demande en droit de paiement des contributions en avarie commune doit donc être traitée selon la procédure ordinaire. Dans l'Ebauche du code belge de la Navigation, aucune disposition de procédure particulière n'est reprise à ce sujet.

8.484. Dans le cadre de la première consultation, l'Association belge des Dispacheurs a proposé de conserver les articles 163 et 164 de la Loi maritime pour préserver la profession de dispacheur et les connaissances juridiques et professionnelles en Belgique. Les dispositions légales proposées ici reconnaissent l'importance des dispacheurs pour l'établissement de la dispache en avarie commune. Pour les raisons exposées en détail ci-dessus⁷⁸², il est toutefois nécessaire de moderniser et de préciser les aspects procéduraux de l'avarie commune.

B.9. ARTICLE 8.47. PRIVILÈGE ET DROIT DE RÉTENTION

A) TEXTE DE LOI

8.485.

Article 8.47. Privilège et droit de rétention

§ 1. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire.

§ 2. L'armateur dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 3. L'armateur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que le matériel de manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.

⁷⁸² Voir *supra*, n° 8.439.

B) COMMENTAIRE

8.486. Dans le premier paragraphe, celui qui a droit à une indemnité en avarie commune se voit accorder un privilège pour garantir le paiement de la contribution due par les intéressés. Le privilège porte sur les marchandises transportées, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuales à bord, pour autant qu'elles ne fassent pas partie des accessoires du navire.

L'article 159 de la Loi maritime accorde également un privilège sur les marchandises. Dans la disposition légale proposée, il n'est cependant plus accordé au capitaine mais à celui qui a droit à une indemnité en avarie commune. Le privilège du capitaine, tel qu'il est repris dans l'article 159 de la Loi maritime, est quoi qu'il en soit réputé lui être attribué en tant que représentant et gérant d'affaires naturel de toutes les parties intéressées⁷⁸³. Dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation, le capitaine est en principe réputé agir au nom et pour compte de l'armateur⁷⁸⁴.

Un privilège à charge de marchandises transportées pour garantir le paiement de la contribution en avarie commune existe également selon le droit allemand, anglais, français et néerlandais. Il est le pendant du privilège maritime pour l'action en paiement de la contribution en avarie commune du navire. Selon le droit néerlandais, le privilège s'étend à toutes les choses à bord du navire. Dans la disposition légale proposée, cet exemple est suivi, étant donné que d'autres marchandises qui se trouvent à bord et qui ne font pas partie du navire et de ses accessoires, peuvent être contribuales⁷⁸⁵. Dans certains cas, le fret est également contribuable⁷⁸⁶, de sorte qu'un privilège peut également être accordé sur le fret. Comme il a été exposé ailleurs, dans les dispositions sur les sûretés maritimes⁷⁸⁷, les privilèges maritimes ne portent plus sur le fret dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation. Bien que leur nécessité ne soit pas évidente, on conserve ici toutefois, suite à une concertation informelle avec les experts, un privilège séparé sur le fret. Si le fret ne se trouve pas encore dans les mains du transporteur ou du frèteur, le privilège peut être exercé par tierce-saisie, dans les conditions de droit commun en vigueur.

Aux fins de contribuer au paiement effectif des contributions dues, la disposition légale proposée offre un vaste privilège. En même temps que les dispositions sur le privilège maritime concernant l'action en paiement de la contribution en avarie commune du navire, qui s'étend au navire et à ses accessoires⁷⁸⁸, elle a pour conséquence qu'un privilège repose sur toutes les marchandises et sur tous les intérêts contribuales. Cela apporte clarté et sécurité juridique, ce qui renforce l'attrait du droit belge et du for belge.

Contrairement au privilège maritime pour l'action en paiement de la contribution en avarie commune du navire⁷⁸⁹, le privilège accordé au paragraphe 1 n'est pas limité aux créances nées pendant le dernier voyage.

8.487. Le deuxième paragraphe porte sur le droit de rétention sur les marchandises. Ce droit est également accordé à l'article 159 de la Loi maritime. Il n'est pas accordé dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR. Il est donc recommandé de le prévoir dans la législation nationale.

⁷⁸³ Smeesters-Winkelmolen II, 503, n° 807.

⁷⁸⁴ Voir Livre Bleu 5.

⁷⁸⁵ Pour des exemples de ces marchandises, voir Lowndes-Rudolf, 516-519, n° 17.80-17.86.

⁷⁸⁶ Lowndes-Rudolf, 502-512, n° 17.49-17.71.

⁷⁸⁷ Voir Livre Bleu 3.

⁷⁸⁸ Voir Livre Bleu 3.

⁷⁸⁹ Voir également le Livre Bleu 3.

Ce règlement offre à l'armateur un moyen de pression pour obtenir ou garantir les contributions. En vertu du § 3, le droit de rétention n'expire qu'après la constitution d'une garantie pour assurer le paiement de la contribution en avarie commune due pour les marchandises.

Le droit de rétention est important dans la pratique de l'avarie commune et est utilisé couramment. Il existe également selon le droit allemand, anglais, français, néerlandais et norvégien.

Dans le texte de loi proposé, le droit n'est plus accordé au capitaine mais à l'armateur. Grâce aux moyens de communication modernes, le capitaine n'est plus le seul représentant du propriétaire du navire ou de l'affrètement coque nue dans le port de déchargement. En général, l'armateur sera représenté par un agent maritime pour exercer le droit de rétention. Le droit de rétention doit être accordé à l'armateur, étant donné que par l'intervention de ses préposés (plus particulièrement le capitaine), il a le contrôle effectif des marchandises. Comme exposé plus haut⁷⁹⁰, c'est aussi lui qui en principe prend l'initiative pour la désignation d'un dispacheur et l'établissement de la dispache.

8.488. Le dernier paragraphe de la disposition légale proposée signale que les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que le matériel de manutention des marchandises sont également considérés comme des marchandises. Pour autant qu'une contribution en avarie commune soit due pour ces choses, il peut y avoir un privilège et un droit de rétention. Ces marchandises auront souvent une petite valeur et leur contribution sera également limitée. Etant donné que dans certains cas elles ont bel et bien une valeur significative, la disposition a été néanmoins reprise dans la disposition proposée.

B.10. ARTICLE 8.48. LIVRAISON SANS RÉSERVE

A) TEXTE DE LOI

8.489.

Article 8.48. Livraison sans réserve

Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. L'armateur peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. L'armateur est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.

B) COMMENTAIRE

8.490. Si le capitaine omet d'exiger une garantie et livre les marchandises sans réserve, le porteur du connaissement qui a réceptionné les marchandises ne sera pas tenu de contribuer à l'avarie commune s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et qu'il ne les a plus en sa possession. La contribution en avarie commune est en effet due par le propriétaire des marchandises et non par leur simple destinataire⁷⁹¹.

⁷⁹⁰ Voir *supra*, n° 8.471.

⁷⁹¹ Smeesters-Winkelmolen II, 491, n° 797.

Dans ce cas, l'armateur peut toutefois intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était propriétaire des marchandises. C'est en effet le vrai débiteur de la contribution en avarie commune.

A l'égard des autres parties concernées qui ont droit à une indemnité en avarie commune, l'armateur sera lui-même tenu au paiement de la contribution due par les marchandises concernées. Les difficultés éventuelles lors du recouvrement de la contribution, suite à la remise des marchandises sans réserve, sont dues en effet à la faute de son préposé, le capitaine.

Ce point n'est pas réglementé dans les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR. Il est réglementé actuellement par l'article 268 de la Loi maritime.

Les règles en question poussent l'armateur à exiger malgré tout une garantie lors de la remise, même s'il n'en retire pas lui-même un avantage parce que, par exemple, seule une partie de la cargaison a souffert un dommage.

B.11. ARTICLE 8.49. DOMMAGES OU PERTES RÉCUPÉRÉS PAR LA SUITE

A) TEXTE DE LOI

8.491.

Article 8.49. Dommages ou pertes récupérés par la suite

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée sont récupérés entièrement ou partiellement après l'exécution de la dispache, la valeur actuelle des marchandises récupérées ou de l'indemnité reçue doit être répartie proportionnellement entre les parties qui ont contribué, après déduction des dépenses encourues.

B) COMMENTAIRE

8.492. Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité est accordée dans la dispache devaient encore être récupérés entièrement ou partiellement après la dispache, l'indemnité à celui qui avait souffert les dommages ou les pertes doit être supprimée ou réduite. Le contraire lui fournirait un avantage patrimonial injustifié. Cette hypothèse ne connaît pas de règlements dans les Règles d'York et d'Anvers et dans les Règles d'Avarie-Commune IVR. Ce point est réglementé actuellement à l'article 160 de la Loi maritime mais uniquement en ce qui concerne les propriétaires qui retrouvent la possession des marchandises jetées après la dispache. La règle doit être élargie à toutes les formes d'avarie commune dans lesquelles les dommages soufferts seraient encore récupérés après la dispache. Le contexte de cette règle a été décrit en détail ci-dessus⁷⁹². La formulation de la disposition présentée ici est quelque peu simplifiée par rapport à l'article 160 de la Loi maritime.

⁷⁹² Voir *supra*, n° 8.385.

B.12. ARTICLE 8.50. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

8.493.

Article 8.50. Prescription

Les actions en justice pour avarie commune sont prescrites deux ans après la fin de l'événement.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur interrompt la prescription jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive.

B) COMMENTAIRE

8.494. Il ressort de ce qui précède que les règlements sur la prescription relatifs à l'avarie commune sont très divergents dans nos pays voisins. On n'y retrouve aucune ligne ou tendance. L'article 270, troisième tiret, de la Loi maritime prévoit actuellement un délai de prescription d'un an.

La disposition proposée se rallie également au souhait d'uniformiser au maximum les délais de prescription dans l'Ebauche du code belge de la Navigation, en les portant à deux ans⁷⁹³. Une précision est reprise concernant le résultat de la désignation d'un dispacheur ou de la demande à cet effet.

En vertu de la disposition proposée, le délai de prescription ne s'interrompt pas après "le jour de l'événement", mais après "la fin de l'événement". Un cas d'avarie commune peut parfaitement s'étendre sur plus d'un jour.

8.495. La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur a un effet interruptif jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive. Cette règle, qui reçoit une base légale dans l'Ebauche du Code belge de la Navigation, a déjà été reconnue auparavant dans la jurisprudence et la doctrine mais là il était question une fois de suspension, une autre fois d'interruption⁷⁹⁴. Si la désignation d'un dispacheur avait un simple effet suspensif, le délai pour former une demande sur base de la dispache pourrait être trop court, à savoir lorsque le dispacheur est désigné presque à la fin du délai de prescription. On opte donc pour un effet interruptif, de sorte qu'après le dépôt de la dispache définitive, il reste encore deux ans pour former une demande en justice.

8.496. Les Règles d'York et d'Anvers 2004 reprennent un règlement sur la prescription. Ce n'est pas le cas pour les autres versions des Règles d'York et d'Anvers et encore moins pour les versions des Règles d'Avarie-Commune IVR. Si les Règles d'York et d'Anvers 2004 ou toute autre version future des Règles d'York et d'Anvers ou des Règles d'Avarie-Commune IVR contenant un règlement propre sur la prescription étaient applicables sur base de l'article 8.43, ce serait le règlement sur la prescription qu'elles reprennent qui serait valable, à l'exclusion du règlement sur la prescription proposé ci-dessus. C'est ce qui découle de l'article 8.44 déjà commenté.

⁷⁹³ Voir Livre Bleu 1, 142-143, n° 1.222-1.224.

⁷⁹⁴ Anvers 22 décembre 1997, *DET* 1998, 399; *Smeesters-Winkelmolen II*, 510-511, n° 813; Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", dans *De Weerd II*, (381), 385, n° 1127.6.

5. TEXTE DE LOI

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Notions

Article 8.1. Définitions

Dans le présent Code, on entend par:

- 1° "avarie": toutes dépenses extraordinaires faites conjointement ou séparément au service du navire et des marchandises et tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises;
- 2° "avarie commune": le dommage et les dépenses qui sont considérés comme avarie commune conformément, selon le cas, aux Règles d'York et d'Anvers, aux Règles d'Avarie-Commune IVR ou aux dispositions qui remplacent ces règles;
- 3° "les Règles d'York et d'Anvers ": les dispositions en question établies par le Roi sur base de l'article 8.43;
- 4° "les Règles d'Avarie-Commune IVR ": les dispositions en question établies par le Roi sur base de l'article 8.43;
- 5° "avarie particulière ": toute avarie qui n'est pas une avarie commune;

TITRE 6 – ÉVÉNEMENTS DE MER

Chapitre 1 – Abordage

Article 8.2. Application internationale

§ 1. Le présent chapitre est d'application dans les cas où la responsabilité est régie par:

- 1° la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage;
- 2° le droit belge.

§ 2. Pour autant que la responsabilité ne soit pas régie par le 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”), le juge applique le droit belge.

§ 3. Sans préjudice du § 1, l'article 8.13 s'applique à tout navire qui est enregistré en Belgique ou y a son port d'attache ou lieu de mouillage habituel.

Article 8.3. Application matérielle

§ 1. Le présent Chapitre régle les indemnités dues à raison des dommages causés par un abordage survenu entre deux ou plusieurs navires à des navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord.

Il est d'application sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

§ 2. Le présent Chapitre s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par l'inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 8.4. Interprétation

Le présent Chapitre est interprété conformément à la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

Article 8.5. Autre réglementation

§ 1. Le présent Chapitre ne porte pas atteinte:

1° aux autres dispositions du présent Code, plus particulièrement du Chapitre 3 du Titre 3 et du Titre 4;

2° à la Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage;

3° à l'article 637 du Code judiciaire.

§ 2. L'article 26 du Titre préliminaire du Code de Procédure pénale ne s'applique pas aux actions régies par le présent Chapitre.

Article 8.6. Faute d'un navire

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

Article 8.7. Faute de deux ou plusieurs navires

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

§ 2. Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux autres effets se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

§ 3. Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures.

Ils sont tenus *in solidum* pour les dommages causés aux navires qui ne sont pas responsables de l'abordage et aux choses qui se trouvent à bord de ces navires.

Les alinéas précédents sont valables sans préjudice du droit de recours du navire qui a payé une part supérieure à celle que, conformément au premier alinéa du présent article, il doit définitivement supporter. Ce droit de recours ne porte cependant pas atteinte aux exonérations ou limitations légales ou contractuelles de responsabilité que le défendeur pourrait invoquer à l'égard de la victime.

Article 8.8. Présomptions de faute

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Article 8.9. Faute du pilote

La responsabilité établie par le présent Chapitre subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Article 8.10. Hasard, force majeure et doute

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

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

Article 8.11. Protêts et formalités

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

Article 8.12. Prescription

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'article 8.6, § 3, troisième alinéa, est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Article 8.13. Obligation de prêter assistance

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

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

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux alinéas précédents.

Chapitre 2 – Assistance

Article 8.14. Définitions

§ 1. Pour l'application du présent Chapitre, on entend par:

- 1° "assistance": tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux;
- 2° "bien": tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque;
- 3° "dommage à l'environnement": un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires;
- 4° "paiement": le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu du présent Chapitre.

§ 2. Pour l'application du présent Chapitre, on assimile à un navire tout autre engin ou toute structure capable de naviguer.

Article 8.15. Jurisdiction

Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions en matière d'assistance lorsque le domicile du requérant, le lieu où le navire a été enregistré ou immatriculé ou est habituellement amarré, le lieu où l'assistance a été fournie ou le lieu où les biens sauvés ont été amenés, se situe sur le territoire belge.

Article 8.16. Application internationale

§ 1. Le présent Chapitre s'applique:

1° lorsqu'une action judiciaire ou arbitrale relative aux questions traitées dans la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance sont introduites en Belgique;

2° à toute autre question traitée dans le présent Chapitre à laquelle s'applique le droit belge.

§ 2. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire, le commandant et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire prêtant assistance.

Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

§ 3. La mesure dans laquelle une personne morale étrangère de droit public qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par le présent Chapitre est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

§ 4. Sans préjudice du § 1, l'article 8.25 s'applique à tout navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré.

Article 8.17. Application matérielle

§ 1. Le présent Chapitre s'applique également aux plates-formes fixes ou flottantes et aux unités mobiles de forage au large qui sont des navires, même lorsque ces plates-formes ou unités de forage sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

§ 2. Sans préjudice de l'article 8.21, le présent Chapitre s'applique également aux navires navires de souveraineté belges.

§ 3. Le présent Chapitre ne s'applique pas aux activités liées au patrimoine culturel subaquatique dans les eaux territoriales belges, sauf:

- a) si elles ont été autorisées par l'autorité compétente;
- b) si elles sont conformes à la Convention du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique et aux règles adoptées pour son exécution; et
- c) si elles garantissent que le sauvetage du patrimoine culturel subaquatique implique la meilleure protection possible de ce patrimoine.

Article 8.18. Interprétation

Le présent Chapitre est interprété conformément à la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance.

Article 8.19. Autre réglementation

§ 1. Le présent Chapitre ne porte pas préjudice:

- 1° au Chapitre V de la Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime;
- 2° à la 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;
- 3° à la Loi du 9 avril 2007 relative à la découverte et à la protection d'épaves;
- 4° aux dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des assistants.

§ 3. Les dispositions du Code civil concernant les quasi-contrats et le louage d'ouvrage et d'industrie ne s'appliquent pas à l'assistance.

Article 8.20. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 8.23 ou portent préjudice aux obligations de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement sont nulles.

Article 8.21. Assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques

Une autorité publique intervenant comme assistant et un assistant intervenant sous le contrôle de l'autorité publique peuvent se prévaloir des droits et des recours prévus dans le présent Chapitre, sauf s'ils étaient tenus de fournir l'assistance à titre gracieux ou si la rémunération du chef de cette assistance est régie par des dispositions particulières.

Article 8.22. Conclusion de contrats d'assistance

§ 1. Le commandant a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire.

§ 2. Le commandant et le propriétaire du navire ont tous deux le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

§ 3. Les paragraphes qui précèdent sont d'application sans préjudice des dispositions du présent Code concernant:

1° le pouvoir de représentation du commandant, dans la mesure où il est plus large;

2° la responsabilité du propriétaire du navire pour les actes posés par ou pour le commandant;

3° le pouvoir de représentation de l'agent du navire.

Article 8.23. Annulation et modification de contrats

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si:

1° le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si

2° le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

Article 8.24. Obligations de l'assistant, du propriétaire et du commandant

§ 1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

1° d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;

2° lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée au 1°, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

3° chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et

4° d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le commandant ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

§ 2. Le commandant et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

1° de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;

2° ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et

3° lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

Article 8.25. Obligation d'assistance

§ 1. Tout commandant est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.

§ 2. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le commandant de l'obligation énoncée au § 1.

Article 8.26. Conditions ouvrant droit à une rémunération

§ 1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

§ 2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu du présent Chapitre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

§ 3. Les articles 8.27 à 8.30 s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Article 8.27. Critères d'évaluation de la rémunération

§ 1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:

- 1° la valeur du navire et des autres biens sauvés;
- 2° l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- 3° l'étendue du succès obtenu par l'assistant;
- 4° la nature et l'importance du danger;
- 5° l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;
- 6° le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;
- 7° le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;
- 8° la promptitude des services rendus;
- 9° la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;
- 10° l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

§ 2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au § 1 peut, au choix du requérant, être réclamé:

- 1° soit auprès de toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective;
- 2° soit, pour le total du montant dû, auprès du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, sans préjudice de leur droit de recours contre les autres parties intéressées pour leur part respective.

Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

§ 3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais judiciaires récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Article 8.28. Indemnité spéciale

§ 1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 8.27 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

§ 2. Si, dans les circonstances énoncées au § 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire du navire à l'assistant en vertu du § 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères énoncés à l'article 8.27, § 1, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

§ 3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des § 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés à l'article 8.27, § 1, 8^o, 9^o et 10^o.

§ 4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 8.27.

§ 5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

§ 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

§ 7. Le juge qui fixe une rémunération en vertu de l'article 8.27 et une indemnité spéciale en vertu des paragraphes qui précèdent n'est pas tenu de fixer le montant de la rémunération jusqu'à concurrence de la valeur maximale du navire et des autres biens sauvés avant de déterminer le montant de l'indemnité spéciale.

Article 8.29. Répartition entre assistants

La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 8.27 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

Article 8.30. Sauvetage des personnes

§ 1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées.

§ 2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Article 8.31. Services rendus en vertu de contrats existants

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent Chapitre à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

Article 8.32. Conséquences de la faute de l'assistant

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu du présent Chapitre dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

Article 8.33. Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du commandant du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu du présent Chapitre.

Article 8.34. Exercice du privilège maritime

§ 1. Aucune disposition du présent Chapitre ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant.

§ 2. L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

Article 8.35. Obligation de fournir une garantie

§ 1. A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu du présent Chapitre fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

§ 2. Sans préjudice du § 1, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.

§ 3. Le navire et les autres biens sauvés ne peuvent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

Article 8.36. Acompte

§ 1. Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

§ 2. En cas d'acompte versé en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 8.35 est réduite proportionnellement.

Article 8.37. Intérêts

L'assistant a droit à des intérêts sur tout paiement dû en vertu du présent Chapitre. Ces intérêts sont calculés au taux d'intérêt légal. Ils courent de plein droit à partir de l'achèvement des opérations d'assistance.

Article 8.38. Cargaisons humanitaires

Aucune disposition du présent Chapitre ne peut être invoquée pour saisir des cargaisons humanitaires données par un État, si cet État a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

Article 8.39. Prescription

§ 1. Toute action en paiement en vertu du présent Chapitre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

§ 2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

§ 3. Des actions récursoires peuvent être intentées même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1 dans les trois mois à partir du jour où une procédure a été ouverte contre la personne qui exerce l'action récursoire ou du jour où elle a réglé la réclamation.

Chapitre 3 – Avarie commune

Article 8.40. Application internationale

§ 1. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'armateur visée à l'article 8.47, § 2 est régie par le droit de l'état sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.

§ 2. Les articles 8.45 et 8.46 sont d'application sur la procédure en Belgique.

Article 8.41. Clauses dérogatoires

Ce Chapitre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour toutes les parties concernées n'a été convenue.

Article 8.42. Les avaries particulières

Sans préjudice du droit éventuel à une indemnisation ou à un remboursement, les avaries particulières sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou payées par celui qui a exposé les dépenses.

Article 8.43. Les Règles d'York et d'Anvers et les Règles d'Avarie-Commune IVR

§ 1. Les avaries communes qui impliquent un ou plusieurs navires de mer sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'York et d'Anvers.

§ 2. Les avaries communes qui impliquent uniquement des bateaux d'intérieur sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'Avarie-Commune IVR.

§ 3. Sur l'avis de la Commission de Droit de la Navigation, le Roi établit la version applicable des Règles d'York et d'Anvers et des Règles d'Avarie-Commune IVR et, le cas échéant, des dispositions qui remplacent ces règles.

Article 8.44. Interprétation

Le présent Chapitre est interprété conformément aux dispositions fixées sur base de l'article 8.43, § 3. En cas d'incompatibilité entre le présent Chapitre et les dispositions en question, ces dernières ont la préséance.

Article 8.45. Désignation de dispacheurs

§ 1. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, l'armateur est habilité à désigner un dispacheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement où l'escale. L'armateur devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.

§ 2. Au cas où l'armateur n'a pas désigné de dispacheur dans un délai raisonnable et l'a communiqué, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispacheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de commerce de l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Le dispacheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.

Article 8.46. Rédaction et dépôt de la dispache

§ 1. Le dispacheur rédige la dispache.

§ 2. Les marchandises des parties qui ne reçoivent pas de communication de la désignation du dispacheur ne peuvent être reprises dans la dispache.

§ 3. Une fois terminées ses activités, le dispacheur envoie sa dispache provisoire à toutes les parties concernées pour qu'elles la lisent. Il fixe un délai raisonnable dans lequel les parties doivent formuler leurs remarques.

§ 4. Dans la dispache définitive, le dispacheur tient compte des remarques reçues à temps.

§ 5. La dispache définitive est datée et signée par le dispacheur. Sa signature est précédée du serment suivant:

“Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb.”;

ou

“Je jure avoir rempli ma mission en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”;

ou

“Ich schwöre, dass ich den mir erteilten Auftrag auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich erfüllt habe”.

§ 6. La dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de commerce de l'arrondissement où le dispacheur a été désigné.

Le jour du dépôt de la dispache, le dispacheur envoie par lettre recommandée à la poste une copie de la dispache aux parties.

Les pièces originales que les parties ont fait parvenir au dispacheur leur sont retournées.

Article 8.47. Privilège et droit de rétention

§ 1. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire.

§ 2. L'armateur dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 3. L'armateur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que le matériel de manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.

Article 8.48. Livraison sans réserve

Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. L'armateur peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. L'armateur est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.

Article 8.49. Dommages ou pertes récupérés par la suite

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée sont récupérés entièrement ou partiellement après l'exécution de la dispache, la valeur actuelle des marchandises récupérées ou de l'indemnité reçue doit être répartie proportionnellement entre les parties qui ont contribué, après déduction des dépenses encourues.

Article 8.50. Prescription

Les actions en justice pour avarie commune sont prescrites deux ans après la fin de l'événement.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur interrompt la prescription jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive.

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce huitième Livre bleu contient les dispositions sur les événements de mer, et plus particulièrement l'abordage, l'assistance et l'avarie commune. 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