

# 10

COMMISSION DE DROIT MARITIME

## DIXIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION  
(DROIT PRIVÉ)

DROIT PROCÉDURAL DE LA NAVIGATION



Service public fédéral  
Mobilité et Transports

Rapporteur: Eric Van Hooydonk

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

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



COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE  
DE CODE DE LA NAVIGATION  
(DROIT PRIVÉ)

DROIT PROCÉDURAL DE LA NAVIGATION

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

*Rapporteur :*  
*Eric Van Hooydonk*

*Der Arrest des Schiffes gehört zur Seefahrt wie Seenot, Piraten und verstopfte Häfen.*

(Puttfarcken, H.-J., *Seehandelsrecht*, Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997, 337, n° 797)

*Das Arrestrecht bleibt also ein chaotisches Feld [...].*

(Herber, R., “100 Jahre Comité Maritime International. Konferenz in Antwerpen im Juni 1997”, *Transportrecht* 1997, (325), 328)

*All claims are respectable.*

(position de l'Association belge de Droit maritime au Comité Maritime International, *Yearbook 1997. Antwerp II. Documents of the Centenary Conference*, Anvers, CMI, 1997, (283), 284)

#### COLOPHON

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

316 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 ou publié, d'une manière quelconque, sans l'autorisation préalable et explicite de l'auteur.

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

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

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

[droitmaritime@mobilite.fgov.be](mailto:droitmaritime@mobilite.fgov.be), [zeerecht@mobilite.fgov.be](mailto:zeerecht@mobilite.fgov.be)  
[www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be), [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be)

## AVANT-PROPOS

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

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

En 2011 et 2012, une « Ébauche de Code Belge de la Navigation » sera élaborée et soumise d'emblée à une consultation publique. Le présent Livre bleu est le dixième d'une collection d'une douzaine de rapports réalisés par la commission de révision. Ces rapports contiennent une analyse critique de la législation belge actuelle, développée entre autres à la lumière des conventions internationales, des lois en vigueur dans d'autres pays et des intérêts respectifs des acteurs concernés. Sur la base de cette critique étayée, des textes de lois concrets sont proposés, accompagnés d'un commentaire. Je tiens à féliciter la commission de révision pour sa rigueur et pour le résultat impressionnant de son travail.

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

Bruxelles, le 16 décembre 2011

Johan Vande Lanotte  
Ministre de la Mobilité maritime



## INTRODUCTION

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

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

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

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

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

Le présent Livre bleu<sup>1</sup> contient des dispositions à propos du « Droit procédural de la navigation », notamment à propos de la saisie conservatoire sur navire et de la saisie-exécution sur navire, en

---

<sup>1</sup> Les sites web ont été consultés une dernière fois le 1<sup>er</sup> décembre 2011. Nos remerciements vont au conservateur des hypothèques sur navire G. De Latte, consulté à propos des dispositions relatives à la publicité des droits, à M. C. Van Aerde et à Me J. Dujardin, huissier de justice, consultés à propos des dispositions relatives à la saisie sur navire, à M. C. Clijmans, consulté à propos des aspects du DIP, à M. P. Verguts pour l'étude préliminaire sur le régime de l'emploi des langues en matière judiciaire et à M. J. Van Raemdonck et M. Ph. Van der Veecken pour divers travaux préparatoires.

particulier de la saisissabilité des navires d'État, de l'emploi des langues en matière judiciaire et de diverses questions particulières de droit procédural.

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

Anvers, le 16 décembre 2011

Eric Van Hooydonk  
Président de la Commission de Droit Maritime



## LIGNES DE FORCE DU CHAPITRE « SAISIE SUR NAVIRE » DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ) ET DES AUTRES PROPOSITIONS RELATIVES AU DROIT PROCÉDURAL RELATIF À LA NAVIGATION

Une analyse du droit belge relatif à la saisie conservatoire sur navire permet de conclure qu'il est souhaitable que la Belgique reste liée par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer conclue à Bruxelles le 10 mai 1952, désignée ci-après Convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires. Cette convention est toujours suivie par la majeure partie des pays européens et par tous les pays voisins. La Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires n'est pas une alternative valable pour le moment car, jusqu'à présent, elle constitue un échec international et ne bénéficie que d'un soutien limité dans l'économie et la doctrine belges.

Il n'y a pas lieu d'apporter par la loi des modifications à la jurisprudence « Omala » et « Heinrich J » de la Cour de Cassation, actuellement en vigueur, qui concerne en effet une question d'interprétation de la Convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires ou à l'applicabilité actuelle du régime de la convention aux navires d'États non contractants et aux situations nationales.

Toutefois, il convient de transposer la réglementation relative à la saisie conservatoire sur navire du Code judiciaire dans le Code belge de la Navigation et, à cette occasion, d'intégrer le plus complètement et le plus précisément possible dans le texte de loi la Convention internationale de 1952 sur les saisies des navires. En l'occurrence, il faut faire la clarté sur l'applicabilité (ou l'inapplicabilité) de plusieurs règles générales du droit des saisies. La jurisprudence « Orcombe » relative à la validité de l'article 1415 C. jud. doit par exemple être neutralisée.

Par ailleurs, la possibilité d'une saisie de soutes doit être confirmée par la loi, accompagnée toutefois de la possibilité d'obtenir la libération du navire.

En ce qui concerne la saisie conservatoire sur des bateaux de navigation intérieure, il est préférable de s'en tenir aux conditions générales de base pour une saisie conservatoire mobilière prévues dans le Code judiciaire.

Le régime légal de la saisie-exécution sur navire du Code judiciaire doit également être transposé au Code maritime belge.

Le Code maritime belge doit surtout indiquer clairement dans quels cas un créancier peut pratiquer une saisie-exécution sur navire. Une analyse critique du droit en vigueur et une comparaison internationale révèlent une préférence en faveur d'un scénario dans lequel la saisie-exécution sur navire n'est plus autorisée que du fait de créances contre le propriétaire du navire de créances garanties par un privilège sur navire ou une hypothèque sur navire (« droits de sûretés sur navire » dans la nouvelle terminologie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation). Par ce choix législatif, la Belgique se rapprocherait de la moyenne internationale et, en particulier, du droit des pays voisins. Grâce à ce nouveau régime, les créanciers restent bien protégés étant donné que le propriétaire du navire continuera dans de nombreux cas à engager sa responsabilité personnelle solidaire.

L'Ébauche de Code belge de la Navigation prévoit d'accélérer et d'augmenter l'attrait de la procédure de vente comme suit :

1° l'adaptation de quelques délais légaux ;

2° la détermination de la méthode de vente aux enchères confiée à l'huissier de justice intervenant ou ;

3° l'introduction de la possibilité de conclure un contrat de vente privé préalablement à la vente publique ;

4° la possibilité d'exclusion du droit à une surenchère mais uniquement par le biais des conditions de vente.

Plusieurs améliorations rédactionnelles doivent également être apportées aux dispositions légales existantes relatives à la saisie-exécution sur navire.

Par ailleurs, il ne s'est pas avéré indiqué d'introduire la vente *pendente lite*.

L'application actuelle de la loi relative à l'emploi des langues en matière judiciaire dans des affaires maritimes doit être considérée comme exagérément stricte, en partie superflue, ambiguë et inefficace.

Par rapport à d'autres pays, la législation belge relative à l'emploi des langues en matière judiciaire est plutôt stricte. Dans certains pays, aucune sanction expresse n'a été arrêtée pour l'utilisation de langues étrangères en matière judiciaire. Dans plusieurs pays, le juge qui sera confronté à un acte de procédure rédigé dans une autre langue demandera à la partie d'en déposer une traduction. C'est seulement si cette partie omet de le faire que l'acte pourra éventuellement être rejeté. Aux Pays-Bas, il arrive parfois, en pratique, que des actes de procédure rédigés en tout ou en partie dans une autre langue soient acceptés sans le moindre problème à condition qu'ils soient compréhensibles. Dans la pratique judiciaire luxembourgeoise, la citation, sans traduction, de textes anglais serait généralement admise. Certains pays laissent le libre choix de la langue de la procédure ou envisagent du moins d'introduire un tel choix (Estonie, Suisse).

L'intervention législative la plus indiquée consiste à mentionner clairement et sans équivoque dans la loi relative à l'emploi des langues en matière judiciaire que, dans les affaires de droit maritime, des sources juridiques et pièces à conviction en anglais peuvent toujours être utilisées, qu'elles ne doivent jamais être traduites et qu'elles peuvent être citées dans tous les actes de procédure. L'utilisation de termes spécialisés anglais dans les actes de procédure doit aussi être expressément autorisée.

Une telle reconnaissance de principe de la langue anglaise est sans équivoque et juridiquement sûre et offre une solution directe et satisfaisante au problème rencontré. L'alternative d'un pouvoir d'appréciation judiciaire sur la base des critères de l'objectif normatif d'évaluation judiciaire sur la base des critères du but normatif et de la lésion d'intérêts n'offre pas une sécurité juridique suffisante et doit être rejetée.

Dans le présent Livre bleu, quelques adaptations législatives sont enfin proposées en ce qui concerne la compétence territoriale des tribunaux et huissiers sur mer et dans le port du Waasland. Une réglementation générale est adoptée à propos de la compétence territoriale dans les zones maritimes et une possibilité de choix instaurée pour porter les affaires maritimes relatives au port du Waasland devant les tribunaux anversois.

En ce qui concerne les navires d'État étrangers, l'Ébauche de Code belge de la Navigation reprend l'immunité de saisie limitée de la Convention internationale pour l'unification de certaines

règles concernant les immunités de navires d'État, conclue à Bruxelles le 10 avril 1926. En ce qui concerne les navires d'État belges, l'immunité de saisie n'est conservée que pour les navires de souveraineté dans la mesure où aucune hypothèque sur navire n'a été constituée.

Enfin, une élection de domicile obligatoire en référé est instaurée en ce qui concerne les affaires maritimes.

Pour ce qui a trait à d'autres matières comme les procédures collectives, les expertises, l'arbitrage et la spécialisation des tribunaux, aucune mesure législative ne s'est encore avérée nécessaire.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>AVANT-PROPOS</b> PAR JOHAN VANDE LANOTTE, MINISTRE DE LA MOBILITÉ MARITIME	5
<b>INTRODUCTION</b> PAR ERIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE DROIT MARITIME	6
<b>LIGNES DE FORCE DU CHAPITRE « SAISIE SUR NAVIRE » DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ) ET DES AUTRES PROPOSITIONS RELATIVES AU DROIT PROCÉDURAL DE LA NAVIGATION</b>	8
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	11
<b>ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES</b>	20
<b>ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS</b>	25
<b>1. PLAN GÉNÉRAL</b>	<b>27</b>
<b>A. PLACE DANS LE CODE</b>	<b>27</b>
<b>B. MATIÈRES CONCERNÉES</b>	<b>28</b>
<b>2. SAISIE CONSERVATOIRE SUR NAVIRE</b>	<b>30</b>
<b>A. RÉGIME ACTUEL</b>	<b>30</b>
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	30
A.2. APPRÉCIATION	33
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	33
- APERÇU DES DIFFICULTÉS	33
- CONFUSION À PROPOS DU CHAMP D'APPLICATION INTERNATIONAL DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952 SUR LA SAISIE DE NAVIRES OU DE DISPOSITIONS DU CODE JUDICIAIRE	34
- INTÉGRATION MOINS HEUREUSE DES DISPOSITIONS LÉGALES DANS LE CODE JUDICIAIRE	37
- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DES NOTIONS DE NAVIRE, DE NAVIRE DE MER ET DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	39
- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE LA CONDITION D'URGENCE	43
- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE LA QUALITÉ REQUISE DE LA CRÉANCE	46
- AMBIGUÏTÉ CONCERNANT LE LIEN REQUIS ENTRE LE NAVIRE ET LA CRÉANCE MARITIME	50
- AMBIGUÏTÉ CONCERNANT LA SAISIE EN VERTU D'UN JUGEMENT	56
- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE LA SAISIE SUR LES ACCESSOIRES DU NAVIRE ET, EN PARTICULIER, LES SOUTES	57
- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DES RÈGLES APPLICABLES À LA SAISIE SUR BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE	61
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	63
- LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952 SUR LA SAISIE DES NAVIRES DE MER	63
- LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1999 SUR LA SAISIE DES NAVIRES DE MER	84
- LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1965 SUR L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE	88
	11

- LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME DE 2006	90
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	90
- ALLEMAGNE	90
- ANGLETERRE	91
- FRANCE	94
- LUXEMBOURG	97
- PAYS-BAS	97
- AUTRES PAYS	100
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	105
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	105
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	106
E) CONCLUSION	115
<b>B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ</b>	<b>116</b>
B.1. SAISIE CONSERVATOIRE SUR NAVIRES DE MER	116
B.1.1. ARTICLE 10.1. DÉFINITION DES NOTIONS	116
A) TEXTE DE LOI	116
B) COMMENTAIRE	117
B.1.2. ARTICLE 10.2. APPLICATION INTERNATIONALE	118
A) TEXTE DE LOI	118
B) COMMENTAIRE	118
B.1.3. ARTICLE 10.3. INTERPRÉTATION	119
A) TEXTE DE LOI	119
B) COMMENTAIRE	119
B.1.4. ARTICLE 10.4. AUTRES RÉGLEMENTATION	120
A) TEXTE DE LOI	120
B) COMMENTAIRE	120
B.1.5. ARTICLE 10.5. EXIGENCES DE BASE	122
A) TEXTE DE LOI	122
B) COMMENTAIRE	122
B.1.6. ARTICLE 10.6. NAVIRES SAISSABLES	123
A) TEXTE DE LOI	123
B) COMMENTAIRE	123
B.1.7. ARTICLE 10.7. CONTRE-CAUTION	124
A) TEXTE DE LOI	124
B) COMMENTAIRE	124
B.1.8. ARTICLE 10.8. EXPLOIT DE SAISIE	124
A) TEXTE DE LOI	124
B) COMMENTAIRE	124
B.1.9. ARTICLE 10.9. SIGNIFICATION ET DÉNONCIATION	125
A) TEXTE DE LOI	125
B) COMMENTAIRE	125
B.1.10. ARTICLE 10.10. DOCUMENTS DU NAVIRE	127
A) TEXTE DE LOI	127
B) COMMENTAIRE	127
B.1.11. ARTICLE 10.11. SURVEILLANCE	127
A) TEXTE DE LOI	127
B) COMMENTAIRE	127
B.1.12. ARTICLE 10.12. INSCRIPTION	128
A) TEXTE DE LOI	128
B) COMMENTAIRE	128

B.1.13. ARTICLE 10.13. NOUVELLE SAISIE SUR LE MÊME NAVIRE	129
A) TEXTE DE LOI	129
B) COMMENTAIRE	129
B.1.14. ARTICLE 10.14. DURÉE DE VALIDITÉ	129
A) TEXTE DE LOI	129
B) COMMENTAIRE	129
B.1.15. ARTICLE 10.15. DEMANDE DE RENOUVELLEMENT	130
A) TEXTE DE LOI	130
B) COMMENTAIRE	130
B.1.16. ARTICLE 10.16. ORDONNANCE DE RENOUVELLEMENT	131
A) TEXTE DE LOI	131
B) COMMENTAIRE	131
B.1.17. ARTICLE 10.17. SIGNIFICATION DE L'ORDONNANCE DE RENOUVELLEMENT	131
A) TEXTE DE LOI	131
B) COMMENTAIRE	131
B.1.18. ARTICLE 10.18. INSCRIPTION D'ACTES D'ALIÉNATION OU D'HYPOTHÈQUE	132
A) TEXTE DE LOI	132
B) COMMENTAIRE	132
B.1.19. ARTICLE 10.19. ALIÉNATION APRÈS INSCRIPTION	133
A) TEXTE DE LOI	133
B) COMMENTAIRE	133
B.1.20. ARTICLE 10.20. DEMANDES EN RADIATION	134
A) TEXTE DE LOI	134
B) COMMENTAIRE	135
B.1.21. ARTICLE 10.21. MAINLEVÉE	136
A) TEXTE DE LOI	136
B) COMMENTAIRE	136
B.1.22. ARTICLE 10.22. JURIDICTION QUANT AU FOND	136
A) TEXTE DE LOI	136
B) COMMENTAIRE	137
B.1.23. ARTICLE 10.23. AUTRES DROITS D'ACTION ET DROITS DE SUITE	139
A) TEXTE DE LOI	139
B) COMMENTAIRE	139
B.2. SAISIE SUR BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE	139
B.2.1. ARTICLE 10.24. EXIGENCES DE BASE	139
A) TEXTE DE LOI	139
B) COMMENTAIRE	139
B.2.2. ARTICLE 10.25. PROCÉDURE	140
A) TEXTE DE LOI	140
B) COMMENTAIRE	140
B.3. SAISIE SUR ACCESSOIRES DU NAVIRE OU D'AUTRES BIENS À BORD	140
B.3.1. ARTICLE 10.26. EXIGENCES DE BASE	140
A) TEXTE DE LOI	140
B) COMMENTAIRE	140
B.3.2. ARTICLE 10.27. DÉPÔT DU BIEN SAISI	141
A) TEXTE DE LOI	141
B) COMMENTAIRE	142

<b>3. SAISIE-EXÉCUTION SUR NAVIRE</b>	<b>144</b>
<b>A. RÉGIME ACTUEL</b>	<b>144</b>
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	144
A.2. APPRÉCIATION	149
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	149
- APERÇU DES DIFFICULTÉS	149
- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE L'APPLICABILITÉ DU RÉGIME LÉGAL AUX NAVIRES DE MER ET BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE NON COMMERCIAUX	149
- INTERPRÉTATIONS INJUSTIFIÉES CONCERNANT LA TRANSFORMABILITÉ DE LA SAISIE CONSERVATOIRE EN SAISIE-EXÉCUTION SUR NAVIRE	150
- COMPLEXITÉ DE LA PROCÉDURE JUDICIAIRE	162
B) CRITIQUES À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	167
C) CRITIQUES À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	174
- ALLEMAGNE	174
- ANGLETERRE	176
- FRANCE	177
- LUXEMBOURG	185
- PAYS-BAS	185
- AUTRES PAYS	187
D) CRITIQUES À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	188
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	188
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS EN CONCERNÉS	189
E) CONCLUSION	195
<b>B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ</b>	<b>196</b>
B.1. ARTICLE 10.28. APPLICATION MATÉRIELLE ET INTERNATIONALE	196
A) TEXTE DE LOI	196
B) COMMENTAIRE	196
B.2. ARTICLE 10.29. AUTRE RÉGLEMENTATION	196
A) TEXTE DE LOI	196
B) COMMENTAIRE	197
B.3. ARTICLE 10.30. EXIGENCES DE BASE	197
A) TEXTE DE LOI	197
B) COMMENTAIRE	198
B.4. ARTICLE 10.31. COMMANDEMENT PRÉALABLE	198
A) TEXTE DE LOI	198
B) COMMENTAIRE	198
B.5. ARTICLE 10.32. SIGNIFICATION DU COMMANDEMENT	199
A) TEXTE DE LOI	199
B) COMMENTAIRE	199
B.6. ARTICLE 10.33. INSCRIPTION DU COMMANDEMENT DE TRANSFORMATION	201
A) TEXTE DE LOI	201
B) COMMENTAIRE	201
B.7. ARTICLE 10.34. MOMENT DE LA SAISIE	201
A) TEXTE DE LOI	201
B) COMMENTAIRE	201
B.8. ARTICLE 10.35. EXPLOIT DE SAISIE	202
A) TEXTE DE LOI	202
B) COMMENTAIRE	202

B.9. ARTICLE 10.36. SIGNIFICATION ET DÉNONCIATION DE LA SAISIE	202
A) TEXTE DE LOI	202
B) COMMENTAIRE	203
B.10. ARTICLE 10.37. SURVEILLANCE	204
A) TEXTE DE LOI	204
B) COMMENTAIRE	204
B.11. ARTICLE 10.38. INSCRIPTION	204
A) TEXTE DE LOI	204
B) COMMENTAIRE	204
B.12. ARTICLE 10.39. DURÉE DE VALIDITÉ	205
A) TEXTE DE LOI	205
B) COMMENTAIRE	205
B.13. ARTICLE 10.40. DÉCISION D'ENTAMER LA PROCÉDURE DE VENTE	206
A) TEXTE DE LOI	206
B) COMMENTAIRE	206
B.14. ARTICLE 10.41. CAHIERS DES CHARGES	206
A) TEXTE DE LOI	206
B) COMMENTAIRE	207
B.15. ARTICLE 10.42. CONSULTATIONS ET LITIGES	207
A) TEXTE DE LOI	207
B) COMMENTAIRE	207
B.16. ARTICLE 10.43. VENTE DE GRÉ À GRÉ	209
A) TEXTE DE LOI	209
B) COMMENTAIRE	210
B.17. ARTICLE 10.44. MODE D'ADJUDICATION	211
A) TEXTE DE LOI	211
B) COMMENTAIRE	211
B.18. ARTICLE 10.45. SURENCHÈRE	211
A) TEXTE DE LOI	211
B) COMMENTAIRE	212
B.19. ARTICLE 10.46. DEMANDE EN NULLITÉ	212
A) TEXTE DE LOI	212
B) COMMENTAIRE	212
B.20. ARTICLE 10.47. FIN DU SERVICE DU COMMANDANT	213
A) TEXTE DE LOI	213
B) COMMENTAIRE	213
B.21. ARTICLE 10.48. FOLLE ENCHÈRE ET REVENTE	213
A) TEXTE DE LOI	213
B) COMMENTAIRE	214
B.22. ARTICLE 10.49. REPORT DES DROITS SUR LE PRIX	214
A) TEXTE DE LOI	214
B) COMMENTAIRE	214
B.23. ARTICLE 10.50. SOMMES À PAYER	214
A) TEXTE DE LOI	214
B) COMMENTAIRE	214
B.24. ARTICLE 10.51. PAIEMENT	215
A) TEXTE DE LOI	215
B) COMMENTAIRE	215
B.25. ARTICLE 10.52. DÉSIGNATION D'UN LIQUIDATEUR	216
A) TEXTE DE LOI	216
B) COMMENTAIRE	217

B.26. ARTICLE 10.53. NOTIFICATION AU REGISTRE BELGE DES NAVIRES	218
A) TEXTE DE LOI	218
B) COMMENTAIRE	218
B.27. ARTICLE 10.54. PUBLICATION	219
A) TEXTE DE LOI	219
B) COMMENTAIRE	219
B.28. ARTICLE 10.55. DÉCLARATION DE CRÉANCES	220
A) TEXTE DE LOI	220
B) COMMENTAIRE	220
B.29. ARTICLE 10.56. INTERRUPTION DE LA PRESCRIPTION	221
A) TEXTE DE LOI	221
B) COMMENTAIRE	221
B.30. ARTICLE 10.57. LISTE DES CRÉANCES ET AVIS	221
A) TEXTE DE LOI	221
B) COMMENTAIRE	221
B.31. ARTICLE 10.58. RÈGLEMENT DES LITIGES	222
A) TEXTE DE LOI	222
B) COMMENTAIRE	222
B.32. ARTICLE 10.59. CONCLUSIONS	222
A) TEXTE DE LOI	222
B) COMMENTAIRE	222
B.33. ARTICLE 10.60. INSTANCES PENDANTES	223
A) TEXTE DE LOI	223
B) COMMENTAIRE	223
B.34. ARTICLE 10.61. JUGEMENT	223
A) TEXTE DE LOI	223
B) COMMENTAIRE	224
B.35. ARTICLE 10.62. INTÉRÊTS	224
A) TEXTE DE LOI	224
B) COMMENTAIRE	224
B.36. ARTICLE 10.63. NOTIFICATION DU JUGEMENT	224
A) TEXTE DE LOI	224
B) COMMENTAIRE	224
B.37. ARTICLE 10.64. RÈGLEMENT SÉPARÉ DES CRÉANCES	225
A) TEXTE DE LOI	225
B) COMMENTAIRE	225
B.38. ARTICLE 10.65. AFFECTATION DU PRIX	225
A) TEXTE DE LOI	225
B) COMMENTAIRE	225
B.39. ARTICLE 10.66. APPEL	226
A) TEXTE DE LOI	226
B) COMMENTAIRE	226
B.40. ARTICLE 10.67. BORDEREAUX DE COLLOCATION	226
A) TEXTE DE LOI	226
B) COMMENTAIRE	226
B.41. ARTICLE 10.68. QUITTANCE	226
A) TEXTE DE LOI	226
B) COMMENTAIRE	226
B.42. ARTICLE 10.69. FRAIS ET HONORAIRES DU LIQUIDATEUR	228
A) TEXTE DE LOI	228
B) COMMENTAIRE	228

## **4. EMPLOI DES LANGUES DANS LES INSTANCES MARITIMES ET FLUVIALES 229**

<b>A. RÉGIME ACTUEL</b>	<b>229</b>
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS	229
A.2. APPRÉCIATION	235
A) CRITIQUE GÉNÉRALE	235
- APERÇU DES DIFFICULTÉS	235
- CARACTÈRE SUPERFLU DES RÈGLES LINGUISTIQUES STRICTES DANS LE CONTEXTE DE LA NAVIGATION ET DES ACTIVITÉS MARITIMES, FLUVIALES ET PORTUAIRES INTERNATIONALES	235
- AMBIGUÏTÉ DES CRITÈRES UTILISÉS DANS LA JURISPRUDENCE	237
- SANCTION DE NULLITÉ DRACONIENNE À PRONONCER D'OFFICE, SANS POSSIBILITÉ D'ATTÉNUATION	242
- INEFFICACITÉ DES RÈGLES ACTUELLES EN MATIÈRE D'EMPLOI DES LANGUES	244
B) CRITIQUES À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES	246
C) CRITIQUES À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	249
- ALLEMAGNE	249
- ANGLETERRE	250
- FRANCE	252
- LUXEMBOURG	254
- PAYS-BAS	256
- AUTRES PAYS	260
D) CRITIQUES À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	263
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	263
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	263
- SCÉNARIOS LÉGISLATIF ALTERNATIFS	266
E) CONCLUSION	272
<b>B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ</b>	<b>273</b>
B.1. ARTICLE 10.70. UTILISATION DE L'ANGLAIS DANS LES INSTANCES EN RAPPORT AVEC LA NAVIGATION	273
A) TEXTE DE LOI	273
B) COMMENTAIRE	273

## **5. MATIÈRES DIVERSES 275**

<b>A. RÉGIME ACTUEL</b>	<b>275</b>
A.1. COMPÉTENCE TERRITORIALE	275
A.2. TRIBUNAUX DE LA NAVIGATION ET DES TRANSPORTS	281
A.3. RÉFÉRÉ	283
A.4. PROCÉDURE COLLECTIVE	284
A.5. SAISIE SUR NAVIRES D'ÉTAT	284
A.6. EXPERTISE	286
A.7. ARBITRAGE	286

<b>B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ</b>	<b>287</b>
B.1. ARTICLE 10.71. COMPÉTENCE DES HUISSIERS EN MER ET DANS LA RÉGION DE LA RIVE GAUCHE DE L'ESCAUT	287
A) TEXTE DE LOI	287
B) COMMENTAIRE	288
B.2. ARTICLE 10.72. COMPÉTENCE JUDICIAIRE EN MER ET DANS LA RÉGION DE LA RIVE GAUCHE DE L'ESCAUT	288
A) TEXTE DE LOI	288
B) COMMENTAIRE	289
B.3. ARTICLE 10.73. COMPÉTENCE JUDICIAIRE EN MATIÈRE DE SAISIE SUR NAVIRES	290
A) TEXTE DE LOI	290
B) COMMENTAIRE	290
B.4. ARTICLE 10.74. ÉLECTION DE DOMICILE EN RÉFÉRÉ ET DÉLAI DE CITATION POUR LES RECOURS	291
A) TEXTE DE LOI	291
B) COMMENTAIRE	291
B.5. ARTICLE 10.75. SAISIE SUR DES BÂTIMENTS PUBLICS BELGE	293
A) TEXTE DE LOI	293
B) COMMENTAIRE	293
B.6. ARTICLE 10.76. SAISIE SUR BÂTIMENTS PUBLICS ÉTRANGERS ET SUR CARGAISONS PUBLICS ÉTRANGÈRES	294
A) TEXTE DE LOI	294
B) COMMENTAIRE	294
<b>5. TEXTE DE LOI</b>	<b>296</b>



## ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES<sup>2</sup>

ABAS	Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
ABDM	Association belge de droit maritime
Appel-A	Cour d'Appel d'Anvers, quatrième Chambre
ARMB	Académie royale de Marine de Belgique
Arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires	Arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires et l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires
Berlingieri	Berlingieri, F., <i>Arrest of ships</i> , Londres, Informa, 2011
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), <i>Droits maritimes</i> , Paris, Dalloz, 2008
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. et Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Paris, L.G.D.J., 2010
C. civ.	Code civil
C. civ. NL.	Code civil néerlandais
CDIP	Code de Droit international privé
CEB	Confédération des Expéditeurs de Belgique
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. et Swatton, R.J., <i>Chorley &amp; Giles' Shipping Law</i> , Londres, Financial Times, 1987
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdlijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
CLNI	Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, conclue à Strasbourg le 4 novembre 1988
CMI	Comité Maritime International
CMT	Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, conclue à Genève le 29 avril 1958
Convention de 1926 sur les navires d'État	Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, conclue à Bruxelles le 10 avril 1926
Convention de l'ONU sur le droit de la mer	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982
Convention du travail maritime 2006	Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006
Convention internationale de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes	Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, conclue à Bruxelles le 10 avril 1926

<sup>2</sup> Pour les abréviations non expliquées ci-dessous, voir Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Malines, Kluwer, 2008, 170 p.

Convention internationale de 1952 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, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952
Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer	Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952
Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité	Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 octobre 1957
Convention internationale de 1965 sur les bateaux de navigation intérieure	Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève le 25 janvier 1965
Convention internationale de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes	Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, conclue à Bruxelles le 27 mai 1967
Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes	Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, conclue à Genève le 6 mai 1993
Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer	Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, conclue à Genève le 12 mars 1999
CRMB	Collège royal maritime belge
De Beule-Leers	De Beule, D. et Leers, P., <i>Bewarend beslag op zeeschepen. Toepassing van het recht in de praktijk</i> , Anvers, édition propre, 1987
Dekkers-Dirix	Dekkers, R. et Dirix, E., <i>Handboek Burgerlijke Recht</i> , II, Anvers, Intersentia, 2005
Delwaide SB	Delwaide, L., <i>Scheepsbeslag</i> , Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. et Blockx, J., “Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989”, <i>RDC</i> 1991, (943)
Derrington-Turner	Derrington, S.C. et Turner, J.M., <i>The Law and Practice of Admiralty Matters</i> , Oxford, Oxford University Press, 2007
Dirix-Broeckx	Dirix, E. en Broeckx, K., <i>Beslag</i> , Malines, Kluwer, 2010
Dirix-De Corte	Dirix, E. et De Corte, R., <i>Zekerheidsrechten</i> , Malines, Kluwer, 2006
DMF	Le Droit Maritime Français
Dujardin BUSB	Dujardin, R., <i>Bewarend en uitvoerend scheepsbeslag</i> , Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1986
FMA	Fédération maritime d’Anvers
FRGFM	Fédération royale des gestionnaires de flux de marchandises
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. et Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003

Hare	Hare, J., <i>Shipping Law &amp; Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1999
Hill	Hill, C., <i>Maritime law</i> , Londres / Hong Kong, LLP, 2003
IDM	Il Diritto Marittimo
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
JNI	Jurisprudence néerlandaise
LA Huybrechts	Bernauw, K. et al. (éd.), <i>Free on board. Liber amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Anvers / Cambridge, Intersentia, 2011
LA Libert	<i>Liber amicorum Hubert Libert</i> , Anvers / Apeldoorn, Maklu, 1999
LA Putzeys	Département de Droit international Charles De Visscher de la Faculté de Droit de l'Université catholique de Louvain, <i>Liber amicorum Jacques Putzeys</i> , Bruxelles, Bruylant, 1996
LA Van den Heuvel	<i>Liber amicorum Jozef Van den Heuvel</i> , Anvers, Kluwer Rechtswetenschappen, 1999
Livre vert	Van Hooydonk, E. (éd.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007
LLMC-Verdrag	Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 novembre 1976
LMB	Ligue maritime belge
Loi maritime	Code du Commerce, Livre II
Loi relative à l'enregistrement des navires	Loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires
Loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire	Loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire
Loi sur les navires d'État	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'État, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926
Mackay	Mackay, K., "Bewaerd beslag op zeeschepen en binnenschepen" dans <i>Gerechtigd recht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer</i> , Anvers, Kluwer, feuillets mobiles, livr. 66 (3 octobre 2005)
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
OMI	Organisation maritime internationale

Protocole de 1934 sur les navires d'État	Protocole, signé à Bruxelles le 24 mai 1934, additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État du 10 avril 1926
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , Munich, C.H. Beck, 2000
RDMC	Revue de droit maritime comparé
Règlement de 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
Rémond-Gouilloud	Rémond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Paris, Pedone, 1993
Ridley	Harris, B., <i>Ridley's Law of the carriage of goods by land, sea and air</i> , Londres, Sweet & Maxwell, 2010
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Paris, Rousseau, 1950
Rodière LN	Rodière, R., <i>Droit maritime. Le navire</i> , Paris, Dalloz, 1980
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
Smeesters-Winkelmolen III	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , III, Bruxelles, Larcier, 1938
Southampton	Institute of Maritime Law, <i>Southampton on Shipping Law</i> , Londres, Informa, 2008
SPF	Service public fédéral
Travaux Préparatoires	Comité Maritime International, <i>The Travaux Préparatoires of the 1910 Collision Convention and of the 1952 Arrest Convention</i> , Anvers, CMI, 1997
TVR	Tijdschrift Vervoer & Recht
URAB	Union royale des Armateurs belges
Van Aerde ZOBB	Van Aerde, C., <i>Zeeschepen onder bewarend beslag</i> , Bruges, die Keure, 1988
Van Herreweghe	Van Herreweghe, V., "Uitvoerend beslag op zeeschepen en binnenschepen, art. 1545-1559" dans <i>Gerechtigd recht. Articlesgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer</i> , Anvers, Kluwer, feuillets mobiles
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2006
VBG	Verbond der behandelaars van goederen
VEA	Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen

Verstrepen IEL	Verstrepen, W., “Chapter 14. The Arrest of Ships”, in Huybrechts, M. et Van Hooydonk, E. (Ed.), <i>International Encyclopaedia of Laws. Transport Law</i> , Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, feuillets mobiles
VHV	Vlaamse Havenvereniging
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 Transport  
Commission de Droit Maritime

### **Partenaires principaux**

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen  
Union Royale des Armateurs belges

### **Sponsor principal**

Association Belge de Droit Maritime

### **Sponsors**

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

### **Co-organisateurs**

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



# 1. PLAN GÉNÉRAL

## A. PLACE DANS LE CODE

**10.1.** Dans le schéma de travail expliqué précédemment<sup>3</sup> et rappelé ci-dessous, autour duquel s'articule l'Ébauche de Code belge de la Navigation, la position du chapitre « Saisie sur navire » figurant dans le présent Dixième Livre bleu et des dispositions proposées relatives à la saisie sur navires d'État est indiquée en italique :

<b>ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION</b>
<b>LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b>
<b>LIVRE 2 – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION</b>
<b>LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION</b>
TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Chapitre 1 – Notions
Chapitre 2 – Sources
Chapitre 3 – Interprétation
<i>TITRE 2 – NAVIRES</i>
Chapitre 1 – Statut
Chapitre 2 – Construction navale
Chapitre 3 – Sûretés maritimes
<i>Chapitre 4 – Saisie maritime</i>
Chapitre 5 – Publicité
<i>Chapitre 6 – Navires d'État</i>
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
TITRE 6 – ÉVÉNEMENTS DE MER
Chapitre 1 – Abordage
Chapitre 2 – Assistance

<sup>3</sup> Livre bleu 1, 240-242, n° 1.265-1.266.

Comme indiqué ci-dessous<sup>4</sup>, le présent Livre bleu contient également quelques propositions qui ne sont pas reprises dans la structure précédente du Code belge de la Navigation mais concernent des dispositions modificatives qui seront regroupées dans la loi intégrant ces dispositions dans le Code civil<sup>5</sup>.

## **B. MATIÈRES CONCERNÉES**

**10.2.** Le présent Livre bleu propose d'abord le Chapitre 4 relatif à la saisie sur navire du Titre 2 du Livre 3 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Nous rappellerons ci-dessous pourquoi la réglementation légale de la saisie conservatoire sur navire et de la saisie-exécution sur navire doit être intégrée dans le Code belge de la Navigation<sup>6</sup>.

**10.3.** La place qu'occupe le Chapitre relatif à la saisie sur navire dans la structure proposée de l'Ébauche de Code belge de la Navigation est logique.

Cette matière est un élément essentiel du statut juridique du navire, qui est décrit au Titre 2 relatif aux navires. Le chapitre consacré à la saisie sur navire qui en fait partie régit la fonction du navire en tant qu'objet de recours, constituant une matière fondamentale dans l'ensemble du droit maritime. Par ailleurs, le chapitre concerne les matières des droits de sûreté sur navire et de la publicité des droits, régies également dans le titre visé. Dans d'autres codes de la navigation (par exemple le code norvégien), la saisie sur navire est réglée en même temps que les droits de sûreté sur navire et la publicité des droits dans la section consacrée aux navires<sup>7</sup>.

En théorie, la saisie sur navire pourrait également être réglée à la fin du Code. Logiquement, la réglementation des droits de sûreté sur navire devrait également être déplacée à cet endroit. Ceci briserait toutefois la relation de fond avec les réglementations de la construction des navires et de l'hypothèque sur navire et rendrait la structure moins reconnaissable par rapport à l'organisation du Code maritime actuel. Pour ces raisons, un tel remaniement n'est pas une bonne alternative.

**10.4.** Dans une partie séparée de ce Livre bleu, une nouvelle réglementation relative à l'emploi des langues en matière judiciaire concernant la navigation est proposée et n'est pas reprise dans les dispositions matérielles de l'Ébauche de Code belge de la Navigation mais trouvera néanmoins une place dans une disposition modifiant la loi existante relative à l'emploi des langues en matière judiciaire, qui sera reprise dans la Loi d'introduction.

**10.5.** Une dernière partie du présent Livre bleu abordera plusieurs matières spécifiques du droit procédural :

- la compétence territoriale des tribunaux et des huissiers de justice dans les zones maritimes et le port du Waasland ;
- la saisissabilité des navires d'État belges et étrangers ;
- l'élection de domicile obligatoire en référé dans les affaires relatives à la navigation ;
- l'expertise ;
- l'arbitrage ;

---

<sup>4</sup> Voir *infra*, n° 10.508 et suiv.

<sup>5</sup> À propos de la loi d'intégration dans le Code civil, voir le Livre bleu 1, 146-147, n° 1.172.

<sup>6</sup> Voir *infra*, n° 10.15 et suiv.

<sup>7</sup> Voir Livre bleu 1, 227, n° 1.257.

- la spécialisation des tribunaux.

Des interventions législatives n'ont été entreprises que pour les première, deuxième et troisième matières.

Les dispositions spécifiques relatives à la saisissabilité des navires d'État belges et étrangers sont reprises dans le chapitre de l'Ébauche de Code belge de la Navigation consacré aux navires d'État, et non dans celui consacré à la saisie sur navire et ce, pour deux raisons : (1) la matière est liée au statut juridique général des navires d'État qui occupent une place distincte dans la structure de l'Ébauche de Code belge de la Navigation et (2) le statut des navires d'État étranger est basé sur la Convention internationale de 1926 sur les navires d'État dont les dispositions générales sont également reprises dans le chapitre de l'Ébauche sur les navires d'État<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> voir le Livre bleu 2.

## 2. SAISIE CONSERVATOIRE SUR NAVIRE

### A. RÉGIME ACTUEL

#### A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

**10.6.** Les règles légales relatives à la saisie conservatoire sur navires et bateaux figurent actuellement dans les articles 1467 à 1480 C. jud., qui forment ensemble le Chapitre VII du Titre II de la Partie V du Code judiciaire. Ces dispositions sont énoncées comme suit :

#### CHAPITRE VII. La saisie conservatoire sur navires et bateaux

##### Article 1467

*Le juge peut permettre de saisir conservatoirement les navires et bateaux qui se trouvent dans le ressort du tribunal.*

*La saisie est non avenue si le saisissant ne produit dans le délai fixé les garanties auxquelles le juge peut subordonner l'autorisation qu'il accorde.*

##### Article 1468

*Lorsque la demande de saisie porte sur un navire de mer, elle ne peut être autorisée que pour garantir une créance maritime.*

*Par créance maritime, il faut entendre l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :*

- a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;*
- b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;*
- c) assistance et sauvetage;*
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;*
- e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;*
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;*
- g) avarie commune;*
- h) prêt à la grosse;*
- i) remorquage;*
- j) pilotage;*
- k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;*
- l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;*
- m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;*
- n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;*
- o) la propriété contestée d'un navire;*
- p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;*
- q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.*

#### Article 1469

§ 1. La saisie peut porter soit sur le navire auquel la créance se rapporte, soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment ou est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, sauf s'il s'agit d'une créance prévue aux alinéas o, p ou q de l'article 1468 auquel cas seul le navire que concerne la demande peut être saisi.

Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

§ 2. En cas d'affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, la saisie peut porter sur ce navire ou tel autre navire appartenant à l'affréteur, à l'exclusion de tout autre navire appartenant au propriétaire.

Cette disposition est applicable à tous les cas où une personne autre que le propriétaire répond d'une créance maritime.

§ 3. Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne peut être exigée plus d'une fois pour la même créance et par la même partie.

Si un navire est saisi et une caution ou une garantie a été donnée soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire ou de toute autre navire appartenant au même propriétaire par la même partie et pour la même créance maritime est levée et le navire doit être libéré, à moins que la partie ne prouve que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la nouvelle saisie n'ait été pratiquée ou qu'il n'existe une autre raison valable pour la maintenir.

#### Article 1470

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389:

1° la copie de l'ordonnance qui a autorisé la saisie ou du jugement qui, ainsi qu'il est dit à l'article 1414, tient lieu d'autorisation;

2° la description sommaire du bâtiment saisi.

L'autorisation de saisir s'étend de plein droit à la lettre de mer et au certificat de navigabilité lesquels seront conservés par l'huissier de justice jusqu'à la mainlevée de la saisie ou jusqu'à l'exécution.

#### Article 1471

Une copie de l'exploit de saisie est laissée sur le champ au capitaine ou, à défaut, à la personne qui a la garde du bâtiment.

La saisie est dénoncée (à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) ou, à son défaut, au capitaine du port, avec sommation de retenir le bâtiment saisi.

Dans les canaux ou rivières à écluses qui ne sont pas du ressort d'une capitainerie de port, cette dénonciation peut être faite aux éclusiers qui se trouvent en aval ou en amont du lieu où séjourne le bâtiment.

Si la dénonciation est, en outre, faite à l'administration du pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.

L'huissier de justice peut, en tout état de cause, établir un surveillant à la garde du bâtiment saisi.

#### Article 1472

L'exploit est inscrit, dans les dix jours, au registre d'immatriculation tenu au bureau de la conservation des hypothèques maritimes.

L'inscription est faite sur la présentation au conservateur de l'exploit de saisie et d'une copie certifiée.

À défaut d'immatriculation du bâtiment saisi, le conservateur se borne à constater la remise desdites pièces au registre des dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

#### Article 1473

Une saisie conservatoire déjà présentée à l'inscription ou inscrite ne fait pas obstacle à ce qu'une nouvelle saisie soit autorisée sur le même bâtiment.

*Cette nouvelle saisie est inscrite conformément à l'article 1472.*

#### Article 1474

*Sauf le cas de suspension prévu à l'article 1493, la saisie vaut pendant trois années prenant cours à la date de son inscription.*

*A l'expiration de ce délai, la saisie cesse de plein droit de produire ses effets et il n'en est plus fait mention dans les certificats délivrés par le conservateur des hypothèques, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée, comme il est dit aux articles 1475 et 1493.*

#### Article 1475

*Le créancier qui établit que pour de justes motifs la saisie doit être maintenue, peut obtenir l'autorisation de la renouveler, s'il en fait la demande quinze jours au moins avant l'expiration du délai de validité de cette saisie, à peine de forclusion.*

*Le renouvellement est demandé par requête motivée, présentée, sous leur signature, par un avocat ou un huissier de justice au juge qui a autorisé la saisie.*

*Il est statué sur cette requête dans le délai prévu à l'article 1418.*

*L'ordonnance qui refuse le renouvellement n'est pas susceptible d'appel.*

#### Article 1476

*L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie contient l'indication précise de l'inscription à renouveler.*

*La durée du renouvellement est déterminée par le juge qui l'autorise. Ce délai prend cours le jour du renouvellement de l'inscription.*

#### Article 1477

*L'ordonnance est signifiée au débiteur. Elle est réputée non avenue si le renouvellement de l'inscription n'a pas eu lieu avant l'expiration du délai de validité de la saisie existante.*

*Le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au conservateur d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée de l'expédition de l'ordonnance et de l'exploit de signification.*

#### Article 1478

*Une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription ne fait pas obstacle à la transcription ou à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque quelle que soit leur date; toutefois, ces actes ne sont pas opposables aux créanciers saisissants tant que l'inscription de l'exploit de saisie n'est pas périmée.*

#### Article 1479

*L'aliénation ainsi faite peut être exécutée si, avant le jour fixé pour l'adjudication, l'acquéreur a consigné les deniers suffisants pour acquitter, en principal et accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers hypothécaires inscrits ou dont la saisie a été inscrite ou aux créanciers opposants.*

*Sans préjudice des dispositions des articles 38 et 39 du livre II, titre Ier, chapitre III, section III, du Code de commerce, tous les intéressés peuvent néanmoins convenir que le montant à consigner sera égal au prix d'acquisition.*

*De l'accord de toutes les parties les sommes prévues aux alinéas 1 et 2 peuvent être versées en compte sous intitulé spécial à la Banque Nationale.*

*Si les deniers ainsi déposés ont été empruntés, les prêteurs n'auront d'hypothèque que postérieurement aux créanciers inscrits lors de l'aliénation.*

#### Article 1480

*Les demandes en radiation des inscriptions sont régies par les articles 94 et 95 de la loi du 16 décembre 1851.*

**10.7.** Le texte des articles 1467 à 1469 C. jud. cité est emprunté en grande partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952 (ci-après « Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer »).

La convention susmentionnée a été approuvée par la loi du 24 mars 1961<sup>9</sup>. En vertu de l'article unique de cette loi, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer sortira son « plein et entier effet ».

Les versions authentiques en anglais et en français, la traduction néerlandaise approuvée par le législateur belge ainsi que la traduction, approuvée aux Pays-Bas, des dispositions matérielles de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer sont reprises intégralement plus loin dans un tableau comparatif<sup>10</sup>.

Un tableau est également repris ci-dessous à des fins de comparaison du texte de la Convention et du texte de loi belge<sup>11</sup>.

Le rapport entre les dispositions de la Convention et les dispositions internes sera approfondi ci-dessous<sup>12</sup>.

**10.8.** Outre les dispositions évoquées précédemment, il faut tenir compte, en ce qui concerne la matière de la saisie conservatoire sur navire, des dispositions générales du Code judiciaire relatives à la saisie (en particulier, les art. 1386 et suiv.) et à la saisie conservatoire (art. 1413 et suiv.). Nous reviendrons également ci-dessous sur le rapport entre ces dispositions et la réglementation légale spécifique de la saisie conservatoire sur navire<sup>13</sup>.

**10.9.** La partie du présent Livre bleu consacrée à diverses matières de droit procédural développera ci-dessous le régime de l'immunité de saisie des navires d'État belges et étrangers<sup>14</sup>.

## A.2. APPRÉCIATION

### A) CRITIQUE GÉNÉRALE

#### - APERÇU DES DIFFICULTÉS

**10.10.** La réglementation légale belge relative à la saisie conservatoire sur navire présente les lacunes suivantes :

- la confusion à propos du champ d'application international de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ou des dispositions du Code judiciaire ;
- l'intégration moins heureuse des dispositions légales dans le Code judiciaire ;

---

<sup>9</sup> 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 sur la saisie conservatoire des navires de mer, signées à Bruxelles, le 10 mai 1952, (M.B., 19 juillet 1961).

<sup>10</sup> Voir *infra*, n° 10.69.

<sup>11</sup> Voir *infra*, n° 10.70.

<sup>12</sup> Voir *infra*, n° 10.11 et suiv.

<sup>13</sup> Voir *infra*, n° 10.31 et suiv.

<sup>14</sup> Voir *infra*, n° 10.521 et suiv.

- l'ambiguïté relative aux notions de navire, navire de mer et bateau ;
- l'ambiguïté à propos de la condition d'urgence ;
- l'ambiguïté relative à la qualité requise de la créance ;
- l'ambiguïté relative au rapport requis entre navire de mer et créance maritime ;
- l'ambiguïté relative à la saisie en vertu d'un jugement ou d'un acte authentique ou sous seing privé ;
- l'ambiguïté relative à la saisie sur des accessoires du navire et, en particulier, les soutes ;
- l'ambiguïté relative aux règles applicables aux saisies sur bateau.

Ces difficultés seront abordées ci-dessous.

Le commentaire, article par article, des nouvelles dispositions proposées ci-dessous évoquera encore quelques autres imperfections, d'ordre plutôt rédactionnel, des dispositions légales en vigueur actuellement.

- CONFUSION À PROPOS DU CHAMP D'APPLICATION INTERNATIONALE DE LA  
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952 SUR LA SAISIE DES NAVIRES DE MER OU  
DES DISPOSITIONS DU CODE JUDICIAIRE

**10.11.** Le Code judiciaire ne dispose rien à propos de la relation entre les dispositions qu'il contient concernant la saisie conservatoire sur navire et celles de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, ni à propos du champ d'application international des dispositions nationales.

L'article 8 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer est déterminant à ce sujet et dispose comme suit :

- 1. Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout État Contractant à tout navire battant pavillon d'un État Contractant.*
- 2. Un navire battant pavillon d'un État non Contractant peut être saisi dans l'un des États Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'art. 1, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet État.*
- 3. Toutefois, chaque État Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout État non Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un État Contractant.*
- 4. Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des États Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'État dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet État.*
- 5. Tout tiers, autre que le Demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.*

L'article 8 (1) décrit le champ d'application international du régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, directement applicable en Belgique<sup>15</sup>. L'article 8 (2)-(3) décrit la marge de manœuvre du législateur national pour réguler l'application du régime conventionnel à l'égard des navires, des États et des personnes qui opèrent en dehors du

---

<sup>15</sup> En ce sens, entre autres, Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 81.

régime conventionnel. L'article 8 (4) permet au législateur national d'appliquer une réglementation nationale dérogeant au régime conventionnel à des situations nationales.

Force est de constater que le législateur belge n'a pas fait usage de ces compétences de modification mais s'est limité à répéter les dispositions essentielles de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer (en particulier les art. 1-4), avec quelques corrections du texte, dans la loi belge (en particulier les art. 1467-1469 C. jud.), sans autre indication à propos du champ d'application international de celles-ci.

En 1954, la Section Législation du Conseil d'État a conseillé d'intégrer les dispositions de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer comme des dispositions internes dans la législation belge. L'avantage d'une telle intégration était, selon le Conseil, qu'il existait de ce fait une « unité absolue » entre le droit belge et le régime conventionnel<sup>16</sup>. La Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer a effectivement été intégrée dans la législation belge parce qu'aucune dualité ne pouvait être justifiée entre un régime international relevant du champ d'application de la convention et un régime national divergent<sup>17</sup>.

**10.12.** Sans aucun doute, tout ceci implique d'emblée que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer doit être appliquée directement en Belgique à la saisie conservatoire sur navires qui battent pavillon d'un autre État contractant (art. 8 (1) Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer).

Le texte de la Convention suggère à première vue que ce n'est pas la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer mais bien la législation nationale qui doit être appliquée aux navires d'États non contractants (art. 8 (2)-(3) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer *jo* art. 1467 et suiv. C. jud.). Les travaux préparatoires relatifs à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer indiquent toutefois clairement que les auteurs de la Convention avaient l'intention de déclarer applicable l'ensemble de la convention aux navires d'États non contractants, à l'exception de la disposition qui limite la saisie conservatoire aux créances maritimes au sens de la Convention<sup>18</sup>. Étant donné que le législateur belge ne reconnaît pas de motifs de saisie plus étendus à l'égard des navires visés<sup>19</sup>, ceci signifie que le juge belge doit également appliquer *toutes* les dispositions de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer à l'égard de la saisie sur navires d'États non contractants et non, dès lors, les dispositions correspondantes du Code judiciaire.

En ce qui concerne la saisie sur navires belges par une personne qui a sa résidence ou son principal établissement en Belgique (art. 8 (3) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie

---

<sup>16</sup> Le Conseil a spécifié littéralement :

*Ce système présente l'avantage d'assurer une unité absolue entre les règles du droit international privé belge et la législation proprement nationale sur les matières ainsi traitées.*

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

<sup>17</sup> Voir, entre autres, *Doc. Parl.*, Sénat, 1960-61, n° 102, 2, 5-6 et 24 ; *Doc. Parl.*, Chambre, S.E. 1961, n° 109/2, 1-2 ; *Doc. Parl.*, Sénat, S.E. 1961, n° 68, 1 ; Voir déjà Livre bleu 1, 104-105, n° 1.94.

<sup>18</sup> Voir, en détail, Berlingieri, 457 et suiv., n° 20.30 et suiv. ; comp. Apparement dans le même sens Marguet, B., "L'exigence de la créance maritime prévue par la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 exclut-elle des créances de nature maritime mais qui ne figurent pas à l'article 1 (effet de l'article 8 de la convention) ? Le droit positif français", *DMF* 2010, (557), 561 ; comp. aussi Anvers 17 janvier 2011, *Eur. Vervoerr.* 2011, 159 (traduction anglaise).

<sup>19</sup> Voir aussi Mackay, K., "L'exigence de la créance maritime prévue par la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 exclut-elle des créances de nature maritime mais qui ne figurent pas à l'article 1 (effet de l'article 8 de la convention) ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (561), 567.

des navires de mer), la loi belge ne dispose rien de particulier<sup>20</sup>. Bien que le texte de la convention ne le mentionne pas clairement, force est probablement d'admettre que, dans une telle situation, à défaut de dérogation nationale, conformément à l'article 8(1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, ce dernier acte doit également être applicable directement<sup>21</sup>.

À strictement parler, ce qui précède nous amène à la conclusion que, étant donné que le législateur belge n'a pas utilisé la marge de manœuvre nationale décrite à l'article 8 (2)-(4), la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer doit directement être appliquée dans *toutes* les situations portées devant un juge belge : à la saisie de navires d'États contractants, à la saisie de navires d'États non contractants et à la saisie de navires nationaux par des créanciers établis en Belgique.

Dans cette optique, on peut s'interroger sur la fonction et, en particulier, la plus-value des dispositions du Code judiciaire qui reprennent les dispositions de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Étant donné que, sur le fond, les dispositions légales nationales correspondent au régime conventionnel, l'importance de la problématique décrite peut être relativisée mais n'en disparaît pas pour autant.

Par ailleurs, les observateurs étrangers ont remarqué que la Belgique était probablement le seul pays qui ait voulu contribuer positivement à l'uniformité en intégrant le texte de la convention dans sa législation nationale. Reste à savoir si elle l'a fait intentionnellement ou par accident<sup>22</sup>.

**10.13.** La jurisprudence belge se penche assez rarement sur la problématique décrite.

Régulièrement, des argumentations sont avancées et des décisions rendues sans opérer une nette distinction entre les champs d'application respectifs de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et le Code judiciaire, les deux régimes étant simplement cités ensemble par souci de facilité ou les dispositions nationales étant ni plus ni moins abordées comme « l'incorporation » du texte de la convention<sup>23</sup>.

Cette confusion s'explique par l'absence d'une réglementation expresse dans le Code judiciaire du champ d'application international des règles nationales en matière de saisie. Par ailleurs, une problématique analogue est observée pour différents éléments de la Loi maritime qui reprennent des conventions internationales d'harmonisation<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> Comp. Mackay, K., "L'exigence de la créance maritime prévue par la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 exclut-elle des créances de nature maritime mais qui ne figurent pas à l'article 1 (effet de l'article 8 de la convention) ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (561), 567.

<sup>21</sup> Comp. dans le même sens Berlingieri, 469, n° 20.80.

<sup>22</sup> Selon Claringbould, M.H. et van Lynden, C.J.H., "Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen", *NJB* 1986, (837), 841.

<sup>23</sup> Voir et comp., p. ex., Cass. 10 mai 1976 (moyen), *AC* 1976, 1008, *Pas.* 1976, I, 969 ; *RW* 1976-77, 1709, *RHA* 1979-80, 3, *Eur.Vervoerr.* 1983, 768, avec note De Paep, R ; Cass. 18 septembre 1981, *RHA* 1981-82, 424 ; Cass. 1 octobre 1993, *RHA* 1994, 132, avec concl. Av. gén. D'Hoore ; Anvers 16 janvier 1991, *RHA* 1993, 34 ; Anvers 30 octobre 1991, *Eur.Vervoerr.* 1991, 774 ; Gand 15 décembre 1992, *RHA* 1993, 293, avec note Delwaide, L., "Bewaard beslag op zeeschip: Hoogdringendheid en het behoud van het maritieme voorrecht" ; Anvers 27 septembre 1994, *RW* 1994-95, 611 ; Anvers 17 janvier 2011, *Eur.Vervoerr.* 2011, 159 (traduction anglaise) ; Sais. Anvers 22 novembre 1996, *RW* 1996-97, 1262 ; Sais. Anvers 7 avril 2011, *DOLPHIN MARITIME Co. Ltd. / KARAVODO TRANSPORTATION CORPORATION c.s.*, 11-2073-A, inédit.

<sup>24</sup> Voir, p. ex., en ce qui concerne la Convention internationale de 1910 en matière d'abordage, Livre bleu 8, n° 8.35.

Comme nous venons de le voir<sup>25</sup>, il se pose même une question plus fondamentale, portant sur l'utilité quelconque des dispositions du Code judiciaire qui transposent les dispositions de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Une explication législative de cette matière est donc souhaitable de toute façon.

**10.14.** Comme nous l'avons déjà largement expliqué ailleurs, l'Ébauche de Code belge de la Navigation a opté pour reprendre au maximum les conventions de droit privé relatives au droit maritime dans le Code belge de la Navigation, à la fois en ce qui concerne leur propre champ d'application et en ce qui concerne le champ d'application national éventuellement élargi et ce, en reprenant textuellement les dispositions conventionnelles dans leur intégralité<sup>26</sup>.

Cette option doit également être suivie en ce qui concerne la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Elle implique qu'il faut préciser dans une disposition distincte le champ d'application international de la réglementation nationale et garantir que les dispositions nationales, même en ce qui concerne leur champ d'application proprement national, sont interprétées conformément à la convention.

La critique à la lumière des intérêts en présence, présentée ci-dessous<sup>27</sup> reviendra encore sur l'opportunité d'une interprétation alternative de la marge de manœuvre nationale laissée par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Elle se penchera brièvement sur les réserves formulées par l'article 10 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

- INTÉGRATION MOINS HEUREUSE DES DISPOSITIONS LÉGALES DANS LE CODE JUDICIAIRE

**10.15.** Comme annoncé précédemment<sup>28</sup>, la proposition formulée vise à transposer la réglementation légale de la saisie sur navires du Code judiciaire au Code belge de la Navigation.

Bien qu'il soit plausible à première vue de reprendre la réglementation de la saisie sur navires dans le Code judiciaire étant donné que le Code traite également de la réglementation générale de la saisie, ce choix doit toutefois être considéré comme moins heureux et la reprise dans le Code belge de la Navigation est défendue par de solides arguments qui seront développés ci-dessous<sup>29</sup>.

**10.16.** En premier lieu, la transposition est justifiée compte tenu de l'autonomie du droit maritime et de la *summa divisio* entre le droit maritime et le droit terrestre qui sont reconfirmées dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>30</sup>. Le droit maritime se conçoit dans l'Ébauche comme un ensemble autonome et les droits relatifs à la saisie sur navires en constituent un élément essentiel. L'intégration dans le Code de la Navigation de la réglementation relative à la saisie sur navires qui fait partie d'une branche autonome du droit ne peut donc être un argument ou un précédent pour extraire du Code judiciaire d'autres régimes sectoriels ou spécifiques en matière de saisie.

---

<sup>25</sup> Voir le n° précédent

<sup>26</sup> Voir Livre bleu 1, n° 1.86 et suiv.

<sup>27</sup> Voir *infra*, n° 10.123.

<sup>28</sup> Voir *supra*, n° 10.2.

<sup>29</sup> Voir déjà Livre bleu 1, n° 1.221.

<sup>30</sup> Voir Livre bleu 1, n° 1.189 et suiv.

**10.17.** En deuxième lieu, l'Ébauche de Code belge de la Navigation vise à aboutir à la codification la plus globale possible. Dans cette optique, il serait malheureux de faire fonctionner un élément central et remarquablement important pour la pratique judiciaire dans un autre Code.

**10.18.** En troisième lieu, d'un point de vue juridico-historique, il faut noter que la saisie-exécution sur navire était initialement régie dans l'*Ordonnance de la marine* (Titre XIV du Livre I portant pour titre « De la Saisie et vente des Vaisseaux, et de la distribution du prix ») et, ensuite, dans le *Code de commerce* (dans le Titre II du Livre II (art. 197-215) portant pour titre « De la saisie et vente des navires »)<sup>31</sup>. C'est seulement dans la Loi maritime belge de 1879 (art. 237) que l'on a choisi d'intégrer ce régime dans le Code de Procédure civile. La matière de la saisie sur navires a fait l'objet d'une nouvelle réglementation complète par la loi du 4 septembre 1908 « relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale »<sup>32</sup>. C'était une loi isolée, qui n'a été insérée ni dans le Code de Commerce, ni dans le Code de Procédure civile. En 1961, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer a été reprise dans la législation belge par le biais d'une modification de la loi du 4 septembre 1908 susmentionnée. La situation n'a changé qu'en 1967, lorsque la réglementation de la saisie conservatoire sur navire et de la saisie-exécution sur navire a été intégrée, apparemment sans motivation spécifique<sup>33</sup>, dans le Code judiciaire<sup>34</sup>. Cette évolution démontre en tout cas qu'autrefois, le législateur ne considérait certainement pas le régime de la saisie sur navire comme un élément indispensable d'une codification du droit judiciaire et que, pendant longtemps, il l'a vu plutôt comme une matière relevant du droit maritime.

**10.19.** En quatrième lieu, le régime de base international, à savoir la Convention internationale de 1952 sur la saisie de bateaux de mer, est un régime typique du droit maritime, préparé et appliqué quotidiennement par des praticiens du droit maritime, non par des experts du droit judiciaire. Le contexte naturel du régime concerné est par conséquent celui du Code belge de la Navigation.

**10.20.** En cinquième lieu, le droit relatif à la saisie sur navire utilise des notions et règles spécifiques de droit maritime qui peuvent mieux se comprendre dans la cohérence d'un code de la navigation dans lequel les créances qui peuvent donner lieu à la saisie sur navire sont par exemple réglées aussi de même que les privilèges et hypothèques qui jouent un rôle dans la répartition du produit après saisie-exécution sur navire. Le régime concernant la saisie conservatoire sur navire n'est du reste pas d'origine nationale mais internationale et s'inscrit dans des concepts et solutions choisis sur la scène internationale plutôt que dans le régime interne de droit commun de la saisie conservatoire.

Theunis a déploré également l'intégration des règles relatives à la saisie sur navire dans le Code judiciaire étant donné que ceci conduit inévitablement à une dilution de la nature particulière de ces règles dans la jurisprudence<sup>35</sup>.

Plus encore, il ressort de l'analyse ci-dessous que l'intégration des règles internationales relatives à la saisie conservatoire sur navire dans le Code judiciaire avait largement semé la confusion, notamment par une ambiguïté à propos de la validité, à l'égard d'une telle saisie, de diverses règles

---

<sup>31</sup> Comp. Cependant aussi l'art. 620 du *Code de procédure civile* de 1806.

<sup>32</sup> M.B. 25 septembre 1908.

<sup>33</sup> Le Commissaire royal Van Reepinghen a toutefois consulté quelques avocats maritimes spécialisés d'Anvers (Voir *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 328).

<sup>34</sup> Pour un aperçu de l'évolution de la législation belge relative à la saisie conservatoire sur navire, voir en particulier Delwaide SB, 47 et suiv., n° 33 et suiv.

<sup>35</sup> Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. en Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 5.

générales de saisie d'origine nationale<sup>36</sup>, et l'intégration très incomplète<sup>37</sup>, voire trompeuse et, en fin de compte, probablement tout à fait inutile<sup>38</sup> des règles conventionnelles dans le Code judiciaire. L'intégration de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dans le Code judiciaire peut donc être qualifiée d'erreur sur le plan de la technique législative.

**10.21.** En sixième lieu, l'intégration de la réglementation de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dans le Code belge de la Navigation est souhaitable parce que, comme déjà indiqué<sup>39</sup>, le but est de codifier autant que possible dans le Code belge de la Navigation toutes les conventions d'unification pertinentes.

**10.22.** En septième lieu, l'intégration dans le Code belge de la Navigation sert à la clarté, à la reconnaissabilité et à la convivialité du nouveau code. Pour les magistrats et avocats, il est plus facile de retrouver les règles en matière de saisie spécifique aux droits de la navigation dans le même code comme les règles matérielles apparentées et les règles relatives, notamment, aux privilèges et hypothèques sur navire et à la responsabilité du propriétaire du navire.

**10.23.** En huitième lieu, les exemples étrangers peuvent être cités pour justifier l'intégration de la réglementation de la saisie sur navire dans le code belge de la navigation. Par exemple, le régime correspondant est repris dans les lois ou codes de la navigation ou des transports en Chine, en France, en Croatie, en Norvège, en Russie et en Slovénie. Dans les pays anglo-saxons, la saisie sur navire est généralement régie dans des lois maritimes spécifiques. Bien qu'il existe également des pays où la saisie sur navire est régie dans une codification générale du droit procédural (par exemple, aux Pays-Bas), ce n'est certainement pas une pratique généralisée.

**10.24.** En neuvième lieu, il faut souligner que le Code judiciaire ne contient pas non plus tous les régimes spécifiques en matière de saisie pour le moment. La saisie sur aéronef n'en fait par exemple pas partie<sup>40</sup>.

**10.25.** En dixième lieu, et pour terminer, la transposition à partir du Code judiciaire peut s'accompagner de l'intégration dans ce code de références croisées et ne doit donc nullement porter atteinte à la lisibilité de la législation. Travailler avec des références croisées est conforme à une option technique législative générale, déjà expliquée ailleurs<sup>41</sup>. Concrètement, l'attention des utilisateurs du Code judiciaire sera donc attirée sur la validité des règles particulières à propos de la saisie sur navire qui figurent dans le Code de la navigation.

- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DES NOTIONS DE NAVIRES, DE NAVIRES DE MER ET DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

**10.26.** À première vue, il n'est pas évident de déterminer à quel type de bateau la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et les dispositions relatives à la saisie conservatoire sur navire du Code judiciaire sont précisément d'application.

---

<sup>36</sup> Voir *infra*, n° 10.31 et suiv.

<sup>37</sup> Voir *infra*, n° 10.70.

<sup>38</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.12.

<sup>39</sup> Voir *supra*, n° 10.14.

<sup>40</sup> Voir, en bref, Dirix-Broeckx, 154-155, n° 204-205.

<sup>41</sup> Voir Livre bleu 1, 145-146, *supra*, n° 1.168.

Aucun des deux régimes ne contient la moindre description de notion à ce sujet. La Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires utilise même indistinctement « ship » ou « vessel »<sup>42</sup>.

Pendant les travaux préparatoires de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, les parties en présence se sont entendues sur le fait que tous les navires de mer relèvent de ce régime sans tenir compte de la présence ou non d'un but lucratif, donc, y compris, les bateaux de plaisance, entre autres<sup>43</sup>.

Pendant la conférence diplomatique, le délégué belge n'a émis aucune objection contre l'application de la convention aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux non commerciaux. M. Sohr a précisé ce qui suit :

*En ce qui concerne les créances maritimes, [...] le Code belge distingue trois sortes de navires:*  
a) *des navires de mer, tels qu'il sont définis par le code de commerce, livre II, titre 1, chapitre I, article 1<sup>er</sup>, et qui doivent avoir au moins 25 (vingt-cinq) tonneaux de jauge, et être destinés à faire, en mer, le transport de personnes ou de choses, la pêche le remorquage ou autres opérations lucratives de navigation;*  
b) *des bateaux, qui sont non seulement les bâtiments destinés à faire les mêmes opérations dans les eaux territoriales, mais aussi les bâtiments qui font ces opérations en mer, mais ont moins de 25 tonneaux;*  
c) *des navires soumis aux règles de droit civil, tels que les yachts. Il n'est donc pas évident [...] que tout navire de mer tombe sous l'application de cette convention puisqu'il y a en droit belge, une distinction entre trois sortes de navires qui peuvent opérer en haute mer et qui sont soumis à des régimes différents. Il ne résulte pas du texte de la Convention qu'elle s'applique à ces trois catégories prévues par le code belge. Mais le délégué belge ne voit aucune objection à ce qu'il en soit ainsi*<sup>44</sup>.

Bien que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne contienne pas elle-même de définition, il faut noter que le titre de la convention mentionne expressément que la saisie concerne des « Sea-Going Ships » ou « navires de mer ».

Le Code judiciaire opère expressément une distinction entre les navires et bateaux (voir les art. 1467 et 1468 C. jud.), mais ne définit pas davantage ces termes.

**10.27.** Plusieurs auteurs belges sont convaincus qu'à défaut de définitions légales et conventionnelles particulières, les descriptions générales des notions de navire et bateau de l'article 1<sup>er</sup> ou 271 de la Loi maritime étaient déterminantes en vue de l'interprétation des notions susvisées<sup>45</sup>.

Dans un arrêt du 27 février 2009, la Cour de Cassation a rejeté cette position. La Cour a notamment statué :

*1. L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 août 1879 contenant le livre II du Code de commerce, (dénommée ci-dessous loi maritime) définit les bâtiments qui doivent être considérés comme navires. La définition de la*

---

<sup>42</sup> Voir Berlingieri, 450, n° 20.02.

<sup>43</sup> Voir Travaux Préparatoires, 258-259.

<sup>44</sup> Travaux Préparatoires, 259.

<sup>45</sup> Voir et comp. De Beule-Leers, 8, n° 14 ; Dirix, E., "Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 43, n° 1 ; Dujardin BUSB, 10, n° 26-27 ; Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 19; Van Herreweghe, V., *Beslagzakboekje*, Antwerpen, Kluwer, 2008, 239, n° 690-691.

*notion de navire contenue à l'article 1<sup>er</sup> de la loi maritime ne s'applique pas aux articles 1467 à 1480 du Code judiciaire concernant la saisie conservatoire sur navires et bateaux.*

*[...] Le moyen, qui, en sa sous-branche, suppose que l'article 1<sup>er</sup> de la loi maritime, dont la violation est invoquée, doit être pris en considération lors de l'appréciation de la régularité d'une saisie conservatoire pratiquée en vertu des articles 1467 et suivants du Code judiciaire, manque en droit.*

*[...]*

*Est considéré comme navire de mer au sens de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, et au sens des articles 1468 et 1469 du Code judiciaire, chaque navire qui est apte à naviguer sur la mer et qui est destiné à le faire, même s'il n'est pas utilisé ou s'il n'est pas destiné à faire une quelconque opération lucrative de navigation en mer, comme prévu à l'article 1<sup>er</sup> de la loi maritime<sup>46</sup>.*

Pour déterminer si un navire est un navire de mer au sens de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et du Code judiciaire, deux critères - à cumuler manifestement - sont donc déterminants : un « critère d'aptitude » et un « critère de destination ».

La position de la Cour suprême lorsqu'elle affirme que les descriptions de notion de la Loi maritime relatives à la saisie conservatoire sur navire ne sont pas pertinentes a déjà été retenue dans une partie de la doctrine plus ancienne<sup>47</sup> et aussi dans la jurisprudence inférieure<sup>48</sup>, et est approuvée à juste titre et, apparemment, à l'unanimité dans la doctrine plus récente<sup>49</sup>. Il faut toutefois noter que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne postule ni un critère d'aptitude, ni un critère de destination<sup>50</sup>.

L'ébauche de code belge de la navigation peut d'ores et déjà contribuer à une solution correcte en intégrant une disposition générale qui impose expressément une interprétation conforme à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

**10.28.** On peut ensuite se demander si le navire de mer saisi ou à saisir doit encore être un navire de mer au moment de la saisie ou si le statut de navire de mer au moment de l'apparition de la créance est suffisant.

Berlingieri précise notamment à ce sujet :

*[t]he physical conditions of the ship do not affect the application of the Convention. Therefore the Convention applies to ships that are not capable of sailing because they are stranded, sunken or damaged beyond repair<sup>51</sup>.*

Dans son arrêt du 27 février 2009, déjà mentionné<sup>52</sup>, la Cour de Cassation était d'un autre avis. La Cour a affirmé :

---

<sup>46</sup> Cass. 27 février 2009, AC 2009, 672, avec concl. Av. gén. Thijs, D. ; Pas. 2009, I, 606 ; RHA 2009, 28, avec concl. Av. gén. Thijs, D.

<sup>47</sup> Delwaide SB, 10, n° 7 et 11, n° 9 ; Van Aerde ZOBB, 7-11, n° 5-6 ; Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 76-77.

<sup>48</sup> Sais. Anvers 22 novembre 1996, RW 1996-97, 1262.

<sup>49</sup> Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (595), 598 ; Van Aerde, C., "Bewarend beslag op zeeschepen: welk vaartuig is een zeeschip ?", dans LA Huybrechts, (601), 605-617 ; Voir aussi Franssen, W., "La saisie d'un navire affrété. Le droit positif belge", *DMF* 2010, (573), 573.

<sup>50</sup> En ce qui concerne la signification du terme navire dans la Convention internationale sur la saisie de navires de mer, voir plus loin Berlingieri, 450 et suiv., n° 20.02 et suiv.

<sup>51</sup> Berlingieri, 454, n° 20.16.

*Le navire qui, en raison d'avaries, a définitivement perdu sa destination de navigation maritime, ne peut plus être considéré comme un navire de mer au sens des dispositions précitées.*

*Le régime spécifique de la saisie conservatoire sur un navire de mer, suivant lequel une saisie conservatoire peut être pratiquée sur un navire de mer sur la simple allégation d'une créance maritime, après autorisation de l'autorité judiciaire compétente, implique qu'au moment de la saisie le navire puisse être considéré comme un navire de mer.*

*La circonstance que le navire était un navire de mer au moment où la créance maritime est née n'empêche pas que la perte définitive ultérieure de cette qualité fasse obstacle à ce qu'une saisie conservatoire maritime soit pratiquée sur ce navire.*

Dans cette optique, les règles spécifiques relatives à la saisie conservatoire sur navire de mer ne sont plus d'application lorsque le navire a définitivement perdu la qualité de navire de mer. La saisie ne pourra être pratiquée que conformément aux dispositions de droit commun en matière de saisie mobilière.

Cette dernière solution ne peut pas seulement être étayée par le fait que, dans le droit maritime, une distinction générale est opérée entre le navire, d'une part, et les épaves, d'autre part<sup>53</sup>, mais aussi par le fait que, si le navire a définitivement perdu la qualité de navire de mer, il ne semble plus nécessaire d'appliquer la réglementation spécifique en matière de saisie sur navires. Cette réglementation trouve sa raison d'être dans la nécessité de pouvoir agir rapidement à la lumière du risque que le navire disparaisse. Par conséquent, en vue de pratiquer la saisie, la simple allégation d'une créance maritime suffit<sup>54</sup>, et une présomption d'urgence est d'application selon une théorie assez classique<sup>55</sup>. On peut difficilement prétendre que, si un navire est devenu une épave ou s'il est tellement endommagé qu'il a définitivement perdu sa destination de navire de mer, une présomption d'urgence soit encore justifiée. Si nécessaire, le créancier peut encore pratiquer une saisie sur les biens mobiliers résiduels (l'épave) et demander éventuellement la désignation d'un séquestre. Par ailleurs, il n'est plus nécessaire, dans l'hypothèse visée, de limiter les motifs de la saisie en faveur du propriétaire ou de l'exploitant du navire. En effet, le navire ne peut plus naviguer et il n'est plus rentable économiquement (ou du moins il l'est moins).

Quoi qu'il en soit, l'Ébauche de Code belge de la Navigation doit également donner expressément la priorité à une interprétation conforme à la convention à cet égard et, par conséquent, offrir la marge nécessaire à cet effet. Une explication législative nationale doit par conséquent être abandonnée.

**10.29.** Par ailleurs, il règne une certaine ambiguïté à propos des navires estuariers.

Selon la Cour d'Appel d'Anvers, ces navires ne relèvent pas de la notion de navire de mer au sens de la réglementation de la saisie conservatoire sur navires de mer. Dans un arrêt du 28 mars 2011, la Cour a statué que les données produites ne permettaient pas de conclure que le navire était destiné à naviguer en mer. Le bâtiment en question disposait plutôt d'une « autorisation facilitaire limitée » pour naviguer le long des côtes, dans une zone déterminée et dans des conditions climatiques déterminées. Selon la Cour, le navire présentait seulement une aptitude limitée à la navigation en mer mais n'y était pas destiné par essence. La Cour est parvenue à la conclusion que

---

<sup>52</sup> Voir *supra*, n° 10.27.

<sup>53</sup> Voir à ce sujet en dernier lieu Van Hooydonk, E., *Places of Refuge. International Law and the CMI Draft Convention*, Londres, Lloyd's List, 2010, 222-224, n° 335.

<sup>54</sup> Voir *infra*, n° 10.40.

<sup>55</sup> Voir *infra*, n° 10.34.

le navire correspondant ne répondait pas à la définition de navire de mer visée dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et le Code judiciaire<sup>56</sup>.

Bien qu'il apparaisse que la position de la cour anversoise soit extrêmement contestable et que les navires estuaires soient clairement considérés comme des navires de mer dans le cadre des régimes généraux (de droit privé) de l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>57</sup>, il n'y a pas lieu d'intervenir légalement dans l'ensemble des notions de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer en y ajoutant des explications nationales. Ici aussi, le principe de l'interprétation conforme à la convention prévaut.

**10.30.** Bien que Berlingieri défende que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer s'applique également pour la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure<sup>58</sup>, il est impossible d'adhérer à cette position compte tenu du titre de la Convention<sup>59</sup> et des explications pendant les travaux qui ont précédé son adoption<sup>60</sup>.

En vue de la cohérence logique du droit de la navigation, il est indiqué d'assurer dans le Code belge de la Navigation que le nouveau régime de la saisie conservatoire sur navires de mer est d'application à (1) tous les navires (de mer) auxquels la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer est d'application *eo ipso* ainsi qu'à (2) tous les navires de mer qui ne relèveraient pas directement de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer mais qui satisfont bien à la définition nationale de la notion de navire de mer - nouvelle et délibérément élargie - dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>62</sup>, dans la mesure où celle-ci est plus large.

Les navires qui sont des bateaux de navigation intérieure au sens de l'Ébauche de Code belge de la Navigation ne seront probablement jamais considérés comme des navires au sens de la Convention internationale de 1952 sur la saisie de bateaux de mer et ne doivent par conséquent pas relever du régime de la saisie conservatoire sur les navires de mer.

Nous reviendrons encore ci-dessous sur la question des règles qui sont d'application à la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure<sup>63</sup>.

#### - AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE LA CONDITION D'URGENCE

**10.31.** L'ambiguïté règne quant à la question de la condition d'urgence pour une saisie conservatoire sur navires.

**10.32.** L'article 1413 C. jud., qui fait partie du chapitre avec les « dispositions générales » du code sur la saisie conservatoire s'énonce comme suit :

*Tout créancier peut, dans les cas qui requièrent célérité, demander au juge l'autorisation de saisir conservatoirement les biens saisissables qui appartiennent à son débiteur. (mise en évidence ajoutée).*

<sup>56</sup> Anvers 28 mars 2011, RO-ROCO NV / SAPPHERE SHIPPING SA, 2009/AR/3292, inédit.

<sup>57</sup> Voir Livre bleu 3.

<sup>58</sup> Berlingieri, 454, n° 20.18-20.19.

<sup>59</sup> Voir *supra*, n° 10.26.

<sup>60</sup> Voir Travaux Préparatoires, 258.

<sup>61</sup> Voir Van Aerde, C., "Bewaard beslag op zeeschepen: welk vaartuig is een zeeschip ?", dans LA Huybrechts, (601), 601-602, note 3.

<sup>62</sup> Voir encore Livre bleu 3.

<sup>63</sup> Voir *infra*, n° 10.58 et suiv.

Dans le chapitre du Code judiciaire consacré à la saisie conservatoire sur navires, il ne figure aucune disposition particulière à propos de ce caractère urgent. La Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer n'aborde pas non plus cet élément.

**10.33.** Des positions divergentes sont défendues à propos de la question susmentionnée dans la doctrine.

Certains juges et auteurs admettent que le caractère urgent est une condition à toutes les saisies conservatoires et s'applique par conséquent aussi à la saisie conservatoire sur navires<sup>64</sup>.

Cette position est défendue dans le rapport du commissaire royal Van Reepinghen, qui mentionne que la saisie conservatoire sur navires et bateaux n'est autorisée que dans les cas urgents<sup>65</sup>. Un document parlementaire ultérieur s'est apparemment fondé aussi sur ce principe de départ<sup>66</sup>.

Bien que l'absence d'urgence dans les procédures d'opposition soit rarement invoquée, il apparaît que, dans les cas où cela s'est néanmoins produit, le juge des saisies a généralement examiné le caractère urgent de la saisie pour parvenir à la conclusion que cette condition était remplie<sup>67</sup>.

**10.34.** Les magistrats et auteurs qui estiment que l'urgence est requise pour pratiquer une saisie conservatoire sur navires de mer sont généralement convaincus qu'il existe une présomption d'urgence en matière maritime<sup>68</sup>.

Déjà Smeesters et Winkelmolen ont précisé à ce propos :

*en matière maritime, l'urgence à prendre des mesures conservatoires est la règle générale*<sup>69</sup>.

Cette présomption d'urgence, aussi appelée parfois l'« urgence maritime », repose notamment sur le fait que les navires étrangers sont les seuls biens saisissables du débiteur en Belgique et que ces biens peuvent être déplacés ou disparaître rapidement<sup>70</sup>.

**10.35.** En vue d'étayer son point de vue de l'exigence de l'« urgence maritime » pour pratiquer une saisie conservatoire sur navires de mer, Delwaide cite notamment l'article 4 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cet article mentionne qu'un navire ne peut

---

<sup>64</sup> Voir, entre autres, Gand 15 décembre 1992, *RHA* 1993, 293 ; Gand 24 février 2004, *RHA* 2006, 27 ; Delwaide SB, 178-179, n° 164 ; Delwaide, L., “Bewarend beslag op zeeschip: hoogdringendheid en behoud van het maritieme voorrecht”, note sous Gand 15 décembre 1992, *RHA* 1993, (299), 299, n° 1 et 4 ; Dirix, E., “Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling” dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 46, n° 5 ; Dirix-Broeckx, 336-337, n° 491 ; Dujardin BUSB, 11, n° 29 ; Mackay, Art. 1467, 3, n° 2.

<sup>65</sup> *Doc. parl.* Sénat, 1963-1964, n° 60, 329.

<sup>66</sup> Voir *Doc. Parl.*, Sénat, S.E. 1988, n° 394/2, 2.

<sup>67</sup> Selon Fransen, W. et Mottrie, F., “Bewarend beslag op zeeschip”, dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 190.

<sup>68</sup> Voir, entre autres, Gand 15 décembre 1992, *RHA* 1993, 293 ; Anvers 12 juillet 2010, *NjW* 2011, 180, avec note ES ; Delwaide, L., “Bewarend beslag op zeeschip: hoogdringendheid en behoud van het maritieme voorrecht”, note sous Gand 15 décembre 1992, *RHA* 1993, (299), 301, n° 8 ; Dirix, E., “Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling” dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 46, n° 5 ; Dirix-Broeckx, 336-337, n° 491 ; Mackay, Art. 1467, 3, n° 2 ; Storme, M., “Rechter ter zee. Beschouwingen over de tussenkomst van de rechter in scheepszaken”, *TBH* 1985, (420), 421, n° 3 et 428, n° 14.

<sup>69</sup> Smeesters-Winkelmolen III, 434, n° 1235

<sup>70</sup> Smeesters-Winkelmolen III, 434, n° 1235.

être saisi qu'avec l'autorisation d'un juge. Il ressortirait des travaux préparatoires de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer qu'en vertu de cet article, le tribunal peut examiner l'opportunité de la mesure. Selon Delwaide, le juge ne trouvera pas la mesure opportune si elle ne présente pas de caractère d'urgence. Par ailleurs, Delwaide souligne l'article 6, deuxième alinéa de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, en vertu duquel tous les « incidents de procédure »<sup>71</sup> qu'une saisie peut soulever restent régis par la loi nationale.

**10.36.** D'autres auteurs contestent que les saisies sur navires puissent seulement être autorisées dans les cas urgents. Étant donné que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer précise, de manière stricte, les conditions de base auxquelles il faut satisfaire pour pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer et que la Convention n'exige nulle part un caractère urgent, il semble selon eux qu'il faille admettre que la condition de l'urgence n'est pas d'application en matière de saisie conservatoire sur navires de mer<sup>72</sup>. Par ailleurs, on ne peut argumenter que la condition d'urgence soit une matière procédurale laissée au législateur national dans l'article 6, deuxième alinéa de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ; il s'agit au contraire d'une condition de base supplémentaire qui ne peut être ajoutée par une disposition légale nationale à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>73</sup>.

La Cour d'Appel d'Anvers a donc eu assurément raison lorsqu'elle a estimé que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer comportait une présomption d'urgence maritime spécifique, que des conditions nationales plus précises ne peuvent être imposées en l'espèce et que l'article 1413 C. jud. n'est pas d'application en la matière<sup>74</sup>.

Dans sa thèse consacrée à l'harmonisation du droit maritime, Rimaboschi conclut résolument qu'une condition d'urgence ou un *periculum in mora* ne peut être imposé dans l'application de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et considère cette interprétation « comme acquise en droit positif maritime »<sup>75</sup>.

**10.37.** Certains commentateurs font remarquer que l'urgence, dans l'état actuel de la législation belge, ne peut être requise qu'en ce qui concerne les saisies conservatoires sur navires de mer battant pavillon d'un État qui n'est pas partie à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. L'urgence pourrait également être requise si la saisie conservatoire se rapporte à un navire belge battant pavillon belge et si le créancier est établi en Belgique<sup>76</sup>. Le principe sous-jacent est que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer n'est pas

---

<sup>71</sup> Delwaide, L., "Bewarend beslag op zeeschip: hoogdringendheid en het behoud van het maritieme voorrecht", note sous Gand 15 décembre 1992, *RHA* 1993, (299), 300, n° 4.

<sup>72</sup> De Beule-Leers, 21-22, n° 22-23 ; De Scheemaeker, L., "L'allégation de créance prévue par la Convention de 1952 doit-elle être certaine, liquide, exigible et requérant l'urgence ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (553), 556 ; Van Aerde ZOBB, 21-23, n° 17-18 ; comp. Verstrepren, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 80-81.

<sup>73</sup> Voir, entre autres, Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 7 ; Van Aerde ZOBB, 23, n° 18.

<sup>74</sup> Anvers, 22 octobre 2001, *Eur. Vervoerr.* 2002, 216.

<sup>75</sup> Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, 227 et aussi 244.

<sup>76</sup> De Scheemaeker, L., "L'allégation de créance prévue par la Convention de 1952 doit-elle être certaine, liquide, exigible et requérant l'urgence ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (553), 556 ; comp. Van Aerde ZOBB, 23-24, n° 19 ; Verstrepren, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 80-81 ; Verstrepren IEL, 180, n° 359-360.

d'application dans de tels cas en vertu de son article 8 (2)-(4) et que ceux-ci sont par conséquent régis par le droit national. Comme exposé précédemment, ce fondement est incorrect<sup>77</sup>.

**10.38.** Compte tenu de ce qui précède, il convient de mentionner expressément dans l'Ébauche de Code de belge de la Navigation qu'une urgence en droit national n'est pas requise en vue d'une saisie conservatoire sur navires de mer. Postuler une telle condition à une disposition légale expresse serait une addition nationale non conforme à la Convention. La sécurité juridique impose ici une position législative claire, la condition d'urgence nationale de droit commun étant expressément invalidée. Ce choix n'empêche naturellement pas une interprétation conforme à la Convention.

- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE LA QUALITÉ REQUISE DE LA CRÉANCE

**10.39.** Conformément à l'article 1415 C. jud., l'autorisation judiciaire<sup>78</sup> de procéder à une saisie conservatoire ne sera accordée que si la créance invoquée est « certaine et exigible » et est également « liquide ou susceptible d'une estimation provisoire ».

Bien que cela ne ressorte pas de la version néerlandaise des dispositions correspondantes du Code judiciaire, les conditions pour pratiquer une saisie conservatoire sur navires de mer sont fondamentalement différentes. Comme exposé en détail ci-dessous<sup>79</sup>, le juge des saisies peut, conformément à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, se contenter de l'« allégation » d'une créance maritime et il ne doit pas disposer d'une créance certaine, exigible et liquide.

Une lacune, sur le plan de la technique législative, réside assurément dans le fait que le Code judiciaire ne déclare pas l'article 1415 expressément inapplicable à la saisie conservatoire sur navires de mer.

**10.40.** La majeure partie de la jurisprudence et de la doctrine a toujours été basée sur la conviction que la créance, pour pratiquer la saisie conservatoire sur un navire, ne devait effectivement pas satisfaire aux exigences de l'article 415 C. jud.

Selon cette tendance majoritaire, une saisie conservatoire sur navires peut être pratiquée conformément à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer si le créancier dispose d'une créance maritime, c'est-à-dire qu'il peut satisfaire à l'« allégation » d'un droit ou d'une créance découlant d'une des dix-sept causes qui sont énumérées à titre limitatif dans l'article 1<sup>er</sup> de la Convention. Étant donné que la Convention n'impose pas d'autres exigences, les conditions de l'article 1415 C. jud. ne doivent pas être satisfaites<sup>80</sup>.

---

<sup>77</sup> Voir *supra*, n° 10.12.

<sup>78</sup> La possibilité d'une saisie conservatoire au motif d'un jugement rendu contre le débiteur saisi sera approfondie encore ci-dessous : Voir *infra*, n° 10.51 et suiv.

<sup>79</sup> Voir *infra*, n° 10.71.

<sup>80</sup> Voir, entre autres, De Beule-Leers, 25, n° 30; Delwaide, L., "Saisie conservatoire des navires de mer en Belgique. Aperçu de jurisprudence des juges des Saisies d'Anvers, de Gand et de Bruges", *DMF* 1984, (248), 249, n° 3; Delwaide SB, 128-129, n° 122; Delwaide-Blockx 1991, 1015-1016, n° 231; Dujardin BUSB, 12, n° 31; Fransen, W. et Mottrie, F., "Bewaerd beslag op zeeschip", dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 190; Mackay, art. 1467, 3-4 et 6, n° 3 et art. 1468, 3, n° 1; Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 16; Van Aerde ZOBB, 32-33, n° 30-32; Verstrepen, W., "Bewaerd beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 85-86; Verstrepen IEL, 187, n° 375.

Tout ceci semble trouver confirmation dans le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen. Ce dernier y évoque l'applicabilité à la saisie conservatoire sur navires des articles 1413 et 1414 mais pas celle de l'article 1415<sup>81</sup>.

La vision belge ébauchée semble s'inscrire dans la pratique internationale courante. Dans d'autres régimes juridiques, une créance certaine et exigible n'est pas requise non plus ; un *fumus boni iuris* ou une *semiplena probatio*<sup>82</sup> suffisent.

**10.41.** Avec son arrêt du 26 mars 1982 dans l'affaire « Orcombe »<sup>83</sup>, la Cour de Cassation a cependant fait grand bruit sur le sujet.

Cette affaire concernait une saisie conservatoire sur navire en raison d'un lot de cigarettes endommagé. Le propriétaire du navire a demandé au juge des saisies que la saisie soit limitée au montant de sa responsabilité conformément aux dispositions de la Loi maritime et de la Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité, en vigueur à l'époque. Le juge des saisies a accepté la possibilité de limiter la saisie au montant de la responsabilité mais a estimé nécessaire de procéder déjà à un examen de la faute personnelle du propriétaire du navire. En appel, la Cour d'Anvers a estimé que cet examen ne devait pas être effectué par le juge des saisies. Saisie par un pourvoi en cassation, la juridiction suprême a estimé :

*[...] Attendu que l'arrêt considère que « le juge des saisies a constaté à juste titre que la demandresse dispose d'une créance maritime résultant du dommage causé à un lot important de cigarettes, ce dommage ayant été évalué raisonnablement à huit millions de francs » ;*

*Attendu que l'article 1<sup>er</sup>, 1, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, dispose que le propriétaire d'un navire de mer peut, pour les créances qui résultent d'une des causes énumérées plus loin par ledit article, limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la convention, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire ;*

*Que, suivant l'article 1<sup>er</sup>, 6, de la convention, la lex fori déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire ; qu'n droit belge, il appartient au créancier d'établir la faute personnelle du propriétaire ;*

*Attendue que, pour autoriser la saisie conservatoire ou, sur opposition, pour la maintenir, le juge des saisies est tenu, en vertu de l'article 1415, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code judiciaire, d'examiner si la créance est certaine et exigible, liquide ou susceptible d'une estimation provisoire ;*

*Qu'en vertu de l'article 1489, alinéa 2, du Code judiciaire, l'ordonnance du juge des saisies ne porte pas préjudice au principal ;*

*Attendu que, lorsque le créancier invoque et tente de prouver la faute personnelle du propriétaire du navire de mer, le juge des saisies doit, en examinant les conditions imposées par l'article 1415, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code judiciaire et plus spécialement celles relatives au caractère certain et au montant de la créance nécessairement vérifier si, en l'occurrence, la responsabilité est ou non limitée, en d'autres termes si le propriétaire du navire de mer a causé par sa faute personnelle l'événement qui a donné lieu à la créance ;*

*Que cette vérification doit, cela va de soi, rester dans les limites qu'impose le droit commun au juge des saisies, lorsqu'il applique l'article 1415, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code judiciaire ;*

*Attendu qu'en érigeant en principe que le juge des saisies ne peut, dans son examen limité, aborder la question de la faute personnelle du propriétaire du navire de mer, l'arrêt viole l'article 1415, alinéa 1<sup>er</sup> du Code judiciaire.*

<sup>81</sup> *Doc. parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 329.

<sup>82</sup> Voir Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, 225 et 244.

<sup>83</sup> Cass. 26 mars 1982, *AC* 1981-82, 933, *Pas.* 1982, I, 886, *RW* 1981-82, 2887, *Eur.Vervoerr.* 1982, 529, avec notes Goossens, M., Wijffels, R. et Suhr, A.

De nombreux auteurs ont exprimé des critiques à propos de cet arrêt<sup>84</sup>. Que le juge soit tenu d'examiner si la créance répond aux conditions de l'article 1415 C. jud. est contraire au texte de la Convention selon lequel le juge, avant d'autoriser la saisie, doit seulement examiner l'existence d'une allégation d'une créance maritime.

Van Aerde a expliqué l'arrêt « Orcombe » comme suit :

*Het Hof heeft in dit arrest eerst in algemene zin uitgelegd wat de inhoud is van art. 1415 eerste lid Ger. W. als een aanloop tot zijn besluit dat dit Artikel van toepassing is wanneer de beslagrechter moet oordelen over de stelling van de schuldeiser die beweert dat de beslagene persoonlijk schuld heeft, waardoor hij zich niet op de beperking van aansprakelijkheid kan beroepen. Het Hof van Cassatie heeft niet algemeen gesteld dat Artikel 1415 eerste lid Ger. W. van toepassing is op bewarend beslag op zeeschepen, maar enkel dat het van toepassing is, wanneer over de al dan niet persoonlijke schuld van de beslagene moet worden geoordeeld<sup>85</sup>.*

À propos de la suggestion que l'article 1415 C. jud. est d'application à la saisie conservatoire sur navires, Mackay a écrit plus récemment dans le même sens :

*Niets is minder waar. Het Orcombe-arrest kan alleen betekenen dat, nu de beslagrechter – na de schuldvordering van de beslaglegger beoordeeld te hebben volgens de criteria van Artikel 1468 – ertoe uitgenodigd wordt na een debat op tegenspraak op verzoek van de schuldenaar de vordering opnieuw te beoordelen, doch enkel in het kader van de wetgeving op de aansprakelijkheidsbeperking van scheepseigenaars en slechts ten einde de hoegrootheid vast te stellen van het borgstellingsbedrag dat voldoende zal geacht worden ter opheffing van het beslag, de beslagrechter bevoegd is om dergelijke onderzoek te doen, en wel zoals hij daartoe bevoegdheid heeft bij andere beslagen, alsdan conform Artikel 1415.*

*M.a.w., in de verzoekschriftprocedure én in de verzetsprocedure onderzoekt de beslagrechter de vordering van de beslaglegger volgens de criteria van Artikel 1468<sup>86</sup>.*

Dirix affirme que, dans l'examen de la requête unilatérale, le juge des saisies peut en tout cas se contenter de la simple allégation d'une créance maritime. En cas de contradiction par une tierce opposition du saisi, le juge des saisies devra toutefois estimer si l'existence de la créance maritime alléguée s'avère suffisamment acceptable compte tenu de la contradiction menée. Si la demande fait l'objet d'une contestation sérieuse, la saisie ne pourra être maintenue<sup>87</sup>.

Dans l'arrêt « Normannia », la Cour d'Appel d'Anvers a confirmé qu'en cas de tierce opposition ou d'appel, il ne fallait pas examiner si les conditions de l'article 1415 C. jud. étaient réunies. La Cour a considéré :

---

<sup>84</sup> Voir et comp. De Beule-Leers, 26-27, n° 33 ; Delwaide SB, 128-129, n° 122 ; Mackay, Art. 1467, 4-5, n° 3 ; Storme, M., "Rechter ter zee. Beschouwingen over de tussenkomst van de rechter in scheepszaken", *TBH* 1985, (420), 421-422, n° 4 ; Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 16-17 ; Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 84 ; Verstrepen IEL, 181, n° 361.

<sup>85</sup> Van Aerde ZOBB, 41, n° 37.

<sup>86</sup> Mackay, Art. 1467, 4-5, n° 3.

<sup>87</sup> Dirix, E., "Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Brussel, Bruylant, 1998, (41), 45-46, n° 4.

*[...] dat bij derdenverzet (of hoger beroep), tegen de beschikking (op eenzijdig verzoekschrift) houdende de toelating tot het leggen van bewarend beslag op zeeschip, er geen wijziging ontstaat in verband met de voorwaarden nodig om zulk beslag te kunnen leggen;*  
*dat strikt moet gehouden worden aan het al dan niet vervuld zijn van de grondvoorwaarden zoals (ook) gesteld in het Verdrag bewarend scheepsbeslag van 10.05.1952;*  
*dat er geen wegglijden naar de voorwaarden van Artikel 1415 Gerechtelijk Wetboek mag gebeuren, hetgeen een miskening van het verdrag zou betekenen;*  
*Overwegende dat bij zulk een derdenverzet of hoger beroep trouwens enkel moet geoordeeld worden, of de nodige voorwaarden om beslag te kunnen toestaan vervuld waren bij het geven van de toelating en niet of er andere voorwaarden vervuld zouden zijn die men eerder niet had te onderzoeken;*  
*Overwegende dat bij de behandeling op tegenspraak (bij derdenverzet of hoger beroep) dan ook niet mag uitgegaan worden van het moeten aanwezig zijn van een “zekere” zeevordering;*  
*dat waar een “zekere” schuldvordering (Artikel 1415 van het Gerechtelijk Wetboek) getoetst wordt aan het “niet vatbaar zijn voor ernstige betwisting” ervan en/of aan het “op het eerste zicht aanwezig zijn van een redelijke gegrondheid”, hetgeen een afwegen van de aanspraken tegenover het verweer inhoudt, dit alles dus niet moet gebeuren bij de bedoelde behandeling op tegenspraak;*  
*Overwegende dat bij de behandeling op tegenspraak enkel meer elementen aanwezig zijn om de allegatie van een zeevordering te beoordelen,*  
*dat het alsdan aan de schuldenaar/beslagene is om met zijn gegevens de allegatie te ontzenuwen en dat deze moet bewijzen dat er van een allegatie geen sprake kan zijn, hetzij omdat er slechts gebruik wordt gemaakt van loutere, onredelijke niet ernstige of onwaarschijnlijke beweringen, of van manifest onduidelijke, dubieuze, dubbelzinnige of niet terzake zijnde aanvoeringen, hetzij omdat de beweringen en/of aanvoeringen totaal achterbaald zijn volgens zijn voorgelegde gegevens, hetzij omdat de beweringen en/of aanvoeringen totaal strijdig zijn met “meer betrouwbare” door hem voorgelegde gegevens;*  
*dat met andere woorden het voordeel van de twijfel moet ontnomen worden aan de schuldeiser/beslaglegger en dat moet worden aangetoond dat de zeevordering “geen enkele kans” maakt voor de rechter ten gronde;*  
*Overwegende dat dit alles echter geen ‘prima facie’ onderzoek van de grond van de zaak vergt, zoals wel het geval is bij het onderzoek naar een “zekere” schuldvordering;*  
*Overwegende dat er nogmaals, om het ‘buiten de normale beoordelingswijze’ vallen van het geven van de toelating tot bewarend beslag op zeeschepen te benadrukken, kan gewezen worden op de mogelijkheid – enkel bestaande bij dit beslag (en een vergelijkbare vorm bij beslag inzake namaak, hetwelk ook een ‘buitenbeentje’ vormt) – van het opleggen van een ‘tegenborg’ (Artikel 1467, al. 2 Gerechtelijk Wetboek) en naar het feit dat deze mogelijkheid niet vervalt bij de behandeling ‘op tegenspraak’<sup>88</sup>.*

En cas de traitement contradictoire, le juge des saisies doit par conséquent utiliser pour l'évaluation de la créance les mêmes critères que pour l'évaluation de la demande initiale de saisie<sup>89</sup>.

**10.42.** Étant donné ce qui précède, il semble souhaitable d'apporter un peu de clarté dans le Code belge de la Navigation à propos de la qualité requise de la créance. Il suffit à cet effet de mieux adhérer dans le nouveau code aux textes authentiques de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer en déclarant expressément l'article 1415 C. jud. inapplicable à la saisie conservatoire sur navires de mer<sup>90</sup>.

<sup>88</sup> Anvers, 22 octobre 2001, *Eur.Vervoerr.* 2002, 216.

<sup>89</sup> Voir aussi Van Herreweghe, V., *Beslagzakeboekje*, Anvers, Kluwer, 2008, 241, n° 699.

<sup>90</sup> Voir *infra*, n° 10.71.

**10.43.** L'article 3 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et l'article 1469 C. jud. indiquent sur quel navire un créancier qui dispose d'une créance maritime peut pratiquer une saisie.

Conformément à ces dispositions, il est possible en tout cas de pratiquer une saisie sur le navire auquel la créance se rapporte.

Par ailleurs, il est possible, en principe, de pratiquer une saisie sur un autre navire du propriétaire (navires jumeaux), si le propriétaire lui-même répond de la dette.

Si, dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, ce n'est pas le propriétaire mais bien l'affréteur qui répond de la dette, une saisie peut en revanche être pratiquée sur le navire auquel la créance se rapporte et sur les autres navires appartenant à l'affréteur mais pas sur les autres navires du propriétaire du navire. Toujours selon le texte de la Convention et de la loi, cette règle est d'application à tous les cas dans lesquels une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

**10.44.** Selon l'arrêt déterminant de la Cour de Cassation du 10 mai 1976 dans l'affaire « Omala »<sup>91</sup>, la saisie conservatoire sur le navire auquel la créance se rapporte est toujours possible même si le propriétaire ne répond pas de la créance maritime. La Cour a considéré :

*[...] Attendu que les articles 1468 et 1469 du [Code judiciaire] déterminent quels navires sont susceptibles de saisie conservatoire en vue de garantir une créance maritime et quelles sont les créances maritimes qui peuvent légalement donner lieu à une telle saisie ; que conformément aux différentes subdivisions de l'article 1469, la saisie peut avoir lieu sur le navire auquel la créance maritime se rapporte, peu importe que ce soit le propriétaire ou une autre personne qui réponde d'une créance maritime, au sens dudit article 1468 ;*

*Attendu que le § 2 de l'article 1469 de Code judiciaire ne déroge pas aux dispositions du § 1er de cet article relatives à la saisie du navire auquel la créance maritime se rapporte, mais précise, d'une part, que la saisie peut aussi porter sur les autres navires dont l'affréteur « avec remise de la gestion nautique » ou les autres personnes qui répondent de la créance maritime sont propriétaires, et, d'autre part, que, lorsque ce affréteur ou une personne autre que le propriétaire du navire répond de la créance maritime, la saisie ne peut porter sur d'autres navires du propriétaire que celui auquel la créance maritime se rapporte.*

La Cour de Cassation estime par conséquent que le propriétaire du navire doit tolérer une saisie sur le navire, même si un affréteur ou toute autre personne répond de la dette qui a donné lieu à la saisie conservatoire. En l'espèce, il importe peu que l'affrètement du navire soit intervenu avec remise de la gestion nautique étant donné que l'article 1469, § 2, deuxième alinéa C. jud. dispose que le premier alinéa est d'application à tous les cas dans lesquels une personne autre que le propriétaire est tenue de la créance maritime. Par conséquent, une saisie peut également être pratiquée sur un navire pour la dette contractée par un affréteur à temps ou un affréteur au voyage<sup>92</sup>.

<sup>91</sup> Cass. 10 mai 1976, AC 1976, 1008, Pas. 1976, I, 969 ; RW 1976-77, 1709, RHA 1979-80, 3, Eur.Vervoerr. 1983, 768, avec note De Paep, R.

<sup>92</sup> Voir, entre autres, De Beule-Leers, 84-85, n° 148 ; Dirix, E., "Bewaerd beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 48-49, n° 8.

La Cour de Cassation opte par conséquent pour une lecture littérale de l'article 1469 C. jud. (et de l'article 3 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer).

Cette interprétation est en particulier justifiée par le fait que le navire est souvent le seul objet de recours sur lequel les créanciers peuvent pratiquer une saisie<sup>93</sup>.

Il est dérogé d'emblée à la condition de droit commun que le bien saisi soit la propriété du débiteur (art. 1413 C. jud.)<sup>94</sup>.

**10.45.** Bien que la jurisprudence « Omala » soit suivie dans la jurisprudence inférieure et par certains auteurs<sup>95</sup>, elle a également suscité des critiques – à la fois dans la doctrine belge<sup>96</sup> et étrangère<sup>97</sup>.

Dans une perspective internationale, la jurisprudence belge qui permet également une saisie lorsque ce n'est pas le propriétaire du navire (ou l'armateur) mais bien un affrèteur à temps ou au voyage qui répond de la dette de telle sorte que le propriétaire doit constituer une garantie pour les dettes d'un tiers semble plutôt dérogatoire. Comme expliqué ci-dessous, les possibilités de saisie offertes par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dans d'autres pays, dont les pays voisins tels que l'Allemagne<sup>98</sup> et les Pays-Bas<sup>99</sup>, mais aussi, par exemple, la Grèce<sup>100</sup> et la Norvège<sup>101</sup>, font manifestement l'objet d'une interprétation plus stricte. La France tend vers la conception belge mais semble hésiter<sup>102</sup>. Le Maroc défend également une position comparable à la Belgique<sup>103</sup>.

Étant donné qu'il s'agit ici d'une interprétation autonome et conforme à la convention, et que le législateur belge n'est de toute façon pas en mesure de rectifier le texte de la convention, il ne faut pas s'attarder davantage ici sur les mérites ou les lacunes de la jurisprudence « Omala ».

**10.46.** Par ailleurs, la Cour de Cassation a confirmé sa jurisprudence « Omala » dans l'arrêt du 1<sup>er</sup> octobre 1993 dans l'affaire « Heinrich J ». D'emblée, la Cour a rejeté la suggestion que la possibilité de pratiquer une saisie conservatoire sur le navire auquel la créance se rapporte serait contraire à l'article 9 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. La Cour a considéré :

---

<sup>93</sup> Roland, R., "Initiation sommaire au droit maritime belge", *DMF* 1996, (451), 455.

<sup>94</sup> Voir aussi *infra*, n° 10.249.

<sup>95</sup> Voir et comp. Roland, R., "Droit maritime et droit judiciaire", dans LA Putzeys (317), 324-328 ; Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 23-24.

<sup>96</sup> Voir le résumé dans Dirix, E., "Bewaerd beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 49 et suiv., n° 9 et suiv. ; Voir et comp. En outre, Delwaide, L., "Scheepsbeslag wegens schulden van een niet-eigenaar", *RHA* 1993, 3-33 ; Delwaide-Blockx 1991, 1019 et suiv., n° 239 et suiv. ; Fransen, W. en Mottrie, F., "Bewaerd beslag op zeeschip", in *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 199 et suiv. ; Fransen, W., "La saisie d'un navire affrété. Le droit positif belge", *DMF* 2010, (573), 574-575 ; Mackay, Art. 1469, 7, n° 6 ; Van Aerde ZOB, 79 et suiv., n° 90 et suiv.

<sup>97</sup> Voir et comp. Berlingieri, 210, n° 7.39 et, en particulier sa note 28 ; Herber, R., "100 Jahre Comité Maritime International", *Transportrecht* 1997, (325), 328.

<sup>98</sup> Voir *infra*, n° 10.83.

<sup>99</sup> Voir *infra*, n° 10.97.

<sup>100</sup> Voir *infra*, n° 10.101.

<sup>101</sup> Voir *infra*, n° 10.102.

<sup>102</sup> Voir *infra*, n° 10.88.

<sup>103</sup> Voir *infra*, n° 10.104.

[...] que les articles 1468 et 1469 du Code judiciaire qui, dans cette mesure, contiennent un régime spécifique dérogeant à l'article 1413 du Code judiciaire, déterminent les navires de mer qui peuvent être saisis conservatoirement pour garantir une créance maritime et les créances maritimes susceptibles de donner lieu légalement à cette saisie; que, conformément aux différents alinéas de l'article 1469, la saisie peut porter sur le navire auquel la créance se rapporte, peu importe que ce soit le propriétaire ou une autre personne qui répond de la créance maritime au sens de l'article 1468 précité;

Attendu que les dispositions du § 2 de l'article 1469 du Code judiciaire ne dérogent pas à celles du § 1<sup>er</sup> du même article relatives à la saisie du navire auquel la créance maritime se rapporte, mais permettent, d'une part, de saisir également les autres navires appartenant à l'affrètement à qui la gestion nautique a été remise ou à d'autres personnes qui répondent de la créance maritime et précisent, d'autre part, que lorsque ledit affrètement ou une personne autre que le propriétaire du navire répondent de la créance maritime, la saisie ne peut pas porter sur les navires du propriétaire autres que celui auquel la créance maritime se rapporte;

Attendu qu'en vertu de l'article 9 de la Convention du 10 mai 1952, rien dans la convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de la convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer au litige et que la convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable; que cette règle qui signifie que la Convention du 10 mai 1952 ne crée pas de nouvelles actions ou de nouveaux droits d'action, est étrangère aux possibilités et aux conditions de la saisie conservatoire sur un navire de mer prévue par la convention; que l'arrêt n'accorde ni action personnelle à l'égard du propriétaire du navire ni droit de suite sur son navire;

Attendu que la règle suivant laquelle, conformément à l'article 46 de la loi du 21 août 1879, aucun propriétaire de navire ne doit répondre, quant au fond, des engagements pris par l'affrètement, ne fait pas obstacle à ce que, aux conditions prévues à l'article 1469 du Code judiciaire, le créancier saisisse conservatoirement le navire auquel la créance maritime se rapporte;

Attendu qu'en décidant sur la base des dispositions spécifiques de l'article 1469 du Code judiciaire que, dans les circonstances citées par l'arrêt, la saisie conservatoire pouvait être pratiquée et que la disposition de l'article 9 de la convention précitée ne s'oppose pas à ce que la saisie conservatoire soit autorisée, l'arrêt justifie légalement sa décision.<sup>104</sup>

**10.47.** Une critique lancée récemment contre la jurisprudence « Omala » est que la possibilité de pratiquer une saisie conservatoire sur le navire auquel la créance se rapporte est contraire à l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole de la Conv. eur. D.H. qui garantit la jouissance paisible de son droit de propriété.

Dans l'affaire « Vaal River »<sup>105</sup>, cet argument a été invoqué par le propriétaire du navire. L'argument a été rejeté par la Cour d'Appel d'Anvers. La Cour a estimé que l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole n'était d'application que dans la relation entre les citoyens et l'autorité mais pas dans la relation des citoyens entre eux. Selon la Cour, l'article 1<sup>er</sup> est d'application si l'autorité soit intervient elle-même dans le droit de propriété d'une personne, soit autorise un tiers à le faire. Le seul fait que le règlement d'un litige de droit privé soit confié à un juge ne donne pas lieu, selon la Cour, à une forme d'exercice du pouvoir de l'État ou à une ingérence de l'État dans les droits de propriété correspondants.

---

<sup>104</sup> Cass. 1<sup>er</sup> octobre 1993, RHA 1994, 132, avec concl. av. gén. D'Hoore ; Voir dans le même sens l'arrêt "Atlantic Island": Cass. 23 mai 2003, AC 2003, 1253, Pas. 2003, I, 1061, Eur.Vervoerr. 2003, 466 ; comp. par ailleurs Anvers 17 janvier 2011, Eur.Vervoerr. 2011, 190.

<sup>105</sup> Anvers 17 janvier 2011, Eur.Vervoerr. 2011, 190 ; voir dans le même sens Anvers 17 janvier 2011, Eur.Vervoerr. 2011, 159 (traduction anglaise).

Il faut toutefois noter que l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole peut également entraîner des obligations positives pour l'État de garantir l'exercice effectif du droit de propriété. Ces obligations positives peuvent exiger certaines mesures qui sont nécessaires en vue de la protection du droit de propriété dans des affaires qui se rapportent à des litiges entre particuliers ou entreprises<sup>106</sup>. Par ailleurs, le juge belge doit appliquer les dispositions à effet direct des conventions internationales, telles que l'article 1<sup>er</sup> du premier protocole de la Conv. eur. D.H. Du reste, le juge belge doit appliquer tout autant l'article 16 de la Constitution qui protège également le droit de propriété<sup>107</sup>. En autorisant simplement la saisie conservatoire sur un navire qui n'est pas la propriété du débiteur, l'autorité peut éventuellement se voir reprocher de ne pas protéger suffisamment la jouissance paisible de la propriété.

À ce propos, la jurisprudence de la Cour européenne des Droits de l'Homme dans l'affaire *Földes et Földesné Hajlik contre la Hongrie* est intéressante. Dans cette affaire pénale, les suspects se sont vu imposer l'interdiction d'aliéner leurs biens. La raison du maintien de l'interdiction était que les prétentions des parties civiles potentielles devaient être préservées. Une telle mesure peut en principe être réputée, selon la Cour, «nécessaire pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général», comme le prévoit l'article 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa du Premier Protocole Conv. eur. D.H.<sup>108</sup>.

En général, la Cour européenne semble estimer que les mesures de saisie sont en principe une régulation licite du droit de propriété mais il doit toutefois exister un *fair balance* entre le but qui sous-tend le régime des saisies et la charge que le propriétaire subit de ce fait<sup>109</sup>.

Le rapport entre la Conv. eur. D.H., la Constitution et la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne sera pas approfondi ici, d'autant qu'il s'agit, cette fois encore, d'un aspect qui sort de la compétence de régulation du législateur belge.

**10.48.** Par ailleurs, il faut rappeler qu'il n'existait pas précédemment de réponse claire à la question de la possibilité de pratiquer encore une saisie si le navire auquel la créance se rapporte a été cédé à un tiers après la naissance de la créance.

Dans le passé, les juges des saisies ont estimé que la règle de l'article 3 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer était d'application absolument et que rien ne s'opposait à une saisie conservatoire sur un navire de mer même si le navire a déjà été cédé entre le moment de la naissance de la créance maritime et le moment où la saisie conservatoire a été pratiquée<sup>110</sup>.

Cette conception a été rectifiée entre-temps en ce sens qu'une telle saisie est possible par un créancier hypothécaire ou privilégié. En effet, la saisie ne crée pas de droit de suite.

---

<sup>106</sup> Haeck, Y., "Article 1. Recht op bescherming van de eigendom", dans Vande Lanotte, J. et Haeck, Y. (éds.), *Handboek EVRM. Deel 2. Articlesgewijze commentaar, II*, (295), 386-387, n° 60.

<sup>107</sup> L'art. 16 Const. semble toutefois aller moins loin que l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole de la Conv. eur. D.H.. Voir, en bref, Vande Lanotte, J. et Goedertier, G., *Handboek Belgisch Publiekrecht*, Bruges, die Keure, 2010, 497-499, n° 737-739.

<sup>108</sup> C. eur. D.H. 31 octobre 2006, *Földes and Földesné Hajlik v. Hungary*, <http://www.echr.coe.int/>, notes 6 et 26.

<sup>109</sup> Selon Tuil, M.L., "Herbezinnen op het beslagrecht", *Ars Aequi* 2011, (98), 102.

<sup>110</sup> Voir et comp. De Beule-Leers, 91-92, n° 154; Dirix, E., "Bewaard beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 55, n° 16; Franssen, W., "La saisie d'un navire affrété. Le droit positif belge", *DMF* 2010, (573), 577; Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans *LA Libert*, (375), 381.

Dans son arrêt du 27 mars 2003 dans l'affaire « Sokna »<sup>111</sup>, la Cour de Cassation a par conséquent considéré :

*[...] qu'en vertu de l'article 3, 1° de la Convention pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer signée à Bruxelles le 10 mai 1952 et de l'article 1469, § 1<sup>er</sup>, du Code judiciaire y correspondant, la saisie conservatoire peut être pratiquée soit sur le navire auquel la créance se rapporte soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte ; que la saisie conservatoire peut être pratiquée sur le navire auquel se rapporte la créance maritime, peu importe que ce soit le propriétaire du navire ou une autre personne qui réponde de cette créance maritime au sens de l'article 1468 du Code judiciaire ;*

*Attendu qu'en vertu de l'article 9 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer signée à Bruxelles le 10 mai 1952, aucune disposition de la Convention ne peut être considérée comme créant un droit de créance qui, en dehors des stipulations de cette convention, n'existerait pas selon la loi à appliquer au litige et ne confère aux demandeurs aucun droit de suite autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable ; que cette disposition signifie que la convention n'instaure aucun droit de créance personnel et ne crée aucun droit de suite sur le navire ;*

*Attendu qu'il ressort de ces dispositions que lorsque le navire auquel se rapporte la créance maritime est cédé postérieurement à la naissance de cette créance, le créancier ne peut pratiquer une saisie conservatoire sur ce navire que s'il dispose d'un droit de suite sur ce navire au titre de créancier hypothécaire ou privilégié ;*

*Attendu que les juges d'appel ont considéré que le point de vue de la demanderesse « ne peut être suivi lorsqu'elle fait valoir qu'elle ne doit pas accepter la saisie conservatoire pratiquée sur la navire Sokna dès lors qu'elle a été pratiquée après qu'elle est devenue propriétaire du navire en garantie d'une créance maritime qui est née avant le transfert de propriété » ;*

*Qu'en maintenant la saisie conservatoire sur le navire sans constater que la défenderesse dispose d'un droit de suite au titre de créancier hypothécaire ou privilégié, alors que la demanderesse avait invoqué que la saisie devait être conciliable avec les principes en matière de droit de suite, de privilèges et d'hypothèques, ils ont violé les dispositions invoquées ;*

La Cour d'Appel de Gand a suivi la position de la Cour de Cassation dans un arrêt du 24 février 2004<sup>112</sup>.

**10.49.** La question de la personne qui doit être considérée comme propriétaire d'un navire trouve sa réponse dans l'article 3 (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et l'article 1469, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa C. jud., qui disposent que des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes. Par l'expression « parts de propriété », il faut entendre les parts de propriété dans le navire de mer correspondant<sup>113</sup>. Dans la terminologie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il s'agit des « parts du navire »<sup>114</sup>.

<sup>111</sup> Cass. 27 mars 2003, *RHA* 2003, 6, *Eur.Vervoerr.* 2003, 326, *TBH* 2003, 848, *NjW* 2003, 1074 ; Voir aussi Berlingieri, 213, n° 7.53 et Cass. fr. 4 octobre 2005, *RCDIP* 2006, 405, avec note.

<sup>112</sup> Gand 24 février 2004, *RHA* 2006, 27 ; Voir aussi Franssen, W., «La saisie d'un navire affrété. Le droit positif belge», *DMF* 2010, (573), 578.

<sup>113</sup> Berlingieri, 259, n° 8.07.

<sup>114</sup> Voir Livre bleu 4.

**10.50.** Enfin, il faut se demander si une réglementation légale plus précise est possible et nécessaire en ce qui concerne le phénomène des « single ship companies »<sup>115</sup>.

Une « single ship company » est une société qui possède seulement un navire. Souvent, ce navire est le seul élément de patrimoine de la société concernée de telle sorte que le navire n'a pas de navire jumeau « direct ». Il arrive cependant que plusieurs « single ship companies » appartiennent toutes, en réalité, au(x) même(s) propriétaire(s).

En principe, il n'existe aucune objection à un tel compartimentage en droit des sociétés. Par essence, le but même de la société consiste à limiter le risque<sup>116</sup>. Il peut cependant arriver que différentes « single ship companies » se présentent ensemble comme une seule grande compagnie, de telle sorte qu'une personne extérieure ait l'impression d'avoir affaire à une seule entreprise.

À ce propos, on peut se demander si, dans un tel cas, une saisie du fait d'une dette d'un navire peut être pratiquée sur un autre navire qui appartient à une autre « single ship company » du même groupe. En règle générale, une telle saisie sur un navire jumeau *apparent* n'est pas possible étant donné que, dans ce cas, les navires n'ont pas les mêmes propriétaires<sup>117</sup>. La seule possibilité de tout de même pratiquer une saisie sur le navire d'une autre société est de passer outre la structure distincte de la société, en d'autres termes de « briser » la personnalité juridique (*piercing the corporate veil*).

La Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne contient aucune disposition qui interdise expressément une telle percée.

Une percée de la personnalité juridique semble possible en principe en Belgique si les éléments concrets indiquent que les différentes sociétés constituent en réalité un tout et que la personnalité juridique distincte n'est qu'une apparence qui ne concorde pas avec la réalité<sup>118</sup>.

À ce propos, rappelons l'arrêt « Alpha Sun » de la Cour d'Appel d'Anvers du 1<sup>er</sup> février 1994, qui a résumé les principes relatifs à la percée de la personnalité juridique dans la considération :

*[...] dat de doorbraak van rechtspersoonlijkheid met terughoudendheid moet worden beoordeeld; dat op zich, de identiteit van de vennoten en/of het bestuur of de doorgedreven samenwerking op zich niet zo'n doorbreking kunnen wettigen; dat zo'n doorbraak mogelijk is wanneer het afzonderlijk bestaan van de rechtspersoon een fictie is; dat derden zich terzake kunnen beroepen op het algemene leerstuk van de simulatie; dat zij met alle middelen rechtens het bewijs mogen leveren van de werkelijkheid achter de schijnbare toestand; dat zo'n grondslag, onder omstandigheden, ook kan gevonden worden in de leer van het rechtsmisbruik dat eraan in de weg staat dat de afgescheiden rechtspersoonlijkheid wordt aangewend*

---

<sup>115</sup> Aussi appelées « one ship companies ».

<sup>116</sup> Insel, B., « Commentaar op recente transportrechtelijke uitspraken », *RHA* 1996, (105), 118.

<sup>117</sup> Comp. Van Aerde, C., « Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen », dans *LA Libert*, (375), 393-394.

<sup>118</sup> Pour la jurisprudence, voir, en particulier, Van Aerde, C., « Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen », dans *LA Libert*, (375), 394-406 ; comp. Delwaide SB, 167-168, n° 153 ; Delwaide-Blockx 1991, 1018, n° 237 ; Dirix, E., « Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling » dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 55-56, n° 18 ; Franssen, W. et Mottrie, F., « Bewarend beslag op zeeschip », dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 194-195 ; Insel, B., « Commentaar op recente transportrechtelijke uitspraken », *RHA* 1996, (105), 118-123 ; Mackay, Art. 1469, 4-6, n° 2 ; Van Aerde, C., « La saisie d'un navire autre que le navire auquel se rapporte la créance. Le droit positif belge », *DMF* 2010, (579), 586-591.

*om afbreuk te doen aan de rechten van de schuldeisers; dat in geval van bedrog en collusie bijkomend steun kan gevonden worden in het beginsel "Fraus omnia corrumpit"[""]<sup>119</sup>.*

La raison pour laquelle, dans cette optique, aucune réglementation légale plus précise n'est souhaitable en ce qui concerne les « single ship companies » sera expliquée ci-dessous<sup>120</sup>.

- AMBIGUÏTÉ CONCERNANT LA SAISIE EN VERTU D'UN JUGEMENT

**10.51.** En vertu de l'article 1414 C. jud., tout jugement, même non exécutoire nonobstant opposition ou appel, tient lieu d'autorisation de saisir conservatoirement pour les condamnations prononcées.

Selon le texte néerlandais du rapport du Commissaire royal Van Reepinghen, l'article 1414 est pleinement d'application à la saisie conservatoire sur navire. L'article 1468 C. jud., qui dispose que la saisie conservatoire sur un navire de mer ne peut être autorisée que pour garantir une créance maritime n'est par conséquent pas d'application lorsque le créancier pratique une saisie en vertu d'un jugement<sup>121</sup>. Par conséquent, certains auteurs estiment qu'il est possible de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer pour n'importe quelle créance sur la base d'un jugement<sup>122</sup>.

Le texte français du rapport Van Reepinghen mentionne toutefois le contraire de la version néerlandaise (selon Van Aerde, le traducteur de service a eu « un moment de faiblesse »<sup>123</sup>). Selon le texte français, l'article 1468 C. jud. est également d'application si la saisie conservatoire est pratiquée en vertu d'un jugement<sup>124</sup>. Certains auteurs semblent suivre cette interprétation et estiment que la possibilité de pratiquer une saisie conservatoire en vertu d'un jugement qui contient une condamnation pour une créance maritime n'est pas conciliable avec l'article 2 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>125</sup>. Ce dernier article dispose que, sur un navire battant pavillon d'un des États contractants, une saisie ne peut être pratiquée dans le ressort d'un État contractant qu'en vertu d'une créance maritime. En d'autres termes, une saisie conservatoire n'est autorisée que pour garantir une créance maritime de telle sorte qu'elle n'est pas possible pour des créances autres que maritimes, même en vertu d'un jugement. Naturellement, un jugement dans lequel le débiteur est complet pour une créance maritime constitue effectivement un motif de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer. À tout ceci, il faut ajouter que l'article 4 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, quoi qu'il en soit, exige toujours une autorisation d'un juge – qui, en l'espèce, doit

---

<sup>119</sup> Anvers, 1<sup>er</sup> février 1994, *RHA* 1994, 227 ; comp. Sais. Anvers 7 avril 2011, DOLPHIN MARITIME Co. Ltd. / KARAVODO TRANSPORTATION CORPORATION c.s., 11-2073-A, inédit. ; Dirix, E., "Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 56, n° 18.

<sup>120</sup> Voir *infra*, n° 10.125.

<sup>121</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-1964, n° 60, 329.

<sup>122</sup> Delwaide-Blockx 1991, 1016-1017, n° 233 ; Dujardin BUSB, 13, n° 35 ; Storme, M., "Rechter ter zee. Beschouwingen over de tussenkost van de rechter dans scheepszaken", *TBH* 1985, (420), 424-425, n° 7 ; comp. De Beule-Leers, 129-130, n° 211 ainsi que, plutôt neutre, Mackay, K., "L'exigence de la créance maritime prévue par la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 exclut-elle des créances de nature maritime mais qui ne figurent pas à l'article 1<sup>er</sup> (effet de l'article 8 de la convention). Le droit positif belge", *DMF* 2010, (561), 566.

<sup>123</sup> Van Aerde ZOB, 31, n° 26.

<sup>124</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-1964, n° 60, 329.

<sup>125</sup> Voir et comp. Dirix, E., "Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 45, n° 3 ; Van Aerde ZOB, 31, n° 2 ; Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 97-98, avec une distinction à la lumière de l'art. 8 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

examiner s'il s'agit effectivement d'une créance maritime – et que la Convention n'est pas d'application à la saisie-exécution en vertu de son article 1<sup>er</sup> (2)<sup>126</sup>.

Il apparaît que la version française du rapport Van Reepinghen traduit la position correcte, conforme à la Convention. Il est souhaitable de l'expliquer dans le Code belge de la Navigation.

- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE LA SAISIE SUR DES ACCESSOIRES DU NAVIRE ET, EN PARTICULIER, DES SOUTES

**10.52.** Une saisie conservatoire à bord d'un navire ne concerne pas toujours la totalité du navire. Dans certains cas, une saisie conservatoire peut être pratiquée sur certaines choses à bord d'un navire. La raison de pratiquer une telle saisie conservatoire réside souvent dans le fait que le créancier/saisissant ne peut satisfaire aux conditions légales pour pratiquer une saisie conservatoire sur le navire de mer lui-même<sup>127</sup>. L'exemple type d'une telle saisie conservatoire sur des choses à bord d'un navire est la saisie sur les carburants du navire ou « soutes ».

La saisie conservatoire sur des choses à bord et, en particulier, sur les soutes n'est régie spécifiquement ni dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, ni dans le Code judiciaire.

Les questions suivantes se posent successivement à ce propos (1) si les soutes sont saisissables séparément, (2) si une saisie distincte des soutes est compatible avec la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, (3) si une saisie sur les soutes est possible ou si elle est régie par les règles de droit relatives à la saisie conservatoire sur navire de mer ou par les règles de droit commun en matière de saisie, (4) comment les règles relatives au cantonnement doivent être appliquées.

**10.53.** La réponse à la question relative à la saisissabilité distincte des soutes dépend du statut juridique de celles-ci<sup>128</sup>.

Cette question ne fait pas l'unanimité dans la doctrine belge. Certains auteurs ont constaté que les soutes faisaient partie du navire ou des éléments du navire et, par conséquent, n'étaient pas saisissables distinctement<sup>129</sup>, d'autres ont argumenté qu'il s'agit d'accessoires du navire<sup>130</sup>, tandis que d'autres encore prétendent que les soutes elles-mêmes ne peuvent être considérées comme des accessoires du navire<sup>131</sup>.

Bien que la jurisprudence en la matière soit rarement publiée, une saisie distincte sur des soutes s'avère fréquente dans la pratique juridique et les soutes ne sont apparemment pas considérées comme des éléments du navire dans ce contexte<sup>132</sup>.

---

<sup>126</sup> Voir sur ce dernier point Fransen, W. et Mottrie, F., “Bewarend beslag op zeeschip”, dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 204-205; Van Aerde ZOBB, 121, n° 149.

<sup>127</sup> Comp. Raison, O., “La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la Convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif français”, *DMF* 2010, (592), 592.

<sup>128</sup> Comp., entre autres, Peters, J.-F., “La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge”, *DMF* 2010, (597), 599.

<sup>129</sup> Van Aerde ZOBB, 134, n° 172.

<sup>130</sup> Den Haerynck, W., “Beslag op “bunkers””, dans *LA Libert*, (89), 92.

<sup>131</sup> Delwaide SB, 11, n° 8.

<sup>132</sup> Comp. à ce sujet. Peters, J.-F., “La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge”, *DMF* 2010, (597), 599.

En ce qui concerne le droit belge en vigueur, on peut constater entre-temps qu'une saisie conservatoire distincte sur les soutes est réputée possible en pratique.

Il faut toutefois noter que le statut des soutes, en droit commercial, doit éventuellement être déterminé à l'aide du droit étranger<sup>133</sup>.

*La lege ferenda* doit rappeler que les biens de consommation se trouvant à bord, nécessaires ou utiles à l'usage normal du navire, y compris les soutes, sont considérés comme des « accessoires du navire » dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>134</sup>.

**10.54.** Il n'est pas si facile de répondre à la question de la compatibilité de la saisie conservatoire sur des accessoires du navire, en particulier sur des soutes, avec la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Une saisie sur les soutes du navire ou sur d'autres biens de consommation ou accessoires qui sont nécessaires pour l'utilisation du navire peut empêcher le navire de naviguer de telle sorte que le navire est en réalité saisi.

Une telle mesure de saisie est intéressante pour les saisisseurs qui ne peuvent satisfaire aux conditions strictes pour pratiquer une saisie conservatoire sur le navire de mer, telles qu'elles sont mentionnées dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Selon l'auteur français Ndende, la saisie conservatoire sur les soutes d'un navire sur la base d'une créance qui n'est pas une créance maritime au sens de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer revient donc à esquiver cette Convention<sup>135</sup>.

Berlingieri met en garde également contre un détournement de la Convention et affirme que les biens saisis d'une personne autre que le propriétaire du navire doivent être déposés à quai afin que le navire ne soit pas ralenti. S'il se produit tout de même un retard, le saisisseur en serait responsable<sup>136</sup>.

L'avocat français Raison reconnaît que la saisie de soutes sert souvent à contourner les règles relatives à la saisie sur navire mais constate qu'il n'existe pas de réglementation spécifique et il ne serait pas possible d'appliquer à la saisie des soutes les règles de la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer. Il attire l'attention sur le fait que la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer n'aborde pas cette matière et note que la pratique de la saisie des soutes est aussi largement répandue en France<sup>137</sup>.

Peters constate également que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer n'est pas d'application aux saisies sur soutes<sup>138</sup>.

---

<sup>133</sup> Voir Den Haerynck, W., "Beslag op "bunkers"", dans LA Libert, (89), 90-91 et, plus précisément, Livre bleu 3.

<sup>134</sup> Voir Livre bleu 3, en particulier l'art. 3.1, 12°.

<sup>135</sup> Ndende, M., "La problématique de la saisie des soutes: La restauration de l'autorité du Droit Maritime", *DMF* 1998, (771), 784 et 785 ; Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (597), 601-602.

<sup>136</sup> Berlingieri, 178, n° 5.33.

<sup>137</sup> Raison, O., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la Convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif français", *DMF* 2010, (592), 592, 593 et 596-597.

<sup>138</sup> Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (597), 603.

Il semble qu'il faille en conclure que la saisie sur soutes n'est pas régulée spécialement par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et n'est pas non plus soumise à la Convention au sens général mais qu'une telle saisie ne peut conduire à esquiver la Convention - en particulier la limitation de la saisie aux créances maritimes, visée à l'article 2 de celle-ci.

**10.55.** Si la saisie conservatoire sur les accessoires du navire et, en particulier sur les soutes doit être réputée possible, il faut s'interroger sur le régime juridique auquel une telle saisie est soumise. Bien que la situation soit moins claire en France<sup>139</sup>, la question semble assez limpide en Belgique : tandis que la saisie conservatoire sur navires de mer et les éléments correspondants du navire est régie par les règles particulières relatives à la saisie conservatoire sur navires de mer, le régime général relatif à la saisie conservatoire et, en particulier, le régime de droit commun relatif à la saisie conservatoire sur biens mobiliers, prévue dans les articles 1422 à 1428 C. jud.<sup>140</sup>, est d'application à la saisie conservatoire sur les accessoires du navire et, en particulier, les sites.

Il faut remarquer que, dans l'état actuel de la législation, la saisie sur soutes ne doit pas être signifiée ou notifiée au capitaine et aux administrations des voies navigables et du port, ce qui ne conduit pas non plus à une interdiction de faire voile conformément à l'article 1471 C. jud.<sup>141</sup>.

Par ailleurs, l'attention est attirée sur la possibilité que les soutes doivent être considérées comme des combustibles nécessaires au saisi ou à sa famille pendant un mois - insaisissable conformément à l'article 1408, § 1<sup>er</sup>, 5<sup>o</sup> C. jud.<sup>142</sup>. D'autant que l'Ébauche de Code belge de la Navigation vise également à s'appliquer à la navigation non commerciale<sup>143</sup>, la réglementation susmentionnée ne peut en effet pas être perdue de vue.

**10.56.** Par ailleurs, les règles de droit commun en matière de cantonnement sont d'application à la saisie sur soutes. Celles-ci peuvent être utilisées pour libérer les soutes - et le navire<sup>144</sup>.

Conformément à l'article 1403 C. jud., le débiteur sur qui une saisie a été faite ou permise à titre conservatoire, peut, en tout état de cause, libérer les avoirs sur lesquels elle porte ou faire obstacle à la saisie, en déposant, soit à la Caisse des Dépôts et Consignations, soit aux mains d'un séquestre agréé ou commis, un montant suffisant pour répondre de la créance en principal, intérêts et frais. Quand la saisie porte sur des sommes, ce dépôt peut être fait au moyen des fonds saisis ; quand elle porte sur d'autres biens, il peut avoir lieu au moyen du produit de la vente de tout ou partie de ceux-ci.

Toujours selon la disposition légale citée, le débiteur se pourvoit préalablement devant le juge des saisies, qui règle le mode et les conditions du dépôt des fonds et s'il échet, de la vente de tout ou partie des biens saisis.

---

<sup>139</sup> Pour plus de précisions, voir *infra*, n° 10.89.

<sup>140</sup> De Beule-Leers, 9-10, n° 16; Den Haerynck, W., "Beslag op 'bunkers'", dans *LA Libert*, (89), 89 ; Dirix, E., "Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 56-57, n° 20; Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (597), 599; Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 78-79 ; Verstrepen IEL, 184, n° 370.

<sup>141</sup> Den Haerynck, W., "Beslag op 'bunkers'", dans *LA Libert*, (89), 95.

<sup>142</sup> Den Haerynck, W., "Beslag op 'bunkers'", dans *LA Libert*, (89), 95.

<sup>143</sup> Livre bleu 1, 180, n° 1.217 et les références qu'il contient.

<sup>144</sup> Pour plus de précisions, voir Den Haerynck, W., "Beslag op 'bunkers'", dans *LA Libert*, (89), 97-99 ; Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (597), 601-602.

L'article 1407 C. jud. dispose par ailleurs que, dans tous les cas où une saisie, à titre conservatoire ou à titre exécutoire, frappe des fonds ou effets mobiliers qui se trouvent entre les mains d'une autre personne que le débiteur, celui-ci, le tiers qui les détient et le créancier qui les a saisis peuvent se pourvoir devant le juge des saisies pour faire ordonner soit le dépôt des fonds ou effets mobiliers aux mains d'un séquestre agréé ou commis, soit, s'il s'agit d'espèces liquides ou à échoir, leur dépôt à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Deux décisions de juges des saisies à Anvers<sup>145</sup> et Bruges<sup>146</sup> sont intéressantes à cet égard. Le débiteur a été autorisé à cantonner la valeur du carburant (le bien saisi)<sup>147</sup>.

La première affaire concernait une saisie sur les soutes d'un navire. Le saisi a demandé au juge des saisies de lever la saisie en échange d'une sûreté de la valeur des soutes saisies. Les saisis ont estimé qu'une sûreté devait être constituée d'une valeur de la cause de la saisie, à savoir la créance contre le débiteur saisi. Le juge a autorisé le cantonnement de l'objet de la saisie et a considéré à cet égard :

*Het beslag heeft hier tot gevolg dat het schip waarin de bunkers zich bevinden wordt geblokkeerd. Dit euvel dient in ieder geval zo spoedig mogelijk ongedaan te worden gemaakt. Dit kan perfect door het overpompen van de bunkers uit het kwetsieuzer schip en deze te bewaren. Dergelijke maatregel brengt aanzienlijke kosten met zich mee en is economisch niet te verantwoorden. Hetzelfde resultaat kan worden bereikt door een kantonnement van het voorwerp van het beslag, namelijk een zekerheid voor de waarde van de bunkers. Daardoor is geen bevrijding van het beslag maar is er enkel een verplaatsing van de in beslag genomen goederen zonder dat aan het beslag zelf wordt geraakt.*

La décision du juge des saisies de Bruges concernait la saisie conservatoire sur le carburant d'un avion. En vertu d'une décision d'autorisation unique, la saisie a été pratiquée sur le contenu des réservoirs de carburant d'un avion. Le débiteur saisi a demandé au juge des saisies de pouvoir cantonner à un montant de la valeur du carburant saisi. Le juge des saisies de Bruges a considéré :

*Eiseres [...] stelt in het inleidend exploit een subsidiaire vordering om de tegenwaarde van de fuel 2578 USD te blokkeren op een rubriekrekening, zodat het vliegtuig weer zou kunnen vertrekken. Daaruit moet dus worden begrepen dat de aangestelde sekwester de in beslag genomen fuel in het vliegtuig heeft gelaten. Verweerster, die in de eerste conclusie onder [het] punt [...] aangaande hoogdringendheid [...] had gesteld “.. dat de brandstof enig onderpand van haar, immers elk moment dreigde te verdwijnen bij het starten van het vliegtuig” stelt daarna onder [het] punt [...] aangaande het aanbod tot consignatie dat article 1403 Ger. W. uitdrukkelijk dat de schuldenaar tegen wie bewarend beslag is gedaan, zich kan bevrijden door een bedrag in bewaring te geven toereikend tot waarborg voor de schuld in hoofdsom, interesten en kosten, en gezien deze volgens de beschikking totaal 131.250 USD bedraagt, het voorstel niet kan worden in overweging genomen. De machtigingsbeschikking van 14 mei 1998 vermeldt formeel dat huidige verweerster wordt gemachtigd “om EENMALIG bewarend beslag te leggen op de brandstofvoorraad”. De ratio is dat bij bewarend beslag op een (in een vliegtuig aanwezige) brandstofvoorraad, indien de sekwester deze zou hebben laten overpompen en aan de grond in bewaring gesteld, een nieuwe tankebeurt*

---

<sup>145</sup> Sais. Anvers, 11 avril 2008, *Eur.Vervoer.* 2009, 193.

<sup>146</sup> Sais. Bruges, 29 mai 1998, AIR MEMPHIS en AL PHARAANA CONTINENT BVBA / ANOVA FOOD NV, A.R. 98/1530/A., inédit.

<sup>147</sup> Voir aussi Peters, J.-F., “La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge”, *DMF* 2010, (597), 602.

*niet opnieuw onder bewarend beslag zou kunnen worden gelegd daar het niet de bedoeling kan zijn het vliegtuig (dat onbetwist aan een andere vennootschap toebehoort, [...]) wordt tegengehouden.*

*Nu zou door de redenering van eiseres, bij niet betaling van de integrale schuld, het vliegtuig aan de grond worden gehouden, wat niet de ratio is van de machtigingsbeschikking.*

*Derhalve kan met de specifieke inhoud van de machtigingsbeschikking niet worden voorgehouden dat het behoud van het bewarend beslag in het vliegtuig kan worden afgedwongen.*

*Bewarend beslag kan geen drukkingsmiddel zijn.*

*Hier is specifiek duidelijk dat eiseres - beslagene - haar voorstel doet om het vliegtuig te deblokken (vliegtuig waarop géén bewarend beslag is en welke ook duidelijk in de machtigingsbeschikking niet werd geïmprimeerd) en zij zich anders niet zou wensen te bevrijden in de zin van article 1403 Ger. W. door consignatie om het in beslag genomen goed (de brandstofvoorraad) terug te krijgen.*

*Verweerster maakt geen bezwaar tegen de waardebeoordeling voor de brandstofvoorraad.*

*Derhalve dient de subsidiaire vordering van eiseres [...] te worden aanvaard [...] (mise en évidence soulignée dans l'original).*

Dans un commentaire récent, Peters conclut que la jurisprudence concernant le cantonnement en matière de saisie sur soutes n'est pas définitivement arrêtée<sup>148</sup>.

**10.57.** Force est de conclure de ce qui précède que l'insécurité juridique règne en ce qui concerne la saisie sur soutes et qu'une réglementation légale élémentaire est par conséquent souhaitable. Les intérêts en présence seront approfondis ci-dessous<sup>149</sup>.

- AMBIGUÏTÉ À PROPOS DES RÈGLES APPLICABLES À LA SAISIE SUR BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

**10.58.** La question des dispositions légales qui sont précisément d'application à la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure manque de clarté.

À première vue, toutes les dispositions du Chapitre VII du Titre II de la Partie V du Code judiciaire semblent se rapporter à la saisie conservatoire des navires et des bateaux. Le chapitre porte en effet le titre « La saisie conservatoire sur navires et bateaux ». Le premier alinéa du premier article du chapitre (art. 1467) traite aussi expressément des navires et bateaux. À l'article 1468, qui contient la liste des créances maritimes, il est spécifiquement question d'une saisie sur un navire *de mer*. Dans d'autres dispositions, on parle de navires *tout court*.

**10.59.** La question des dispositions qui régissent la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure a fait débat dans la doctrine.

Fransen estime qu'un seul article du chapitre VII du Code judiciaire est d'application à la saisie conservatoire sur bateaux, à savoir l'article 1467<sup>150</sup>.

La majeure partie de la doctrine estime que les règles particulières des articles 1467 à 1480 C. jud. inclus sont d'application aux bateaux de navigation intérieure, à l'exception des articles 1468 et 1469, qui s'appliquent uniquement aux navires de mer<sup>151</sup>.

<sup>148</sup> Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (597), 602.

<sup>149</sup> Voir *infra*, n° 10.126.

<sup>150</sup> Fransen, W., "La saisie d'un navire affrété. Le droit positif belge", *DMF* 2010, (573), 573, vn. 71.

<sup>151</sup> De Beule-Leers, 11, n° 17 ; Delwaide SB, 3, n° 1 ; Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 73.

Cette dernière vision semble logique étant donné que les articles 1468 et 1469 C. jud. sont fondés sur la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Pour ce qui ne fait pas l'objet d'un régime dérogatoire dans les dispositions relatives à la saisie conservatoire sur navires, il faut naturellement se reporter aux dispositions générales en matière de saisie conservatoire, même en ce qui concerne les bateaux.

**10.60.** Étant donné que les articles 1468 et 1469 C. jud. ne sont pas d'application aux bateaux de navigation intérieure, les conditions pour pratiquer une saisie conservatoire sur un bateau sont fondamentalement différentes des conditions pour pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer.

**10.61.** Tout d'abord, il est nécessaire de disposer d'une créance maritime pour pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer, en vertu de l'article 1468. Il n'est pas indispensable de disposer d'une créance maritime pour pratiquer une saisie conservatoire sur bateau<sup>152</sup>. Dès lors, il est possible de pratiquer une saisie conservatoire sur le bateau de navigation intérieure pour toutes les créances que le débiteur possède sur le propriétaire d'un bateau, quelle qu'en soit la cause.

**10.62.** Ensuite, il suffit, pour pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer, d'alléguer une créance maritime et il n'est pas requis que cette créance maritime réponde aux conditions de l'article 1415 C. jud.<sup>153</sup>. Pour pratiquer une saisie conservatoire sur un bateau, il est en revanche nécessaire que la créance réponde aux conditions de l'article 1415 C. jud. Par conséquent, cette créance devra être certaine, exigible et liquide (ou susceptible d'une évaluation provisoire) avant que l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire ne soit accordée<sup>154</sup>.

**10.63.** Enfin, il n'est pas nécessaire, pour pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer, de disposer d'une créance sur le propriétaire du navire de mer. En vertu de l'article 1469 C. jud., il est toujours possible de pratiquer une saisie conservatoire sur le navire de mer auquel la créance se rapporte, que ce soit le propriétaire ou l'utilisateur (affrètement ou toute autre personne que le propriétaire) qui répond de la dette maritime.

Pour pratiquer une saisie conservatoire sur un bateau de navigation intérieure, il est toutefois requis de disposer d'une créance contre le propriétaire du bateau<sup>155</sup>. Conformément à l'article 1413 C. jud., une saisie conservatoire ne peut en effet être pratiquée que sur les biens de son débiteur.

**10.64.** En ce qui concerne la saisie sur navires de mer, la nécessité de l'urgence n'est pas clairement établie<sup>156</sup>.

La saisie conservatoire sur bateaux ne peut clairement être autorisée que dans les cas d'urgence (art. 1413 C. jud.).

**10.65.** Enfin, il faut encore signaler la différence dans le régime de la saisie de navires jumeaux.

---

<sup>152</sup> Mackay, Art. 1467-1480, 6.

<sup>153</sup> Voir *supra*, n° 10.39 et suiv.

<sup>154</sup> Comp. Mackay, Art. 1468, 6, n° 2.

<sup>155</sup> Comp. Mackay, Art. 1468, 6, n° 2.

<sup>156</sup> Voir *supra*, n° 10.31 et suiv.

Conformément à l'article 1469 C. jud., il est possible de pratiquer une saisie conservatoire sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte. Une disposition analogue est prévue au § 2 de cet article en ce qui concerne les créances dont répond une autre personne. Une saisie conservatoire peut notamment être pratiquée non seulement sur le navire affrété auquel la créance se rapporte mais aussi sur tous les autres navires qui appartiennent à l'affréteur.

L'article 1469 C. jud. n'est pas d'application à la saisie conservatoire sur bateaux. La possibilité de pratiquer une saisie conservatoire sur d'autres navires du débiteur (par exemple, des navires jumeaux du bateau dont cette personne est propriétaire) découle de la règle générale de l'article 7 L. Hyp. en vertu de laquelle quiconque est obligé personnellement est tenu de remplir ses engagements sur tous ses biens mobiliers ou immobiliers, présents et à venir.

**10.66.** Étant donné que le Code judiciaire n'indique pas assez clairement quelles dispositions régissent la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure, il convient d'apporter plus de clarté à ce sujet aussi dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

#### B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

##### - LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952 SUR LA SAISIE DES NAVIRES DE MER

**10.67.** Comme indiqué<sup>157</sup>, la Belgique est actuellement liée par la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer.

Près de quatre-vingts autres États sont dans le même cas. Tous les pays voisins de la Belgique en font partie.

Smeele qualifie la Convention de « succès raisonnable au niveau régional sur le plan formel », plus précisément en Europe et en Afrique<sup>158</sup>. Un auteur belge, tel que T. Kegels parle également d'un succès<sup>159</sup>. Dans sa thèse sur l'harmonisation internationale du droit maritime, Rimaboschi qualifie ni plus ni moins la Convention comme « un instrument formidable pour l'unification »<sup>160</sup> et, d'emblée, « le seul instrument uniforme ayant poursuivi un résultat appréciable dans le but d'unifier le droit maritime dans le domaine visé »<sup>161</sup>.

Comme indiqué<sup>162</sup>, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer produit un effet direct dans notre ordre judiciaire.

**10.68.** La Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer a été une tentative de conciliation des traditions continentales et anglo-saxonnes en matière de saisie sur navires.

Des possibilités étendues de saisie étaient d'application sur le continent dans l'intérêt du débiteur. Il était notamment possible de pratiquer une saisie conservatoire pour des créances tant civiles

---

<sup>157</sup> Voir *supra*, n° 10.7.

<sup>158</sup> Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, dans De Ly, F., Haak, K.F. et van Boom, W.H. (éd.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, La Haye, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (225), 240.

<sup>159</sup> Kegels, T., “De conventie ter voorkoming van bewarend beslag op schepen Genève 1999”, dans LA Libert, (195), 199; Kegels, T., “Arrest of Ships. The End of the Uniformity?”, dans LA Wijffels, (111), 113.

<sup>160</sup> Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, 211.

<sup>161</sup> Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, 254.

<sup>162</sup> Voir *supra*, n° 10.11.

que maritimes et ce, sur tous les navires qui appartenait au débiteur. Dans le droit anglo-saxon, l'intérêt de la liberté de navigation dominait, les navires étaient considérés comme une entité autonome et une saisie ne pouvait être pratiquée que pour une créance maritime et ce, sur le navire auquel la créance se rapportait ; d'autres navires du propriétaire n'étaient pas pris en considération.

Le compromis auquel est parvenu la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer impliquait la concession continentale de limiter les causes des créances aux créances maritimes. Les pays régis par le *common law* ont accepté en échange la concession qu'une saisie puisse également être pratiquée sur les autres navires du propriétaire du navire (les navires dits jumeaux)<sup>163</sup>.

**10.69.** En vue d'une bonne compréhension des nouvelles dispositions légales proposées ci-dessous, le tableau suivant présente, de gauche à droite, les versions authentiques, en français et en anglais, la traduction belge en néerlandais et la traduction néerlandaise des dispositions matérielles<sup>164</sup> de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer :

---

<sup>163</sup> Voir, en détail, Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, et 230 et suiv. Et aussi 214 ; comp. plus brièvement, entre autres Claringbould, M.H. et van Lynden, C.J.H., "Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen", *NJB* 1986, (837), 837-838 ; Delwaide-Blockx 1991, 1019, n° 239 ; Dirix, E., "Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 44, n° 2 ; Kegels, T., "Arrest of Ships. The End of the Uniformity ?", dans LA Wijffels, (111), 114 ; Mackay, Art. 1467-1480, 5 ; Roland, R., "Opgepast: gevaarlijke bocht !", dans LA Van den Heuvel, (315), 317-318 ; Voir aussi concl. Av. gén. D'Hoore pour l'arrêt « Omala » de la Cour de Cassation (voir *supra*, n° 10.44) ; pour une description détaillée de la conclusion de la Convention, voir Delwaide SB, 76 et suiv., n° 68 et suiv.

<sup>164</sup> Les dispositions techniques conventionnelles de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer (art. 11-18) ont été omises.

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952	International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the arrest of seagoing ships, signed at Brussels, on May 10, 1952	Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend te Brussel op 10 mei 1952	Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regels betreffende het conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend te Brussel op 10 mei 1952
<p>Article 1</p> <p><i>Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous :</i></p> <p>(1) "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :</p> <p>(a) <i>dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;</i></p> <p>(b) <i>pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;</i></p> <p>(c) <i>assistance et sauvetage;</i></p> <p>(d) <i>contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;</i></p> <p>(e) <i>contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;</i></p> <p>(f) <i>pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;</i></p> <p>(g) <i>avarie commune;</i></p> <p>(h) <i>prêt à la grosse;</i></p> <p>(i) <i>remorquage;</i></p>	<p>Article 1</p> <p><i>In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:</i></p> <p>(1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:</p> <p>(a) <i>damage caused by any ship either in collision or otherwise;</i></p> <p>(b) <i>loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;</i></p> <p>(c) <i>salvage;</i></p> <p>(d) <i>agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;</i></p> <p>(e) <i>agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;</i></p> <p>(f) <i>loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;</i></p> <p>(g) <i>general average;</i></p> <p>(h) <i>bottomry;</i></p> <p>(i) <i>towage;</i></p>	<p>Article 1</p> <p><i>In dit Verdrag hebben de hiernavolgende woorden de onderstaande betekenissen :</i></p> <p>(1) "Zeevordering" betekent inschuld of recht uit een der volgende oorzaken :</p> <p>(a) <i>schade door een schip veroorzaakt, hetzij door aanvaring, hetzij anderszins;</i></p> <p>(b) <i>verlies van mensenlevens of lichamelijke letsel, veroorzaakt door een schip of voortspruitend uit een scheepsbedrijf;</i></p> <p>(c) <i>hulp en berging;</i></p> <p>(d) <i>huur- of bevrachtingsovereenkomsten bij charterpartij of anderszins;</i></p> <p>(e) <i>overeenkomsten tot vervoer van goederen met een schip, waarvan blijkt uit een charterpartij, een cognossement of anderszins;</i></p> <p>(f) <i>verlies van of schade aan door een schip vervoerde zaken en reisgoederen;</i></p> <p>(g) <i>averij-grosse;</i></p> <p>(h) <i>bodemery;</i></p> <p>(i) <i>sleepvaart;</i></p>	<p>Article 1</p> <p><i>In dit Verdrag worden de volgende uitdrukkingen gebezigd in de hierna weergegeven betekenis:</i></p> <p>1. „zeerechtelijke vordering” betekent een vordering voortvloeiende uit:</p> <p>a. <i>schade, veroorzaakt door een schip in geval van aanvaring of anderszins;</i></p> <p>b. <i>dood of letsel, veroorzaakt door een schip of in verband met de exploitatie van een schip;</i></p> <p>c. <i>hulpverlening;</i></p> <p>d. <i>overeenkomsten betreffende het gebruik of de huur van een schip onder een charterpartij of anderszins;</i></p> <p>e. <i>overeenkomsten betreffende goederenvervoer per schip onder een charterpartij, cognossement of anderszins;</i></p> <p>f. <i>verlies van of schade aan goederen en bagage, vervoerd per schip;</i></p> <p>g. <i>avarij-grosse;</i></p> <p>h. <i>bodemery;</i></p> <p>i. <i>slepen;</i></p>

<p><i>(j) pilotage;</i>  <i>(k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;</i>  <i>(l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;</i>  <i>(m) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage;</i>  <i>(n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;</i>  <i>(o) la propriété contestée d'un navire;</i>  <i>(p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;</i>  <i>(q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.</i>  <i>(2) "Saisie" signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.</i>  <i>(3) "Personne" comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les Administrations et Etablissements publics.</i></p>	<p><i>(j) pilotage;</i>  <i>(k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;</i>  <i>(l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;</i>  <i>(m) wages of Masters, Officers, or crew;</i>  <i>(n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;</i>  <i>(o) disputes as to the title to or ownership of any ship;</i>  <i>(p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession, employment or earnings of that ship;</i>  <i>(q) the mortgage or hypothecation of any ship.</i>  <i>(2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.</i>  <i>(3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.</i></p>	<p><i>(j) loodsdiensien;</i>  <i>(k) leveranties, waar ook, van waren of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan;</i>  <i>(l) aanbouw, herstellingen, uitrusting van een schip of dokkosten;</i>  <i>(m) lonen van kapitein, officieren of bemanning;</i>  <i>(n) voorschotten van den kapitein en die van afzenders, bevrachters of tussenpersonen, verstrekt ten behoeve van het schip of den eigenaar hiervan;</i>  <i>(o) geschillen over den scheepseigendom;</i>  <i>(p) geschillen omtrent den medeëigendom van een schip of het bezit of beheer ervan, of de rechten op de beheersinkomsten uit een schip in medeëigendom;</i>  <i>(q) scheepshypotheek en scheepsverband.</i>  <i>(2) "Beslag" betekent de vastlegging van een schip na verlot van de bevoegde rechterlijke autoriteit ter bewaring van een zeevordering, maar het omvat niet de inbeslagneming van een schip tot tenuitvoerlegging van een executorialen titel.</i>  <i>(3) "Persoon" omvat elke natuurlijke en rechtspersoon, personen- en kapitaalvennootschap, alsmede de Staten en de openbare lichamen en instellingen.</i></p>	<p><i>j. beloodsing;</i>  <i>k. leveranties aan een schip van goederen of materiaal ten behoeve van de exploitatie of het onderhoud van het schip, ongeacht de plaats van levering;</i>  <i>l. bouw, herstelling of uitrusting van een schip of dokkosten;</i>  <i>m. lonen van de kapitein, officieren of bemanning;</i>  <i>n. uitgaven van de kapitein en die van verzenders, bevrachters of agenten voor rekening van het schip of zijn eigenaar;</i>  <i>o. geschillen over de eigendom van een schip;</i>  <i>p. geschillen tussen medeëigenaars van een schip over eigendom, bezit, exploitatie of exploitatie-opbrengsten van dat schip;</i>  <i>q. hypotheek of „mortgage” op een schip.</i>    <i>2. „Beslag” betekent het aanhouden van een schip met verlot van de bevoegde rechterlijke autoriteit ter verzekering van een zeerechtelijke vordering, maar omvat niet het leggen van beslag op een schip ter tenuitvoerlegging van een executorialen titel.</i>    <i>3. Onder „persoon” is begrepen iedere natuurlijke of rechtspersoon, personen- of kapitaalvennootschap, alsmede Staten, openbare besturen of lichamen.</i></p>
---	--	---	---

<p>(4) "Demandeur" signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.</p>	<p>(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.</p>	<p>(4) "Eiser" betekent een persoon, die te zijnen bate het bestaan van een zeevordering inroept.</p>	<p>4. „Schuldeiser” betekent een persoon die het bestaan van een zeerechtelijke vordering te zijnen gunste inroept</p>
<p>Article 2 Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.</p>	<p>Article 2 A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim, but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise, prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.</p>	<p>Article 2 Op een schip, dat de vlag van één der Verdragsluitende Staten voert, mag binnen het rechtsgebied van een Verdragsluitende Staat slechts beslag worden gelegd voor een zeevordering, maar geen enkele bepaling van dit Verdrag mag worden beschouwd als een uitbreiding of een beperking van de rechten en bevoegdheden, welke den Staten, Overheden of Havenautoriteiten door hun landswet of reglementen zijn toegekend, om binnen hun rechtsgebied een schip in beslag te nemen, aan te houden of anderszins te beletten zee te kiezen.</p>	<p>Article 2 Op een schip dat de vlag voert van een Verdragsluitende Staat kan binnen het rechtsgebied van een Verdragsluitende Staat slechts beslag worden gelegd terzake van een zeerechtelijke vordering; geen bepaling in dit Verdrag kan evenwel geacht worden een uitbreiding of beperking in te houden van de rechten en bevoegdheden die Staten, openbare besturen of havenautoriteiten op grond van hun interne wet of van hun verordeningen bezitten om op een schip beslag te leggen, een schip vast te houden of het op andere wijze te beletten binnen hun rechtsgebied uit te varen.</p>
<p>Article 3 (1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4) et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que</p>	<p>Article 3 (1) Subject to the provisions of par. 4) of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims</p>	<p>Article 3 (1) Onverminderd het bepaalde in paragraaf 4, en art. 10, mag elk eiser beslag leggen hetzij op het schip, waarop de vordering betrekking heeft, hetzij op enig ander schip, toebehorend aan hem, die op het ogenblik van het ontstaan der zeevordering eigenaar was van het schip, waarop de inschuld betrekking heeft, zelfs als het beslagen schip gereed is om zee te kiezen, doch geen enkel schip mag in beslag worden genomen voor een schuldvordering als bedoeld onder o), p),</p>	<p>Article 3 1. Onverminderd het bepaalde in het vierde lid van dit article en in article 10, kan een schuldeiser beslag leggen op het schip waarop de zeerechtelijke vordering betrekking heeft of op elk ander schip dat toebehoort aan degene die op het tijdstip van het ontstaan van de zeerechtelijke vordering eigenaar was van het schip waarop deze vordering betrekking heeft, zelfs wanneer het schip waarop beslag is gelegd gereed is om uit te varen; terzake van een vordering, bedoeld in article 1,</p>

<p>concerne la réclamation.</p> <p>(2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.</p> <p>(3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou tout autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre Autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.</p> <p>(4) Dans le cas d'un affrètement d'un</p>	<p>enumerated in Article 1, o), p) or q).</p> <p>(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.</p> <p>(3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.</p> <p>(4) When in the case of a charter by</p>	<p>q) van article 1 met uitzondering van het schip zelf waarop de vordering betrekking heeft.</p> <p>(2) Schepen worden geacht denzelfden eigenaar te hebben, als al de eigendomsaandelen aan dezelfde persoon of personen toebehoren.</p> <p>(3) Voor dezelfde schuldvordering en door denzelfden eiser mag binnen het rechtsgebied van één of meer der Verdragsluitende Staten niet meer dan eenmaal een schip in beslag worden genomen en borgtocht of zekerheid ervoor gevraagd worden, en indien een schip in één van deze rechtsgebieden in beslag wordt genomen en een borgtocht of een zekerheid is gesteld, hetzij om de opheffing van het beslag te bekomen, hetzij om het te voorkomen, moet elk later beslag door den eiser voor dezelfde zeevordering op dat schip of welk ander schip ook, dat aan denzelfden eigenaar toebehoort, worden opgeheven en het schip door den rechten of enige andere bevoegde rechtsmacht van dien Staat worden vrijgegeven, tenzij den eiser ten genoegen van den rechter of de andere bevoegde rechtsmacht bewijst, dat de borgtocht of de zekerheid algeheel werd vrijgegeven voor het latere beslag of er een andere geldige reden bestaat om dit te handhaven.</p> <p>(4) Wanneer, in geval van een</p>	<p>premier alinéa, letter o, p of q, mag evenwel op geen ander schip beslag gelegd worden dan op dat, waarop de vordering betrekking heeft.</p> <p>2. Schepen worden geacht dezelfde eigenaar te hebben wanneer alle aandelen in eigendom toebehoren aan dezelfde persoon of personen.</p> <p>3. Terzake van dezelfde zeerechtelijke vordering kan in het rechtsgebied van een of meer Verdragsluitende Staten slechts eenmaal op een schip beslag worden gelegd door dezelfde schuldeiser en kan slechts eenmaal een borgtocht of andere zekerheid worden gesteld; en indien in een van die rechtsgebieden op een schip beslag is gelegd of een borgtocht of andere zekerheid is gesteld, hetzij om opheffing van het beslag te verkrijgen, hetzij om beslaglegging te voorkomen, zal een volgend beslag op het schip of op ieder ander schip van dezelfde eigenaar door dezelfde schuldeiser terzake van dezelfde zeerechtelijke vordering worden opgeheven en zal het schip worden vrijgegeven door de rechter van die Staat, tenzij de schuldeiser ten genoegen van het gerecht of andere bevoegde rechterlijke instantie aantoon, dat de borgtocht of zekerheid onberroepelijke was opgeheven voordat het volgend beslag is gelegd of dat er een andere geldige reden is om het beslag te handhaven.</p> <p>4. Wanneer in geval van rompbewrachtiging</p>
--	--	---	--

<p><i>navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affrèteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.</i></p> <p><i>L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.</i></p>	<p><i>demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.</i></p> <p><i>The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.</i></p>	<p><i>gebruiksovereenkomst betreffende een schip met overgave van rederschap, alleen de gebruiker voor een zeeschuld, die op het schip betrekking heeft, instaat, mag de eiser, met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag, op dat of enig ander den gebruiker toebehorend schip beslag leggen, maar geen enkel ander den eigenaar toebehorend schip mag voor de zeevordering in beslag worden genomen.</i></p> <p><i>Het vorige lid is evenzeer toepasselijk op alle gevallen, waarin een ander persoon dan de eigenaar voor een zeeschuld instaat.</i></p>	<p><i>van een schip de rompbewrachter en niet de eigenaar aansprakelijk is voor een zeerechtelijke vordering terzake van het schip, kan de schuldeiser op dit schip of op ieder ander schip van de bewrachter beslag leggen met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag, doch op geen ander schip van de eigenaar kan beslag worden gelegd terzake van deze zeerechtelijke vordering.</i></p> <p><i>De voorgaande alinea is eveneens van toepassing op alle gevallen waarin een ander dan de eigenaar aansprakelijk is voor een zeerechtelijke vordering.</i></p>
<p><b>Article 4</b></p> <p><i>Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.</i></p>	<p><b>Article 4</b></p> <p><i>A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.</i></p>	<p><b>Article 4</b></p> <p><i>Een schip kan slechts in beslag worden genomen met verlof van een rechter of van enige andere bevoegde rechtsmacht van den Verdragsluitenden Staat, waarin het beslag wordt gelegd.</i></p>	<p><b>Article 4</b></p> <p><i>Op een schip kan slechts beslag worden gelegd met verlof van een gerecht of een andere bevoegde rechterlijke autoriteit van de Verdragsluitende Staat waar het beslag wordt gelegd.</i></p>
<p><b>Article 5</b></p> <p><i>Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura</i></p>	<p><b>Article 5</b></p> <p><i>The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, o) and p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue</i></p>	<p><b>Article 5</b></p> <p><i>De rechter of enige andere bevoegde rechtsmacht, binnen welks rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, verleent opheffing van het beslag, wanneer een voldoende borgtocht of zekerheid gesteld is, behalve ingeval het beslag gelegd is voor de zeevorderingen, aangegeven in het bovenstaande eerste artikel onder de letters o) en p); in dat geval kan de rechter het gebruik van het schip door den bezitter toelaten, wanneer deze laatste voldoende</i></p>	<p><b>Article 5</b></p> <p><i>Het gerecht of de andere bevoegde rechterlijke autoriteit, binnen wiens rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, zal de opheffing van het beslag toestaan wanneer voldoende borgtocht of zekerheid is gesteld, behalve in het geval dat het beslag werd gelegd terzake van een zeerechtelijke vordering, genoemd in article 1, premier alinéa, lettres o en p; in dat geval kan de rechter de persoon die in het bezit van het schip is, wanneer deze</i></p>

<p><i>fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.</i></p> <p><i>Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.</i></p> <p><i>La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.</i></p>	<p><i>trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.</i></p> <p><i>In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.</i></p> <p><i>The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.</i></p>	<p><i>waarborgen gegeven heeft, of het beheer van dat schip tijdens den duur van het beslag regelen.</i></p> <p><i>Bij gebrek aan overeenstemming tussen de Partijen over de genoegzaamheid van den borgtocht of de zekerheid stelt de rechter of de bevoegde rechtsmacht den aard en het bedrag hiervan vast.</i></p> <p><i>Het verzoek om opheffing van het beslag tegen een dergelijken waarborg, mag niet aangemerkt worden als een erkenning van aansprakelijkheid, noch als een afstand van de wettelijke beperking van de aansprakelijkheid van den reder van het schip.</i></p>	<p><i>voldoende borgtocht of andere zekerheid stelt, toestaan de exploitatie van het schip voort te zetten of kan hij op andere wijze voorzien in de exploitatie van het schip gedurende het beslag.</i></p> <p><i>Bij gebreke van overeenstemming tussen partijen over de genoegzaamheid van de borgtocht of de zekerheid stelt het gerecht of de andere bevoegde rechterlijke autoriteit de aard en het bedrag daarvan vast.</i></p> <p><i>Het verzoek tot opheffing van het beslag tegen een zodanige zekerheidsstelling kan niet worden uitgelegd als een erkenning van aansprakelijkheid en evenmin als het doen van afstand van het voorrecht van de wettelijke beperking van aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip.</i></p>
<p><b>Article 6</b></p> <p><i>Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.</i></p> <p><i>Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'Article 4, et à tous autres</i></p>	<p><b>Article 6</b></p> <p><i>All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.</i></p> <p><i>The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in</i></p>	<p><b>Article 6</b></p> <p><i>Alle geschillen omtrent de aansprakelijkheid van den eiser voor schade, veroorzaakt door het beslag op het schip, of voor kosten van borgtocht of zekerheid, gesteld ten einde het vrij te maken of het beslag ervan te voorkomen, worden beslist volgens de wet van den Verdragsluitenden Staat, binnen welks rechtsgebied het beslag gelegd of aangevraagd is.</i></p> <p><i>De formaliteiten inzake het beslag op een schip, de verkrijging van het in article 4 bedoelde verlof en alle andere</i></p>	<p><b>Article 6</b></p> <p><i>Alle geschillen met betrekking tot de aansprakelijkheid van de schuldeiser voor schade die door het beslag op het schip is veroorzaakt of voor kosten van het verschaffen van zekerheid ten einde het beslag op het schip op te heffen of te voorkomen, worden beheerst door de wet van de Verdragsluitende Staat, binnen welks rechtsgebied het beslag is gelegd of daartoe verlof is gevraagd.</i></p> <p><i>De procedureregels betreffende het scheepsbeslag, het verkrijgen van het in article 4 bedoelde verlof en alle andere</i></p>

<p><i>incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.</i></p>	<p><i>Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.</i></p>	<p><i>verwickelingen, die naar aanleiding van een beslag zich kunnen opdoen, worden beheerst door de wet van den Verdragsluitenden Staat waarin het beslag gelegd of aangevraagd is.</i></p>	<p><i>processuele incidenten die een beslag tot gevolg kan hebben, worden beheerst door de wet van de Verdragsluitende Staat waar het beslag is gelegd of daartoe verlof is gevraagd.</i></p>
<p><i>Article 7</i>  <i>(1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès :</i>  <i>- soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;</i>  <i>- soit dans les cas suivants, nommément définis:</i></p> <p><i>(a) si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;</i>  <i>(b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;</i>  <i>(c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;</i>  <i>(d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;</i>  <i>(e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;</i>  <i>(f) si la créance est garantie par une</i></p>	<p><i>Article 7</i>  <i>(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:</i></p> <p><i>(a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;</i>  <i>(b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;</i>  <i>(c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;</i>  <i>(d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;</i>  <i>(e) if the claim is for salvage;</i>  <i>(f) if the claim is upon a mortgage or</i></p>	<p><i>Article 7</i>  <i>(1) De rechters van den Staat, waarin het beslag gelegd is zijn bevoegd om uitspraak te doen over de vordering tot aanvaarde verklaring :</i>  <i>hetzij indien die rechters bevoegd zijn krachtens de landswet van den Staat, waarin het beslag is gelegd;</i>  <i>hetzij in de volgende met name genoemde gevallen :</i></p> <p><i>(a) indien de eiser zijn woonplaats of zijn hoofdzetel heeft in den Staat, waarin het beslag is gelegd;</i>  <i>(b) indien de zeevordering zelf ontstaan is in den Verdragsluitenden Staat, waarin het beslag is gelegd;</i>  <i>(c) indien de zeevordering ontstaan is tijdens een reis gedurende welke het beslag gelegd is;</i>  <i>(d) indien de schuldvordering het gevolg is van een aanvaring of van omstandigheden als bedoeld in article 13 van het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring, getekend te Brussel, op 23 september 1910;</i>  <i>(e) indien de schuldvordering ontstaan is uit hulp of berging;</i>  <i>(f) indien de schuldvordering gewaarborgd</i></p>	<p><i>Article 7</i>  <i>1. De gerechten van de Staat, waar het beslag is gelegd, hebben rechtsmacht een uitspraak te doen in het bodemgeschil, indien deze gerechten bevoegd zijn krachtens de interne van de Staat waar het beslag is gelegd, of in de volgende gevallen, te weten:</i></p> <p><i>a. indien de schuldeiser zijn gewone verblijfplaats of zijn voornaamste vestiging heeft in de Staat waar het beslag is gelegd;</i>  <i>b. indien de zeerechtelijke vordering is ontstaan in de Verdragsluitende Staat, waar het beslag is gelegd;</i>  <i>c. indien de zeerechtelijke vordering is ontstaan op een reis tijdens welke het beslag is gelegd;</i>  <i>d. indien de vordering voortvloeit uit een aanvaring of uit omstandigheden bedoeld in article 13 van het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring, ondertekend te Brussel op 23 september 1910;</i>  <i>e. indien de vordering is ontstaan terzake van hulpverlening;</i>  <i>f. indien de vordering is verzekerd door</i></p>

<p><i>hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.</i></p> <p>(2) <i>Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre Autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.</i></p> <p>(3) <i>Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.</i></p> <p>(4) <i>Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra</i></p>	<p><i>hypothecation of the ship arrested.</i></p> <p>(2) <i>If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.</i></p> <p>(3) <i>If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.</i></p> <p>(4) <i>If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the</i></p>	<p><i>is door een scheepshypotheek of een scheepsverband op het in beslag genomen schip.</i></p> <p>(2) <i>Indien de rechter, binnen wiens rechtsgebied het schip in beslag is genomen, niet bevoegd is om over de hoofdvordering uitspraak te doen, moet de borgtocht of de zekerheid, die overeenkomstig article 5 dient te worden gesteld om de opheffing van het beslag te bekomen de uitvoerbaarheid waarborgen van alle veroordelingen, die later uitgesproken mochten worden door den rechter, bevoegd om in de hoofdzaak te beslissen, en de rechter of enige andere rechtsmacht ter plaatse van het beslag moet den termijn vaststellen, waarbinnen de eiser een vordering voor den bevoegden rechter moet instellen.</i></p> <p>(3) <i>Indien de overeenkomsten tussen partijen hetzij een beding tot toekenning van bevoegdheid aan een anderen rechter, hetzij een arbitraal beding inhouden, kan de rechter een termijn bepalen, waarbinnen de beslaglegger zijn hoofdvordering moet instellen.</i></p> <p>(4) <i>Indien in de gevallen, bedoelde in de twee vorige geledingen, de rechtsvordering niet binnen den aldus vastgestelden</i></p>	<p><i>een hypotheek of „mortgage” op het schip waarop beslag is gelegd.</i></p> <p>2. <i>Indien het gerecht, binnen welks rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, geen rechtsmacht heeft in het bodemgeschil uitspraak te doen, moet de borgtocht of andere zekerheid welke overeenkomstig article 5 gesteld moet worden om opheffing van het beslag te verkrijgen, strekken tot zekerheid voor de voldoening van alle veroordelingen die later worden uitgesproken door het gerecht dat rechtsmacht heeft in het bodemgeschil uitspraak te doen; het gerecht of iedere andere bevoegde rechterlijke autoriteit van de plaats waar het beslag is gelegd, stelt de termijn vast binnen welke de schuldeiser een rechtsgeding voor het bevoegde gerecht aanhangig moet maken.</i></p> <p>3. <i>Indien partijen zijn overeengekomen het geschil te onderwerpen aan de rechtsmacht van een ander gerecht dan dat binnen welks rechtsgebied het beslag is gelegd, of aan arbitrage, kan het gerecht of een andere bevoegde rechterlijke autoriteit binnen wiens rechtsgebied het beslag is gelegd, de termijn vaststellen waarbinnen de beslaglegger het rechtsgeding in het bodemgeschil aanhangig moet maken.</i></p> <p>4. <i>Indien in de gevallen, genoemd in de beide voorgaande leden, het rechtsgeding niet binnen de aldus vastgestelde termijn</i></p>
---	---	---	---

<p><i>demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.</i></p> <p><i>(5) Ce article ne s'appliquera pas au cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.</i></p>	<p><i>time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.</i></p> <p><i>(5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.</i></p>	<p><i>termijn wordt ingesteld, kan de verweerder de opheffing van het beslag of de teruggave van den gegeven waarborg vorderen.</i></p> <p><i>(5) Dit article vindt geen toepassing op de gevallen uit de bepalingen van de herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868.</i></p>	<p><i>aanhangig wordt gemaakt, kan de gedaagde de opheffing van het beslag of van de gestelde zekerheid verzoeken.</i></p> <p><i>5. Dit article is niet van toepassing op de gevallen waarop de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1968 van toepassing is.</i></p>
<p><b>Article 8</b></p> <p><i>(1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.</i></p> <p><i>(2) Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans l'un des des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'art. 1er, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.</i></p> <p><i>(3) Toutefois, chaque Etat Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non Contractant et à toute personne qui n'a pas au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat Contractant.</i></p> <p><i>(4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le</i></p>	<p><b>Article 8</b></p> <p><i>(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.</i></p> <p><i>(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.</i></p> <p><i>(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.</i></p> <p><i>(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the</i></p>	<p><b>Article 8</b></p> <p><i>(1) De bepalingen van dit Verdrag zijn in elken verdragsluitende Staat toepasselijk op elk schip, dat de vlag van een Verdragsluitenden Staat voert.</i></p> <p><i>(2) Een schip, dat de vlag van een niet-verdragsluitenden Staat voert, kan in een der verdragsluitende Staten in beslag worden genomen voor één der in article 1 opgesomde schuldvorderingen of voor elke andere schuldvordering, voor welke de wet van dien Staat beslag toelaat.</i></p> <p><i>(3) Niettemin kan elke verdragsluitende Staat de voordelen van dit Verdrag geheel of gedeeltelijk onthouden aan elken niet-verdragsluitenden Staat en aan elken persoon, die niet ten dage van het beslag zijn woonplaats of hoofdzetel in een verdragsluitenden Staat heeft.</i></p> <p><i>(4) Geen enkele bepaling van dit Verdrag wijzigt of maakt inbreuk op de landswet der verdragsluitende Staten voor wat betreft het beslag op een schip in het</i></p>	<p><b>Article 8</b></p> <p><i>1. De bepalingen van dit Verdrag zijn in iedere Verdragsluitende Staat van toepassing op elk schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert.</i></p> <p><i>2. Op een schip dat de vlag voert van een Staat die niet is een Verdragsluitende Staat kan in een Verdragsluitende Staat beslag worden gelegd terzake van één van de in article 1 genoemde vorderingen of terzake van iedere andere vordering, waarvoor de wet van die Verdragsluitende Staat beslag toestaat.</i></p> <p><i>3. Niettemin kan elke Verdragsluitende Staat de voordelen van dit Verdrag geheel of ten dele ontzeggen aan elke Staat die niet is een Verdragsluitende Staat en aan een ieder die op de dag waarop het beslag is gelegd, zijn gewone verblijfplaats of zijn voornaamste vestiging niet in een Verdragsluitende Staat heeft.</i></p> <p><i>4. Geen bepaling in dit Verdrag brengt enige wijziging in of is van invloed op de interne wet van Verdragsluitende Staten met betrekking tot beslag op een schip in</i></p>

<p><i>ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.</i></p> <p><i>(5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.</i></p>	<p><i>jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.</i></p> <p><i>(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.</i></p>	<p><i>rechtsgebied van den Staat, welks vlag het voert, door een persoon, die zijn woonplaats of hoofdzetel in dien Staat heeft.</i></p> <p><i>(5) Elke derde buiten den oorspronkelijken schuldeiser, die zich op een zeevordering beroept ingevolge een subrogatie, een cessie of anderszins, wordt, voor de toepassing van dit Verdrag geacht dezelfde woonplaats en denzelfden hoofdzetel te hebben als de oorspronkelijke schuldeiser.</i></p>	<p><i>het rechtsgebied van de Staat waarvan het de vlag voert en gelegd door een persoon die zijn gewone verblijfplaats of zijn voornaamste vestiging in die Staat heeft.</i></p> <p><i>5. Een derde die niet is de oorspronkelijke schuldeiser en die een zeerechtelijke vordering geldend maakt op grond van subrogatie, cessie of anderszins, wordt voor de toepassing van dit Verdrag geacht dezelfde gewone verblijfplaats of voornaamste vestiging te hebben als de oorspronkelijke schuldeiser.</i></p>
<p><b>Article 9</b></p> <p><i>Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.</i></p> <p><i>La présente Convention ne confère aux demandeur aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.</i></p>	<p><b>Article 9</b></p> <p><i>Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.</i></p>	<p><b>Article 9</b></p> <p><i>Geen enkele bepaling van dit Verdrag mag worden beschouwd als scheppende een recht op een vordering, die buiten de bepalingen van dit Verdrag niet zou bestaan naar de wet, toe te passen door den rechter, voor wien het geschil aanhangig is gemaakt.</i></p> <p><i>Dit Verdrag kent den eisers generlei recht van zaaksgevolg toe buiten dat, verleend door laatstgenoemde wet of het Verdrag op de voorrechten of hypotheken op zeeschepen, indien dit laatste toepasselijk is.</i></p>	<p><b>Article 9</b></p> <p><i>Niets in dit Verdrag mag geacht worden een vorderingsrecht te scheppen dat, afgezien van de bepalingen van dit Verdrag, niet zou bestaan volgens de wet die het gerecht, bij hetwelk het geding aanhangig is, moet toepassen.</i></p> <p><i>Dit Verdrag mag niet worden uitgelegd als zou het zakelijke rechten scheppen die niet hun bestaan ontleenen aan de hierboven bedoelde wet of aan het Verdrag betreffende de voorrechten op schepen en de scheepshypotheken, indien dit van toepassing is.</i></p>
<p><b>Article 10</b></p> <p><i>Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver:</i></p>	<p><b>Article 10</b></p> <p><i>The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit or ratification or accession, reserve:</i></p>	<p><b>Article 10</b></p> <p><i>De Hoge Verdragsluitende Partijen kunnen zich bij de ondertekening of de bekrachtiging van of de toetreding tot het Verdrag voorbehouden.</i></p>	<p><b>Article 10</b></p> <p><i>De Hoge Verdragsluitende Partijen kunnen bij de ondertekening, de nederlegging van de akten van bekrachtiging of bij hun toetreding tot dit Verdrag zich voorbehouden</i></p>

<p><i>(a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;</i></p> <p><i>(b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.</i></p>	<p><i>(a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs o) and p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;</i></p> <p><i>(b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph q).</i></p>	<p><i>(a) Het recht om de bepalingen van dit Verdrag niet toe te passen op het beslag op een schip voor één der zeevorderingen, bedoeld in article 1 onder o) en p) en hierop hun landswet toe te passen;</i></p> <p><i>(b) Het recht om de eerste paragraaf van article 3 niet toe te passen op het binnen hun rechtsgebied voor de in article 1 onder q) bedoelde zeevorderingen gelegde beslag.</i></p>	<p><i>a. het recht om de bepalingen van dit Verdrag niet toe te passen op het beslag dat op een schip wordt gelegd terzake van een van de zeerechtelijke vorderingen bedoeld in de letters o en p van article 1 en om op dat beslag hun nationale wet toe te passen;</i></p> <p><i>b. het recht om het premier alinéa van article 3 niet toe te passen op het beslag dat binnen hun rechtsgebied is gelegd voor zeerechtelijke vorderingen, bedoeld in letter q van article 1.</i></p>
---	---	--	--

10.70. La transposition de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dans le Code judiciaire n'a été ni littérale, ni complète.

Le tableau comparatif repris ci-dessous l'illustre clairement :

Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer	Code judiciaire
<p><i>Article 1</i></p> <p><i>Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous :</i></p> <p><i>1. « Créance Maritime » signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:</i></p> <p><i>a. Dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;</i></p> <p><i>b. Pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;</i></p> <p><i>c. Assistance et sauvetage;</i></p> <p><i>d. Contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;</i></p> <p><i>e. Contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement or autrement;</i></p> <p><i>f. Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;</i></p> <p><i>g. Avarie commune;</i></p> <p><i>h. Prêt à la grosse;</i></p> <p><i>i. Remorquage;</i></p> <p><i>j. Pilotage;</i></p> <p><i>k. Fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;</i></p> <p><i>l. Construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;</i></p> <p><i>m. Salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage;</i></p> <p><i>n. Débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;</i></p> <p><i>o. La propriété contestée d'un navire;</i></p> <p><i>p. La copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;</i></p> <p><i>q. Toute hypothèque maritime et tout mort-gage.</i></p> <p><i>2. « Saisie » signifie l'immobilisation d'un navire avec</i></p>	<p>Article 1468, deuxième alinéa</p> <p>Par créance maritime, il faut entendre l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:</p> <p>a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement ;</p> <p>b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;</p> <p>c) assistance et sauvetage ;</p> <p>d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;</p> <p>e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;</p> <p>f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire ;</p> <p>g) avarie commune ;</p> <p>h) prêt a la grosse ;</p> <p>i) remorquage ;</p> <p>j) pilotage ;</p> <p>k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;</p> <p>l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale ;</p> <p>m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage ;</p> <p>n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire ;</p> <p>o) la propriété contestée d'un navire ;</p> <p>p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété ;</p> <p>q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.</p>

<p><i>l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.</i></p> <p>3. « Personne » comprend toute personne physique ou morale, société de personnes or de capitaux ainsi que les États, les Administrations et Établissements publics</p> <p>4. « Demandeur » signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.</p>	
<p>Article 2</p> <p><i>Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.</i></p>	<p>Article 1468, premier alinéa</p> <p><i>Lorsque la demande de saisie porte sur un navire de mer, elle ne peut être autorisée que pour garantir une créance maritime.</i></p>
<p>Article 3</p> <p>(1) <i>Sans préjudice des dispositions du par. 4 et de l'art. 10, tout Demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o, p ou q de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.</i></p> <p>(2) <i>Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.</i></p>	<p>Article 1469, § 1</p> <p><i>La saisie peut porter soit sur le navire auquel la créance se rapporte, soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment ou est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, sauf s'il s'agit d'une créance prévue aux alinéas o, p ou q de l'article 1468 auquel cas seul le navire que concerne la demande peut être saisi.</i></p> <p><i>Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.</i></p>
<p>Article 3</p> <p>(3) <i>Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même Demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure</i></p>	<p>Article 1469, § 3</p> <p><i>Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne peut être exigée plus d'une fois pour la même créance et par la même partie.</i></p> <p><i>Si un navire est saisi et une caution ou une garantie a été donnée soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire ou de toute autre navire appartenant au même</i></p>

<p><i>de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le Demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le Demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.</i></p>	<p><i>propriétaire par la même partie et pour la même créance maritime est levée et le navire doit être libéré, à moins que la partie ne prouve que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la nouvelle saisie n'ait été pratiquée ou qu'il n'existe une autre raison valable pour la maintenir..</i></p>
<p>Article 3</p> <p><i>(4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.</i></p> <p><i>L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.</i></p>	<p>Article 1469, § 2</p> <p><i>En cas d'affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, la saisie peut porter sur ce navire ou tel autre navire appartenant à l'affréteur, à l'exclusion de tout autre navire appartenant au propriétaire.</i></p> <p><i>Cette disposition est applicable à tous les cas où une personne autre que le propriétaire répond d'une créance maritime</i></p>
<p>Article 4</p> <p><i>Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.</i></p>	<p>Article 1467, premier alinéa</p> <p><i>Le juge peut permettre de saisir conservatoirement les navires et bateaux qui se trouvent dans le ressort du tribunal.</i></p>
<p>Article 5</p> <p><i>Le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o et p; en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le Possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.</i></p> <p><i>Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'Autorité Judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.</i></p> <p><i>La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une</i></p>	

<p><i>renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.</i></p>	
<p>Article 6</p> <p><i>Toutes contestations relatives à la responsabilité du Demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.</i></p> <p><i>Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'art. 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.</i></p>	
<p>Article 7</p> <p><i>(1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée seront compétents pour statuer sur le fond du procès:</i></p> <p><i>soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;</i></p> <p><i>soit dans les cas suivants, nommément définis:</i></p> <p><i>(a) Si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;</i></p> <p><i>(b) Si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;</i></p> <p><i>(c) Si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;</i></p> <p><i>(d) Si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'art. 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;</i></p> <p><i>(e) Si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;</i></p> <p><i>(f) Si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mort-gage sur le navire saisi.</i></p> <p><i>(2) Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'art. 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai dans lequel le Demandeur devra introduire une action</i></p>	

<p><i>devant le Tribunal compétent.</i></p> <p><i>(3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.</i></p> <p><i>(4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le Défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.</i></p> <p><i>(5) Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.</i></p>	
<p>Article 8</p> <p><i>(1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.</i></p> <p><i>(2) Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans l'un des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'art. 1, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.</i></p> <p><i>(3) Toutefois, chaque Etat Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat Contractant.</i></p> <p><i>(4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.</i></p> <p><i>(5) Tout tiers, autre que le Demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.</i></p>	
<p>Article 9</p> <p><i>Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.</i></p> <p><i>La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale pour</i></p>	

<i>l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celle-ci est applicable.</i>	
<p>Article 10</p> <p><i>Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver.</i></p> <p><i>(a) Le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o et p de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale ;</i></p> <p><i>(b) Le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'art. 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'al. q de l'art. 1.</i></p>	

Étant donné le choix général d'intégrer au maximum dans le Code belge de la Navigation les conventions d'unification de droit privé<sup>165</sup> et dans un souci de sécurité juridique et de cohérence du Code belge de la Navigation, il est préférable de reprendre dans la réglementation légale nationale la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer de manière plus complète et plus précise.

**10.71.** Le commentaire par article des dispositions légales proposées ci-dessous attirera l'attention sur quelques imperfections dans la traduction néerlandaise du texte de la Convention et la version néerlandaise des dispositions correspondantes du Code judiciaire.

Nous nous contenterons d'aborder la rédaction défailante relative à la notion centrale de « créance maritime ».

Cette notion est décrite dans l'article 1<sup>er</sup> (1) de la traduction néerlandaise, approuvée par la Belgique, de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et dans l'article 1468, deuxième alinéa C. jud. comme « *inschuld of recht uit een der volgende oorzaken [...]* ».

Cette traduction ne correspond pas aux termes utilisés dans les textes authentiques de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Les versions authentiques en français et en anglais sont notamment énoncées comme suit :

*« Créance maritime » signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :  
[...]*

*« Maritime Claim » means a claim arising out of one or more of the following:  
[...]*

Non seulement, la version néerlandaise ne correspond pas aux textes authentiques en français et en anglais mais les textes en français et en anglais semblent aussi diverger à première vue.

<sup>165</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.14.

La comparaison du texte français avec le texte néerlandais révèle que le terme « allégation » a disparu et que le terme « créance » est traduit assez maladroitement<sup>166</sup> par le terme « inschuld ».

En revanche, lorsque le texte anglais est comparé avec le texte néerlandais, il apparaît que la version anglaise ne connaît pas d'équivalent du terme « recht ».

Une comparaison des textes en français et en anglais démontre à son tour que les termes « allégation » et « droit » ne trouvent pas de pendant dans le texte anglais.

Dans un certain sens, cette dernière constatation est une illusion d'optique car l'élément de l'« allégation » est intégré dans la définition anglaise de la notion de « claimant », de telle sorte que les textes en anglais et en français conduisent sur ce plan au même résultat final<sup>167</sup>.

Alors que « tout demandeur » renvoie dans le texte français à

*une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime,*

le « claimant » anglais désigne effectivement

*a person who alleges that a maritime claim exists in his favour (art. 1<sup>er</sup> (4) ; mise en évidence ajoutée).*

Comme déjà indiqué, élément de l'« allégation » a disparu aussi dans la version néerlandaise de l'article 1468 C. jud. correspondant qui dispose :

*Wanneer het verzoek om beslag een zeeschip betreft, kan het slechts worden toegestaan om een zeevordering te waarborgen.*

*Zeevordering betekent inschuld of recht ne uit een der volgende oorzaken:*

*[...]*

La version française de cette dernière disposition légale mentionne bien l'élément de l'« allégation » :

*Lorsque la demande de saisie porte sur un navire de mer, elle ne peut être autorisée que pour garantir une créance maritime.*

*Par créance maritime, il faut entendre l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:*

*[...].*

Contrairement à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, la notion de demandeur dans le Code judiciaire n'est pas définie distinctement.

La question de traduction évoquée est importante car elle est étroitement liée à la question, déjà traitée précédemment, de la qualité requise de la créance<sup>168</sup>.

---

<sup>166</sup> Mackay, Art. 1468, 3, n° 1.

<sup>167</sup> Voir Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 15.

<sup>168</sup> Voir *supra*, n° 10.39 et suiv.

Comme déjà établi, la divergence la plus frappante réside dans l'absence, dans le texte néerlandais, d'un équivalent de l'« allégation » française. Lors de la rédaction du texte néerlandais, cette notion a disparu – sur quoi Van Aerde et Verstrepen évoquent une traduction « gebrekkige »<sup>169</sup> ou « foutieve »<sup>170</sup>, Theunis déplore que le texte de loi soit « very confusing »<sup>171</sup> et Mackay reproche au législateur belge d'avoir « ernstig verminkt » la convention<sup>172</sup>. Il ressort de la présence du terme « recht » que le traducteur s'est néanmoins basé sur le texte français (« droit »).

Il faut noter que la traduction de la Convention en néerlandais du Nord néglige également l'élément de l'« allégation » (« ”zeerechtelijke vordering” betekent een vordering voortvloeiende uit »)<sup>173</sup>.

L'absence de l'élément de l'« allégation » dans le texte néerlandais du Code judiciaire n'empêche pas que la jurisprudence et la doctrine néerlandaises soient reconnues comme un critère de base pour pratiquer une saisie<sup>174</sup>.

L'importance fondamentale de la notion discutée ressort par ailleurs des travaux préparatoires relatifs à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. On y trouve par exemple l'explication suivante par l'Association française du droit maritime :

*Il y est précisé que le terme “créance maritime” signifie l’allégation d’un droit ou d’une créance nés de l’une ou de plusieurs causes ensuite énumérées.*

*En effet, contrairement à ce qui se passe en matière de saisie-arrêt ou de saisie-exécution, il n’est pas nécessaire, en matière de saisie conservatoire, de justifier d’un titre déjà acquis, ni l’existence certaine d’un droit ou d’une créance pour solliciter du Juge compétent l’autorisation d’une saisie conservatoire.*

*Il suffit de prétendre, c’est-à-dire d’alléguer un droit ou une créance, et il appartiendra au Juge compétent pour autoriser la saisie de dire si cette allégation lui semble sérieuse et s’il est raisonnable d’accorder la saisie demandée, afin de donner au saisissant les sûretés et garanties qui lui permettent d’exécuter utilement les décisions ultérieures de Justice qu’il obtiendrait.*

*Ainsi, il est clair que le terme “créance”, dans la convention, ne signifie pas une “créance” établie et justifiée, mais bien l’allégation, c’est-à-dire la réclamation faite par quelqu’un qui prétend avoir un droit ou une créance*

*Le mot anglais “claimant” ne prête à aucune ambiguïté. En français, on emploie dans la Convention les mots “créance” et “créancier”, mais avec cette précision que cela signifie seulement l’allégation par le demandeur d’un droit ou d’une créance dont l’existence ne résulte encore ni d’un titre ni d’un jugement<sup>175</sup>.*

Compte tenu de ce qui précède, il est indiqué d'expliquer l'élément de l'« allégation » dans le texte du Code belge de la navigation.

Pour la doctrine belge néerlandophone, la traduction d'« allégation » par « aanvoering » était évidente<sup>176</sup>.

---

<sup>169</sup> Van Aerde ZOBB, 35, n° 34.

<sup>170</sup> Verstrepen, W., “Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)”, *Jura Falconis* 1988-89, (71), 84.

<sup>171</sup> Theunis, J., “Belgium”, dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd’s of London Press, 1986, (1), 15.

<sup>172</sup> Mackay, Art. 1468, 3, n° 1.

<sup>173</sup> Voir le texte *supra*, n° 10.69.

<sup>174</sup> Voir et comp., entre autres, Delwaide SB, 128, n° 122 ; Dirix, E., “Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling” dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 45, n° 4 ; Dujardin BUSB, 12, n° 31 ; Van Aerde ZOBB, 35 et suiv., n° 35 et suiv., et les références plus précises chez ces auteurs.

<sup>175</sup> Travaux Préparatoires, 275 ; comp., entre autres, *ibid.*, 302 et 304.

La notion de « créance » pourrait, si nécessaire, être traduite simplement par « vordering »<sup>177</sup>. Le terme « inschuld » utilisé pour le moment n'est pas courant, manque de clarté et est en tout cas regrettable.

Selon Mackay, les créances maritimes seraient des « beweerde aangevoerde rechten op schuldvorderingen »<sup>178</sup>.

Par ailleurs, la divergence entre la rédaction française et la rédaction anglaise du texte de la Convention doit être relativisée si l'on examine la question de plus près. Non seulement, l'élément de l'« allégation » est, comme nous l'avons vu, impliqué dans la définition anglaise du « claimant », mais, selon le *Oxford Dictionaries Online*, il faut de toute façon déjà entendre par « claim » « a demand or request for something considered one's due » et « an assertion that something is true », « assertion » indiquant « a confident and forceful statement of fact or belief »<sup>179</sup>. Selon *Black's Law Dictionary*, « claim » signifie entre autres « the assertion of an existing right »<sup>180</sup>. La notion même de « claim » inclut par conséquent aussi des éléments de l'« allégation » que quelqu'un doit quelque chose. La notion de « claim » est par conséquent elle-même équivalente à l'expression française « allégation d'un droit ou d'une créance ».

Berlingieri signale également que la différence entre « claim » et « créance » réside précisément dans le fait que la première notion indique une « assertion », tandis que la deuxième suppose une créance déjà certaine. Les termes « allégation » et « alleges » alignent par conséquent la terminologie<sup>181</sup>.

Tout bien considéré, le terme néerlandais qui se rapproche le plus des versions anglaise et française du texte de la Convention et de sa portée n'est pas simplement « aanvoering », mais bien « aanspraak ». Il est donc préférable d'utiliser cette notion dans la version néerlandaise de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

#### - LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1999 SUR LA SAISIE DES NAVIRES DE MER

**10.72.** Ni la Belgique, ni l'un de ses pays voisins n'est membre de la Convention de Genève du 12 mars 1999 « on Arrest of Ship »<sup>177</sup> (ci-dessous « la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer »).

---

<sup>176</sup> Pour la doctrine dans le sens d'« allégation », Voir, entre autres, Fransen, W. et Mottrie, F., “Bewaerd beslag op zeeschip”, dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 191 ; Mackay, Art. 1468, 3, n° 1 ; comp. Theunis, J., “Belgium”, dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 15, suggérant qu'« allégation » ne connaît pas d'équivalent en néerlandais. Voir et comp. en outre le dictionnaire français-néerlandais de van Dale (qui traduit « allégation » par « bewering », « aanvoering » et « verklaring »), ainsi que les traductions par le Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales sur [www.cnrtl.fr](http://www.cnrtl.fr) et dans Moors, J., *Dictionnaire juridique français-néerlandais*, Bruxelles/Bruges, la Charte, 2006, 34 (où « alléguer » signifie « aanvoeren », « beweren », « inbrengen », « inroepen » et « zich beroepen op »). Le van Dale néerlandais explique entre autres « allegatie » par « aanhaling » et « aangevoerde stelling ».

<sup>177</sup> Voir et comp. également le dictionnaire français-néerlandais de van Dale, ainsi que les traductions par le Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales sur [www.cnrtl.fr](http://www.cnrtl.fr) en dans Moors, J., *Dictionnaire juridique français-néerlandais*, Bruxelles/Bruges, la Charte, 2006, 164.

<sup>178</sup> Mackay, Art. 1468, 4, n° 1.

<sup>179</sup> [www.oxforddictionaries.com](http://www.oxforddictionaries.com); comp. <http://dictionary.cambridge.org>.

<sup>180</sup> Garner, B.A. (éd.), *Black's Law Dictionary*, St. Paul, Minn., West Group, 1999, 240.

<sup>181</sup> Voir Berlingieri, 152-154, n° 4.49-4.53.

En vertu de son article 14, la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer devait entrer en vigueur six mois après la date à laquelle dix États ont exprimé leur consentement à être liés par elle. À la suite de l'adhésion de l'Albanie, la Convention est entrée en vigueur le 14 septembre 2011. Outre ce dernier pays, elle engage pour le moment l'Algérie, le Bénin, la Bulgarie, l'Équateur, l'Estonie, la Lettonie, le Libéria, l'Espagne et la Syrie.

**10.73.** La Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer présente quelques similitudes avec la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer.

La Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer reprend aussi le principe qu'une saisie ne peut être pratiquée sur un navire que pour garantir une créance maritime (art. 2.2). Par ailleurs, il faut toujours se fonder sur une énumération limitative des créances maritimes (art. 1.1)<sup>182</sup>.

**10.74.** Sur certains points, la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer diffère considérablement de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

D'une part, la liste des créances maritimes dans la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer est nettement plus longue et plus étendue que celle de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Plusieurs créanciers qui ne pouvaient d'emblée pratiquer une saisie en vertu de l'ancienne convention en ont désormais la possibilité. Concrètement, il s'agit notamment de créanciers dans le cadre de la pollution de et des dommages à l'environnement, de l'enlèvement d'épaves, de la fourniture de services au navire, de droits et redevances de port et d'autres voies navigables, de primes d'assurance, de frais d'agence et de commissions de courtage et de litiges relatifs à la vente du navire.

Par ailleurs, les possibilités de pratiquer une saisie conservatoire sont limitées dans la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer par le fait que le lien requis entre la créance maritime et le navire fait l'objet d'une définition plus stricte<sup>183</sup>. En vertu de l'article 3.1 de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, une saisie n'est possible que si le propriétaire ou l'affrètement en dévolution du navire est tenu personnellement et en vertu de créances reposant sur une hypothèque ou « mortgage », de créances relatives à la propriété ou à la possession de navires et de créances contre le propriétaire, l'affrètement en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garanties par un privilège maritime en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie est demandée<sup>184</sup>. En vertu de l'article 3.2, la saisie peut également être pratiquée sur un ou plusieurs autres navires qui, au moment où la saisie est pratiquée, est ou sont propriété de la personne qui est obligée à raison de la créance maritime et qui, au moment où la créance est née, était propriétaire du navire ou affrètement en dévolution, affrètement à temps ou affrètement à voyage de ce navire. Par ailleurs, l'article 3.3 mentionne expressément que la saisie conservatoire d'un navire qui n'est pas propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance ne peut être autorisée que si un jugement rendu en vertu de cette créance peut être exécuté contre ce navire. À la lumière de tout ceci, on peut en conclure que la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer prévoit plutôt une responsabilité personnelle qu'une responsabilité *in rem*<sup>185</sup>.

---

<sup>182</sup> Voir toutefois, en ce qui concerne la formulation de l'art. 1.1, (d), Berlingieri, 50, n° 3.28.

<sup>183</sup> Voir, critique sur ce plan, Kegels, T., "De conventie ter voorkoming van bewarend beslag op schepen Genève 1999", dans LA Libert, 195-215 ; voir aussi Mackay, Art. 1467-1480, 7.

<sup>184</sup> Voir aussi Mackay, Art. 1467-1480, 8.

<sup>185</sup> Mackay, Art. 1467-1480, 7-8.

Le tableau comparatif suivant met en parallèle les dispositions centrales de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer et celles de la Convention internationale:antérieure de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer	Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer
Créances maritimes	
<p>Article 1 (1)</p> <p>(1) "Créance maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :</p> <p>(a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;</p> <p>(b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;</p> <p>(c) assistance et sauvetage;</p> <p>(d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;</p> <p>(e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;</p> <p>(f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;(g) avarie commune;</p> <p>(h) prêt à la grosse;</p> <p>(i) remorquage;</p> <p>(j) pilotage;</p> <p>(k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;</p> <p>(l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;</p> <p>(m) salaires des capitaine, officiers ou hommes d'équipage;</p> <p>(n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;</p> <p>(o) la propriété contestée d'un navire;</p> <p>(p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;</p> <p>(q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.</p>	<p>Article 1.1</p> <p>Par "créance maritime", il faut entendre une créance découlant d'une ou plusieurs des causes suivantes :</p> <p>a) Pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire;</p> <p>b) Mort ou lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;</p> <p>c) Opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement;</p> <p>d) Dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages; indemnisation de ces dommages; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa d);</p> <p>e) Frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage;</p> <p>f) Tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement;</p> <p>g) Tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement ;</p> <p>h) Pertes ou dommages subis par, ou en relation avec, les biens (y compris les bagages) transportés par le navire;</p> <p>i) Avarie commune;</p> <p>j) Remorquage;</p> <p>k) Pilotage;</p> <p>l) Marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services</p>

	<p>rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien;</p> <p>m) Construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire;</p> <p>n) Droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables;</p> <p>o) Gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte;</p> <p>p) Paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires;</p> <p>q) Primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrètement en dévolution ou pour leur compte;</p> <p>r) Frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrètement en dévolution ou pour leur compte;</p> <p>s) Tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire;</p> <p>t) Tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire;</p> <p>u) Hypothèque, "mortgage" ou droit de même nature sur le navire;</p> <p>v) Tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.</p>
--	--

**Lien requis entre créance maritime et navire**

<p><b>Article 3</b></p> <p><i>(1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4) et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation. (2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.</i></p> <p>[...]</p> <p><i>(4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrètement répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le</i></p>	<p><b>Article 3</b></p> <p><i>1. La saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée peut être pratiquée si :</i></p> <p><i>a) La personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée; ou</i></p> <p><i>b) L'affrètement en dévolution du navire au moment où la créance maritime est née est obligé à raison de cette créance et est affrètement en dévolution ou propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée; ou</i></p> <p><i>c) La créance repose sur une hypothèque, un "mortgage" ou un droit de même nature sur le navire; ou</i></p> <p><i>d) La créance est relative à la propriété ou à la possession du navire; ou</i></p> <p><i>e) Il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affrètement en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du</i></p>
--	--

<p><i>Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.</i></p> <p><i>L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.</i></p>	<p><i>navire, garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie est demandée.</i></p> <p><i>2. Peut également être pratiquée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires qui, au moment où la saisie est pratiquée, est ou sont propriété de la personne qui est obligée à raison de la créance maritime et qui, au moment où la créance est née, était :</i></p> <p><i>a) Propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte; ou</i></p> <p><i>b) Affréteur en dévolution, affréteur à temps ou affréteur au voyage de ce navire.</i></p> <p><i>Cette disposition ne s'applique pas aux créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire.</i></p> <p><i>3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la saisie d'un navire qui n'est pas propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance ne peut être autorisée que si, selon la loi de l'État où la saisie est demandée, un jugement rendu en vertu de cette créance peut être exécuté contre ce navire par une vente judiciaire ou forcée de ce navire.</i></p>
--	--

Une autre différence importante concerne le champ d'application international de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer. La Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer est d'application à toutes les saisies conservatoires sur des navires de mer qui se trouvent dans la juridiction d'un État partie, quel que soit le pavillon que bat le navire saisi (article 8.1)<sup>186</sup>.

Une autre différence est que, conformément à l'article 7 de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, le juge du lieu de la saisie conservatoire est compétent pour juger le litige au fond. Cette disposition ne s'appliquait que dans des cas déterminés dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. La Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer généralise cette règle, ce qui naturellement un avantage pour le saisisseur<sup>187</sup>.

**10.75.** Nous examinerons ci-dessous dans quelle mesure une transition belge de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer à la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer serait conforme aux intérêts en présence<sup>188</sup>.

- LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1965 SUR L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

**10.76.** La Convention de Genève du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (ci-dessous « Convention de 1965 sur l'immatriculation des bateaux de

<sup>186</sup> Bonassies-Scapel, 432, n° 617.

<sup>187</sup> Bonassies-Scapel, 432, n° 617.

<sup>188</sup> Voir *infra*, n° 10.107 et suiv.

navigation intérieure »), qui a été conclue sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), a été signée par la Belgique mais non ratifiée.

**10.77.** La Convention de 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure elle-même régit l'organisation de l'immatriculation obligatoire (« inschrijving » dans la traduction néerlandaise) des bateaux de navigation intérieure. Le Premier Protocole de la Convention de 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure que les parties contractantes peuvent appliquer à titre optionnel concerne les droits réels sur des bateaux de navigation intérieure. Le Deuxième Protocole à la Convention de 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, optionnel également, régit la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur bateaux de navigation intérieure.

**10.78.** La Convention de 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure compte actuellement neuf parties : l'Autriche, la Croatie, la France, le Luxembourg, le Montenegro, les Pays-Bas, la Serbie, la Biélorussie et la Suisse. Tous les États contractants ne sont toutefois pas liés par les Protocoles. En vertu de l'article 15 de la Convention, les parties contractantes peuvent déclarer qu'elles acceptent le premier Protocole et, éventuellement, le deuxième Protocole, après quoi les protocoles entre les États qui les ont acceptés seront considérés comme partie intégrante de la Convention. En se basant sur les déclarations qu'ont faites les parties, seuls l'Autriche, la France, le Luxembourg, le Montenegro, la Serbie, la Biélorussie et la Suisse sont actuellement liés par le deuxième Protocole.

**10.79.** Le deuxième Protocole pose comme règle que la saisie peut seulement être pratiquée dans l'État où se trouve le navire et que la procédure est régie par la loi de cet État (art. 4). Il prescrit que les mesures de saisie doivent être inscrites dans le registre du navire concerné et que, si elles doivent être effectuées dans un autre État que l'État de la saisie, cette inscription est demandée par une autorité à désigner (art. 5). La saisie conservatoire ne crée pas de droit réel sur le navire mais les droits inscrits ultérieurement ne sont pas opposables au saisisseur (art. 6). La saisie conservatoire n'est pas empêchée par un droit de rétention (art. 7).

La saisie conservatoire qui intervient sur le territoire d'un État contractant sera reconnue par les autres États contractants sauf si une décision judiciaire contraire coulée en force de chose jugée existait déjà avant l'exécution dans l'autre État contractant (art. 9). La saisie ne peut être pratiquée qu'après l'autorisation du juge du lieu où la saisie conservatoire doit être faite. L'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire peut seulement être donnée si, sans mesures immédiates, l'exercice du droit du saisisseur risque de devenir incertain ou sensiblement plus difficile sans mesures immédiates (art. 10). Le demandeur devra prouver la probabilité de son droit et du danger. Si le demandeur ne peut prouver la probabilité de son droit au moment de la demande, le juge peut tout de même donner l'autorisation à condition que le demandeur accorde des garanties (art. 11). Si la saisie conservatoire est autorisée pour un montant déterminé, ce montant doit être indiqué dans l'autorisation de pratiquer la saisie conservatoire (art. 12). La législation du pays dans lequel l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire est accordée détermine les cas, les conditions et les délais dans lesquels le demandeur doit faire valoir ses droits (art. 13). Le droit du pays dans lequel la saisie est autorisée régit les conditions auxquelles l'autorisation est retirée et la saisie est supprimée (art. 14). L'autorisation peut être retirée ou la saisie supprimée si des sûretés ou garanties suffisantes ont été constituées (art. 15). Sur le territoire des États contractants, on ne peut plus contracter de saisie en vertu de la même demande si la saisie a été supprimée ou l'autorisation retirée en raison d'un cautionnement ou d'une garantie suffisante (art. 16). Une caution ou garantie qui a été constituée en vue d'éviter ou de lever la saisie ne sera en aucun cas considérée comme une reconnaissance du droit de demandeur (art. 17). Le juge peut régler l'exploitation du navire et lever la saisie en imposant par exemple une caution ou sûreté (art. 18).

Le bien-fondé d'une référence au régime du deuxième Protocole de la Convention de 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure pour la réglementation belge de la saisie sur bateaux de navigation intérieure sera abordée brièvement ci-dessous<sup>189</sup>.

#### - LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME DE 2006

**10.80.** La Convention du travail maritime de 2006, évoquée ailleurs<sup>190</sup>, n'est pas encore entrée en vigueur.

Elle entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée (art. VIII). Pour le moment, 17 États ont ratifié le Convention dont d'importantes nations de la navigation comme les Bahamas, le Libéria, les Iles Marshall, la Norvège, le Panama, Saint-Vincent et les Grenadines, Singapour, l'Espagne et la Suisse.

La Belgique n'est actuellement pas encore liée par la Convention du Travail maritime.

**10.81.** La Convention du travail maritime de 2006 contient une disposition qui se rapporte à la saisie conservatoire.

La norme A2.5 dispose notamment :

*6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme<sup>191</sup>.*

#### C) CRITIQUES À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES<sup>192</sup>

##### - ALLEMAGNE

**10.82.** L'Allemagne est liée par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Herber écrit - non sans une certaine ironie - que la liste des créances maritimes reprises dans la Convention est tellement longue qu'elle n'entraîne une limitation que dans des cas exceptionnels, par exemple à propos d'une créance alimentaire de l'ex-femme de l'armateur<sup>193</sup>.

**10.83.** Outre le régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, l'Allemagne a adopté une législation nationale générale sur la saisie qui est mentionnée dans les § 916 et suiv du *Zivilprozessordnung* (ZPO) et ne correspond pas spécialement à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

---

<sup>189</sup> Voir *infra*, n° 10.129.

<sup>190</sup> Voir Livre bleu 5.

<sup>191</sup> Traduction néerlandaise de *Trb.* 2007, 93.

<sup>192</sup> Pour du matériel détaillé de droit comparé, voir Berlingier.

<sup>193</sup> Herber, 118-119.

Le droit interne allemand, par exemple, ne connaît pas la limitation de la possibilité de la saisie conservatoire aux créances maritimes visées dans la Convention, ce qui vaut en particulier pour la saisie des navires qui battent pavillon de pays qui ne sont pas membres de la Convention et pour les cas purement nationaux, à savoir la saisie sur un navire allemand en Allemagne par un créancier ayant sa résidence ou son siège principal en Allemagne<sup>194</sup>.

L'exigence légale d'un « Arrestgrund » joue un rôle central :

§ 917 Arrestgrund bei dinglichem Arrest

(1) *Der dingliche Arrest findet statt, wenn zu besorgen ist, dass ohne dessen Verhängung die Vollstreckung des Urteils vereitelt oder wesentlich erschwert werden würde.*

(2) *Als ein zureichender Arrestgrund ist es anzusehen, wenn das Urteil im Ausland vollstreckt werden müsste und die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist*<sup>195</sup>.

Si la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer est bien d'application, celle-ci fait pour ainsi dire office de filtre supplémentaire avec ces conditions particulières pour pouvoir pratiquer une saisie. Le droit allemand reste en effet d'application en vertu de l'article 6, deuxième alinéa de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>196</sup>.

Apparemment, le droit allemand n'autorise aucune saisie en raison de dettes d'un affréteur à temps<sup>197</sup>.

La législation allemande régit expressément la responsabilité (sans faute) en raison d'une saisie irrégulière (§ 945 ZPO).

Étant donné que la législation nationale allemande contient peu, voire pas de dispositions spécifiques relatives à la saisie sur navire, elle ne sera pas développée plus avant dans ce document.

Il peut toutefois être utile de noter que le droit allemand impose des conditions assez strictes en vue d'une saisie conservatoire sur navires de mer, ce qui explique que les créanciers allemands tentent souvent de pratiquer une saisie lorsque le navire est arrivé dans un port néerlandais<sup>198</sup>.

#### - ANGLETERRE

**10.84.** L'Angleterre est également liée par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer mais le texte de la convention n'est pas repris en tant que tel dans la législation interne. Le texte de la convention a en effet été remanié en tant qu'élément des dispositions relatives à l'« admiralty jurisdiction » du High Court dans le *Senior Courts Act 1981*, qui décrit le droit à une *action in rem* et dans les *Civil Procedure Rules*, Partie 61 (« Admiralty Claims »), qui régit le droit à une saisie conservatoire (en particulier CPR 61.5)<sup>199</sup>.

Tout d'abord, il faut souligner la nature particulière de l'*action in rem*. Une telle demande, conformément aux conceptions traditionnelles du droit anglais, est indépendante d'une demande

---

<sup>194</sup> Puttfarcken, 342-343, n° 812-813.

<sup>195</sup> Voir Herber, 120-121.

<sup>196</sup> Herber, 119.

<sup>197</sup> Herber, 120.

<sup>198</sup> Selon Herber, 126.

<sup>199</sup> Tsimplis, M., «Procedures for Enforcement», dans Southampton, (349), 349-350.

*in personam*. Une *action in rem* contre le navire est intentée contre le navire lui-même et non contre le propriétaire du navire. Elle peut déboucher sur une condamnation contre le navire, même sans que le propriétaire du navire ne soit jamais intervenu dans l'instance. La responsabilité personnelle du propriétaire du navire est sans pertinence mais le propriétaire du navire peut, s'il l'estime opportun, participer à l'instance pour protéger sa propriété<sup>200</sup>.

L'*action in rem* et la saisie conservatoire (« arrêt ») sont étroitement liées en droit anglais. Bien qu'une *in rem claim form* et un *warrant of arrest* soient deux documents distincts sur le plan strictement juridique, ils sont en pratique signifiés simultanément dans presque toutes les instances<sup>201</sup>. En principe, une action en saisie conservatoire sur la *res* concernée peut en effet être introduite pour toute *claim in rem* (voir Rule 61.5 (1) CPR)<sup>202</sup>. Si l'action en saisie conservatoire est introduite correctement sur le plan procédural, le juge n'a en principe pas de liberté d'appréciation et il doit autoriser la saisie conservatoire<sup>203</sup>.

Dans la législation anglaise examinée, une distinction est opérée selon la catégorie à laquelle appartient l'action concernée. Tout d'abord, le principe veut qu'une *action in rem* et une saisie conservatoire sont possibles « in any case in which there is a maritime lien or other charge on any ship » (Section 21(3) *Senior Courts Act 1981*)<sup>204</sup>. Pour certaines demandes, parmi lesquelles les litiges relatifs à la propriété du navire, à la copropriété du navire et à l'hypothèque et au mortgage sur le navire visés à l'article 1 (1), (o), (p) et (q) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, une *action in rem* et une saisie conservatoire sont à disposition contre le navire en question lui-même (Section 21(2) *Senior Courts Act 1981*)<sup>205</sup>. Pour les actions qui correspondent à d'autres créances maritimes de la liste de l'article 1 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, le régime suivant est d'application :

*In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), where—*

*(a) the claim arises in connection with a ship; and*

*(b) the person who would be liable on the claim in an action in personam (“the relevant person”) was, when the cause of action arose, the owner or charterer of, or in possession or in control of, the ship, an action in rem may (whether or not the claim gives rise to a maritime lien on that ship) be brought in the High Court against—*

*(i) that ship, if at the time when the action is brought the relevant person is either the beneficial owner of that ship as respects all the shares in it or the charterer of it under a charter by demise; or*

*(ii) any other ship of which, at the time when the action is brought, the relevant person is the beneficial owner as respects all the shares in it (Section 21(4) *Senior Courts Act 1981*).*

La jurisprudence a estimé que la notion de *charterer* dans le texte cité ne se limite pas aux affréteurs en dévolution mais s'étend aux affréteurs à temps, affréteurs à voyage et même aux *slot charterers*<sup>206</sup>. Il ressort néanmoins du texte de loi qu'une *action in rem* et, partant, une saisie conservatoire ne sont possibles que si, au moment de l'introduction de l'action en justice, le débiteur est « beneficial owner » ou affréteur en dévolution du navire<sup>207</sup>.

---

<sup>200</sup> Hill, 100.

<sup>201</sup> Hill, 113.

<sup>202</sup> Derrington-Turner, 134, n° 6.47.

<sup>203</sup> Derrington-Turner, 142, n° 6.64.

<sup>204</sup> Ce que l'on entend par « other charge » n'est pas défini clairement dans la loi mais la notion ne comprend en tout cas pas le *possessory lien* dont dispose un constructeur ou réparateur de navires non rémunéré (Hill, 128).

<sup>205</sup> Hill, 103.

<sup>206</sup> Hill, 103-104 ; Mandaraka-Sheppard, 104-105.

<sup>207</sup> Comp. à ce sujet Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, 221-222.

**10.85.** Une construction juridique apparentée à la saisie, développée dans la jurisprudence anglaise, est la *freezing injunction* ou *Mareva injunction*. Il s'agit d'une ordonnance sur requête unilatérale par laquelle le juge anglais impose à une partie une interdiction de poser des actes à spécifier concernant des éléments de patrimoine à spécifier. Ainsi, le juge peut-il par exemple interdire à un défendeur d'aliéner ses biens à partir de sa compétence territoriale. L'*injunction* vise à empêcher le défendeur d'invalider par des actions les futures décisions judiciaires<sup>208</sup>.

Une *freezing injunction* peut être octroyée sur tous les biens du défendeur et tous les biens que détient un tiers pour le compte du défendeur. Un navire pourrait donc faire l'objet d'une *freezing injunction* dans le cadre d'une action *in personam* contre le propriétaire du navire. La *freezing injunction* peut constituer un instrument utile lorsqu'une action n'offre pas de motif à une saisie conservatoire sur le navire<sup>209</sup>.

Une *freezing injunction* n'est apparemment pas considérée en Angleterre comme une saisie conservatoire au sens de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>210</sup>.

Pendant les travaux préparatoires de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, le gouvernement du Royaume-Uni a déclaré au Joint Intergovernmental Group of Experts de l'UNCTAD et de l'OMI ce qui suit :

*Discussions are under-way in the United Kingdom on whether it would be desirable for the Mareva injunction to be covered by the definition of "arrest"*<sup>211</sup>.

Dans la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, le terme « arrest » est défini comme « [...] detention or restriction on removal of a ship [...] », tandis que, dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, il était question uniquement de « detention of a ship ». Différents auteurs estiment que les *Mareva injunctions* concernant des navires satisfont à la description de « restriction on removal of a ship », de telle sorte que la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer serait d'application aux *Mareva injunctions* contrairement à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>212</sup>.

---

<sup>208</sup> Tsimplis, M., "Procedures for Enforcement" dans Southampton, (349), 364-367 ; Mandaraka-Sheppard, 69-72; Voir aussi Baker, C., "La notion de saisie conservatoire en droit anglais. La « Mareva Injunction »", *DMF* 1979, 111-116.

<sup>209</sup> Tsimplis, M., "Procedures for Enforcement" dans Southampton, (349), 369-370.

<sup>210</sup> Voir Tetley, W., "Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures", *Tulane Law Review* 1999, (1895), 1955-1957, qui établit une comparaison entre la *Mareva injunction* et la saisie dans le cadre d'une action *in rem*, et se fonde manifestement sur le fait que seule la deuxième est soumise à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. À cette occasion, il se hasarde toutefois à une remarque critique concernant le respect de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer par le Royaume-Uni.

<sup>211</sup> Joint UNCTAD/IMO Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects, *Consideration of the review of the International Convention for the unification of certain rules relating to the arrest of sea-going ships, 1952. Compilation of comments and proposals by Governments, on the draft articles for a convention on arrest of ships*, 23 octobre 1996, TD/B/IGE.1/3, [http://www.unctad.org/en/docs/tdbig13\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/tdbig13_en.pdf), 6, n° 9.

<sup>212</sup> Tetley, W., "Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures", *Tulane Law Review* 1999, (1895), 1963 ; Kirchner, A., *Maritime Arrest. Legal Reflections on the International Arrest Conventions and on Domestic Law dans Germany and Sweden*, Thèse University of Stockholm, 2001, 12.

10.86. La France est également liée par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Avant l'introduction du *Code des Transports*<sup>213</sup>, les dispositions nationales relatives à la saisie conservatoire étaient mentionnées dans la *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 Loi relative au statut des navires et autres bâtiments de mer* et dans le *Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer*.

L'article 70 de la *Loi* disposait :

*La saisie des navires est régie par des dispositions réglementaires particulières.*

Le *Décret* disposait :

#### Chapitre VI : Saisie des navires

##### Section I : Dispositions générales

###### Article 26

*Lorsqu'il est avisé d'une saisie par la notification de la décision qui l'a autorisée, le service du port refuse l'autorisation de départ du navire.*

###### Article 27

*Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de grande instance statuant en la forme des référés peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une garantie suffisante.*

###### Article 28

*Le président fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, autoriser le navire à faire des voyages.*

*Si, à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par la police.*

##### Section II : Saisie conservatoire

###### Article 29

*La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge d'instance.*

*L'autorisation peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe.*

###### Article 30

*La saisie conservatoire empêche le départ du navire.*

*Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.*

---

<sup>213</sup> Comme dans les autres Livres bleus, les dispositions de ce nouveau code ne sont pas abordées ici. Pour une évaluation générale, voir entre-temps Miribel, S., "La codification du droit des transports dans le domaine maritime: les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes ?", *DMF* 2011, 182-186.

En ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, les articles 118 à 131 du *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* sont d'application pour le moment. Ces dispositions régissent la procédure de la saisie et de la vente forcée. Elles ne contiennent toutefois pas de dispositions relatives à la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure. À ce sujet, les dispositions de droit commun relatives à la saisie conservatoire sur des biens mobiliers semblent devoir être appliquées<sup>214</sup>.

Étant donné qu'une saisie conservatoire sur navires de mer est fréquente et une saisie-exécution assez rare, il apparaît que la législation française régit la première matière de manière très sommaire et la deuxième en détail<sup>215</sup>.

En ce qui concerne la délimitation des champs d'application respectifs de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et la législation française interne, on plaide en faveur d'une application intégrale du régime conventionnel de la saisie des navires d'États non contractants conformément à ce qui a déjà été noté précédemment à propos du droit belge<sup>216217</sup>.

La mesure de l'applicabilité de la législation française commune en matière de saisie à la saisie conservatoire sur navires de mer fait apparemment l'objet de contestations<sup>218</sup>.

**10.87.** En droit français, l'autorisation d'une saisie conservatoire est demandée au juge du lieu où se trouve le navire<sup>219</sup>.

Alors que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer exige, en vue d'une saisie conservatoire, une simple « allégation » d'un droit ou d'une créance, le requérant en droit interne français doit disposer d'« une créance paraissant fondée dans son principe » (art. 29 *Loi n° 67-5*). Par ailleurs, ni l'urgence, ni une créance certaine et exigible ne sont requises<sup>220</sup>.

En droit français, la créance ne doit pas avoir de lien particulier avec le navire : il ne doit pas s'agir d'une créance maritime<sup>221</sup>.

Toujours en droit interne français, la saisie conservatoire s'éteint automatiquement lorsque le requérant n'a pas entamé dans le mois une procédure en vue d'obtenir un titre exécutoire<sup>222</sup>.

La législation française ne semble pas contenir de dispositions spécifiques à propos de la responsabilité de celui qui pratique une saisie à tort<sup>223</sup>.

---

<sup>214</sup> Selon Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 11, note 26.

<sup>215</sup> Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 9 ; Rémond-Gouilloud, 179, n° 287.

<sup>216</sup> Voir *supra*, n° 10.12.

<sup>217</sup> Bonassies-Scapel, 409-410, n° 591.

<sup>218</sup> Voir en particulier Bonassies-Scapel, 408, n° 590.

<sup>219</sup> Beurier, 297-298, n° 323.22 ; Bonassies-Scapel, 2010, 411, n° 592 et 414, n° 595 ; Rémond-Gouilloud, 180-182, n° 289 ; Michalek, P., « L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certaine, liquide, exigible et requérant l'urgence ? Le droit positif français », *DMF* 2010, (549), 550 et 552 ; Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 57 et suiv..

<sup>220</sup> Beurier, 299, n° 323.30-323.31 ; Bonassies-Scapel, 2010, 411, n° 592 et 414, n° 595 ; Rémond-Gouilloud, 180-182, n° 289 ; Michalek, P., « L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certaine, liquide, exigible et requérant l'urgence ? Le droit positif français », *DMF* 2010, (549), 550 et 552 ; Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 57 et suiv..

<sup>221</sup> Bonassies-Scapel, 2010, 411, n° 592 ; Beurier, 301, n° 323.31 ; Rémond-Gouilloud, 181, n° 289 ; Rodière-du Pontavice, 166-167, n° 176 ; Vialard, 314, n° 367.

<sup>222</sup> Beurier, 308-309, n° 323.53 ; Bonassies-Scapel, 426, n° 609.

**10.88.** Il s'avère n'exister en France aucune certitude absolue à propos du lien requis entre le navire de mer et la créance maritime. En droit interne français, il est impossible de pratiquer une saisie sur un navire qui n'appartient pas au débiteur de la créance correspondante. Cette règle connaît une seule exception dans le cas où le créancier dispose d'un privilège maritime ou qu'il a pu démontrer avoir contracté au nom du propriétaire. En vertu de l'applicabilité de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, il est toutefois admis en France qu'une saisie conservatoire est possible en raison d'une dette d'un affréteur en dévolution, d'un affréteur à temps ou même d'un affréteur à voyage et ce, même lorsque le navire a déjà été remis par l'affréteur au propriétaire du navire ou a été vendu. On peut toutefois se demander si cette solution, dans sa globalité, est compatible avec l'article 9 de la Convention et s'il n'est pas nécessaire de privilégier la demande concernée ou un droit de suite<sup>224</sup>.

**10.89.** La confusion règne dans la jurisprudence française sur la question de l'application à la saisie sur soutes des règles de droit commun en matière de saisie sur biens mobiliers<sup>225</sup>. La Cour de Cassation a estimé, en ce qui concerne la compétence judiciaire, que « la saisie conservatoire des soutes d'un navire, *lesquelles sont un élément de celui-ci*, obéit aux mêmes règles de compétence que la saisie conservatoire du navire lui-même » (mise en évidence ajoutée)<sup>226</sup>.

La Cour de Cassation a toutefois uniquement mentionné que les soutes étaient « un élément » du navire sans dire qu'elles en constituaient un « accessoire ». Ndende estime que la Cour de Cassation a manqué une opportunité en ne donnant pas une définition claire et définitive du statut des soutes quant au fond<sup>227</sup>.

**10.90.** En France, on a accepté assez rapidement, du moins jusqu'à il y a quelques années, que les navires, au sens de l'article 3 (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer appartenaient au même propriétaire. On a estimé qu'il en était ainsi lorsque les sociétés propriétaires étaient liées par une communauté d'intérêts qui pouvait ressortir de nombreux éléments de fait comme un siège social commun et des administrateurs communs. La théorie de la « communauté d'intérêts » entre les sociétés dont ressort « une unité financière et de gestion » entre les différents navires a été confirmée dans la jurisprudence. Bien que, sur papier, les navires aient eu différents propriétaires, une saisie a pu être pratiquée sur l'un des navires en raison de dettes de l'autre navire. La jurisprudence française a réagi de cette manière à la création de ce que l'on appelle des « single ship companies », c'est-à-dire à la constitution de différentes sociétés qui sont chacune propriétaires d'un seul navire mais en confient la gestion à une même société

---

<sup>223</sup> Il existe bien une jurisprudence concernant cette matière : voir, entre autres, Michalek, P., "L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certaine, liquide, exigible et requérant l'urgence ? Le droit positif français", *DMF* 2010, (549), 552-553.

<sup>224</sup> Voir et comp. Beurier, 303, n° 323.43; Bonassies-Scapel, 2010, 420-423, n° 604-607; Lootgieter, S., "La saisie d'un navire affrété. Le droit positif français", *DMF* 2010, (567), 567-573; Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 321-346; Rémond-Gouilloud, 183, n° 292; Vialard, 315-316, n° 370; Vialard, A., "La saisie conservatoire des navires affrétés", *DMF* 1994, (305), 310.

<sup>225</sup> Ndende, M., "La problématique de la saisie des soutes: La restauration de l'autorité du Droit Maritime", *DMF* 1998, (771), 774.

<sup>226</sup> Cass. fr. 13 janvier 1998, *Bull. Transp.* 1998, 60, cité dans Beurier, 302, n° 323.41; Bonassies-Scapel, 2010, 431, n° 615; Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 12-13; Ndende, M., "La problématique de la saisie des soutes: La restauration de l'autorité du Droit Maritime", *DMF* 1998, (771), 777; Raison, O., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif français", *DMF* 2010, 592-597.

<sup>227</sup> Ndende, M., "La problématique de la saisie des soutes: La restauration de l'autorité du Droit Maritime", *DMF* 1998, (771), 777; Voir ook Raison, O., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif français", *DMF* 2010, (592), 594-595.

d'exploitation<sup>228</sup>. La jurisprudence récente semble cependant s'être adoucie. Pour faire encore condamner ou ne pas tenir compte de constructions de sociétés en raison de leur caractère fictif, la preuve d'intentions frauduleuse semble désormais devoir être apportée<sup>229</sup>.

- LUXEMBOURG

**10.91.** Le Luxembourg est membre de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Pour autant que l'on sache, des dispositions légales nationales particulières n'ont toutefois pas été adoptées à propos de la saisie conservatoire sur navires de mer.

Les articles 37 à 50 de la *Loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale* du 14 juillet 1966 portent bien pour titre « De la saisie et de la vente forcée », mais les dispositions correspondantes concernent uniquement la saisie-exécution sur des bateaux de navigation intérieure.

- PAYS-BAS

**10.92.** Les Pays-Bas sont également liés par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

La Convention est également supposée bénéficier d'un effet immédiat aux Pays-Bas et n'est pas transposée dans une législation nationale<sup>230</sup>.

Conformément à l'article 10 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, les Pays-Bas ont formulé deux réserves. Celles-ci visent à permettre de pratiquer aussi une saisie pour des créances hypothécaires sur des navires jumeaux et à permettre l'application intégrale du droit néerlandais en matière de saisie pour les saisies en raison d'actions en propriété<sup>231</sup>.

**10.93.** Les Pays-Bas ne sont pas liés par le Deuxième Protocole à la Convention de 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure<sup>232</sup>.

**10.94.** Le *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering* néerlandais contient une réglementation de droit national en matière de saisie conservatoire sur navires (à la fois les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure<sup>233</sup>), qui est notamment spécifiée dans les articles 728, 728a et 728b.

---

<sup>228</sup> Voir, entre autres, Rémond-Gouilloud, 184, n° 293 ; Rodière-du Pontavice, 170, n° 178, note 1 ; Rohart, J.S., "Quelques réflexions sur les développements récents de la jurisprudence française en matière de saisie conservatoire de navires apparentés", dans LA Tricot, (425), 428-433 en 436-438 ; Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 243 et suiv. ; Nicolas, C., "La saisie d'un navire autre que le navire auquel se rapporte la créance. Le droit positif français", DMF 2010, (579), 580 ; Vialard, 317-318, n° 372.

<sup>229</sup> Beurier, 305, n° 323.44 ; Bonassies-Scapel, 419-420, n° 603 ; Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 272 et suiv.

<sup>230</sup> Claringbould, M.H. et van Lynden, C.J.H., "Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen", NJB 1986, (837), 837 ; 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 Juridische Uitgevers, 2006, (225), 247.

<sup>231</sup> Voir Claringbould, M.H. et van Lynden, C.J.H., "Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen", NJB 1986, (837), 840.

<sup>232</sup> Pour plus de précisions, voir *infra*, n° 10.129.

<sup>233</sup> Cleton, 68.

L'article 711, alinéa 1<sup>er</sup> du *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering* dispose qu'une autorisation de pratiquer une saisie conservatoire n'est accordée que si le créancier démontre un risque de détournement des biens. En vertu de l'article 728, alinéa 1<sup>er</sup>, cette condition n'est pas imposée en cas de saisie sur navires.

Par ailleurs, il est important qu'en vertu de l'article 728.1, le juge compétent pour accorder l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire n'est pas seulement celui dans la juridiction duquel se trouve le navire mais aussi le tribunal « binnen welker rechtsgebied het schip wordt verwacht ». Ainsi, une saisie peut-elle être pratiquée à Flessingue sur un navire qui fait route d'Anvers vers la mer<sup>234</sup>.

Pour le reste, les dispositions légales spécifiques visées contiennent surtout des règles de procédure dont la pertinence semble assez minime pour la situation belge.

**10.95.** En ce qui concerne les matières que les articles 728, 728a et 728b du *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering* ne règlent pas ou pas de manière différente, il faut se reporter aux dispositions générales relatives à la saisie conservatoire qui sont mentionnées dans les articles 700 et suiv. du *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*<sup>235</sup>.

Une simple allégation ne suffit en principe pas pour pratiquer une saisie conservatoire. Comme pour une saisie conservatoire ordinaire, du reste, le juge doit procéder à un examen sommaire pour « te voorkomen dat niet op bloot beweren van hem, die voorgeeft een schuldeiser te zijn, wegens geheel ongegronde vorderingen, arrest op diens goederen gelegd worden (*sic*) »<sup>236</sup>. L'exécution de cet examen sommaire varierait en pratique d'un juge à l'autre<sup>237</sup>.

En vertu de l'article 700, alinéa 3 du *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*, le juge arrête un délai dans lequel l'affaire principale doit être introduite à peine de déchéance de la saisie, à moins qu'une demande dans la cause principale ait déjà été introduite au moment de l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire.

**10.96.** Aux Pays-Bas, une saisie peut apparemment être pratiquée dans la mer territoriale, certes en tenant compte des limitations de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer<sup>238</sup>.

**10.97.** Winckels part du principe que la saisie conservatoire, comme la saisie-exécution, n'est possible que si le navire fait partie du patrimoine du débiteur ou si des dispositions légales ou conventionnelles créent un droit de recours sur le navire. Il cite l'hypothèque de tiers sur navire comme exemple d'un droit de recours conventionnel sur un navire qui n'appartient pas au débiteur. Les droits de recours accordés dans le Livre 8 du Code civil néerlandais sur un navire d'un tiers sont, selon lui, associés sans exception à une créance privilégiée<sup>239</sup>.

---

<sup>234</sup> Cleton, 68-69; Voir aussi *infra*, n° 10.540.

<sup>235</sup> Cleton, 68; Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 287.

<sup>236</sup> Travaux parlementaires, cités dans Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 296.

<sup>237</sup> Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 296.

<sup>238</sup> Voir Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 297-298.

<sup>239</sup> Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 292.

Le droit néerlandais connaît à la fois des privilèges sur navires qui prennent rang avant l'hypothèque sur navires et des privilèges qui prennent rang après l'hypothèque sur navires (art. 8:211 et 8:821 C. civ. nl, ou art. 8:217 et 8:827 C. civ. nl.)<sup>240</sup>.

L'article 8:216 du Code civil dispose :

*De vorderingen genoemd in article 211, doen een voorrecht op het schip ontstaan en zijn alsdan daarop verhaalbaar, zelfs wanneer zij zijn ontstaan tijdens de terbeschikkingstelling van het schip aan een bevrachter, dan wel tijdens de exploitatie van het schip door een ander dan de reder, tenzij aan deze de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.*

Selon l'article 8:217, alinéa 3 du Code civil néerlandais, cette disposition est d'application également aux privilèges sur navire de l'article 8:217, alinéa 1<sup>er</sup> qui prennent donc rang après l'hypothèque sur navire. Pratiquement toutes les créances privilégiées semblent donc pouvoir être poursuivies sur le navire, même si elles ont pris naissance pendant la mise à disposition ou l'exploitation du navire à une autre partie que le propriétaire du navire<sup>241</sup>. Par conséquent, une saisie conservatoire, comme une saisie-exécution, semble pouvoir être pratiquée pour toutes ces créances.

L'article 8:215, alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil dispose par ailleurs :

*De schuldeiser, die een voorrecht heeft op grond van article 211, vervolgt zijn recht op het schip, in wiens handen dit zich ook bevindt.*

En vertu de l'article 8:217, alinéa 3 du Code civil, cette disposition est également d'application aux privilèges sur navire de l'article 8:217, alinéa 1<sup>er</sup>, sous b, à savoir les créances découlant de la collision. Le droit de suite accordé par l'article 8:215, alinéa 1<sup>er</sup> a pour effet que le droit de recours sur ce navire est conservé en cas de cession du navire grevé du privilège, même si ce navire n'est plus la propriété du débiteur<sup>242</sup>. Dans ce cas, une saisie conservatoire, tout comme une saisie-exécution, semble également pouvoir être pratiquée au profit des créances concernées.

Il ressort de ce qui précède que la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navires sont possibles dans les mêmes cas en droit néerlandais. Selon Claringbould, il faut considérer dès le moment où la saisie conservatoire est pratiquée si le saisisseur a un droit de recours sur le navire, quel droit il peut finalement faire valoir en se revendiquant du produit de l'exécution<sup>243</sup>. Il s'avère cependant aussi que tant la saisie conservatoire que la saisie exécution ne sont possibles que si le navire est un élément du patrimoine du débiteur ou si une convention ou la loi crée un droit de recours sur le navire. Cette dernière circonstance se produit en pratique en présence d'une hypothèque sur navires ou d'un privilège sur navires. La saisie sur un navire qui a changé de propriétaire depuis la naissance de la créance ne semble possible que lorsque le créancier bénéficie d'un droit de suite.

---

<sup>240</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.296-3.298.

<sup>241</sup> Claringbould, M.H., "Over voorrechten en verhaalbaarheid", dans *Vergelijkend zeerecht. Een bundeling van ter ere van Prof. Mr. R.E. Japikse op 18 februari 1994 gehouden voordrachten*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1994, (93), 103.

<sup>242</sup> Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (réd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 293.

<sup>243</sup> Claringbould, M.H., "Over voorrechten en verhaalbaarheid", dans *Vergelijkend zeerecht. Een bundeling van ter ere van Prof. Mr. R.E. Japikse op 18 februari 1994 gehouden voordrachten*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1994, (93), 107.

**10.98.** La jurisprudence et la doctrine néerlandaises affirment avec vigueur qu'une saisie ne peut être pratiquée sur le navire pour les créances maritimes sur un affrèteur à temps ou à voyage. Cette conclusion s'imposerait sur la base d'une explication, tant historique que systématique, de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Les termes de l'article 3 (4), deuxième alinéa de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, essentiel en l'espèce – qui, notez bien, a été inséré à la demande néerlandaise<sup>244</sup> – portent sur l'« armateur » tel que celui-ci était considéré dans l'ancien droit maritime néerlandais<sup>245</sup>, et l'autre explication serait par ailleurs incompatible avec l'article 9 de la Convention, d'autant qu'une saisie conservatoire doit toujours pouvoir être suivie d'une saisie-exécution dans la systématique de la Convention<sup>246</sup>.

**10.99.** Si le débiteur de la créance et le propriétaire du navire sont des personnes (morales) différentes, le créancier peut envisager de créer encore un droit de recours en tenant le propriétaire du navire responsable de la créance correspondante du fait de son « identification ». Il est question d'identification lorsqu'une distinction artificielle est opérée entre le débiteur et le propriétaire du navire par des constructions propres au droit des sociétés alors que les deux sont en réalité la même personne (morale). Un recours à l'identification n'est toutefois autorisé que dans des cas très exceptionnels<sup>247</sup>.

**10.100.** Une saisie sur soutes est possible en droit néerlandais. Elle permet d'empêcher le départ du navire du fait d'une dette de l'affrèteur à temps<sup>248</sup>.

#### - AUTRES PAYS

**10.101.** La Grèce<sup>249</sup> est l'un des autres États contractants de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Bien que cela ne semble pas concorder avec la lettre de l'article 3 (4) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, une saisie conservatoire en droit grec n'est pas toujours autorisée du fait d'une dette d'un affrèteur à temps. Cette conception est notamment inspirée par l'article 9 de la Convention. À moins que le demandeur ne puisse démontrer que l'affrèteur à temps contrôlait effectivement l'autorité nautique sur le navire ou a perçu les produits de l'exploitation commerciale du navire, un juge grec ne serait pas enclin à autoriser la saisie conservatoire. En ce qui concerne l'affrètement à temps prolongé, l'affrèteur bénéficiant de droits tels que l'application sur le navire de son logo, de ses couleurs ou de sa dénomination commerciale, de telle sorte que les tiers pouvaient raisonnablement croire que le navire était la propriété de l'affrèteur, les conditions susmentionnées peuvent être réputées satisfaites.

Dans la mesure où la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer n'est pas d'application, la saisie conservatoire est soumise en Grèce aux dispositions relatives à la saisie

---

<sup>244</sup> Voir, pour une critique, Delwaide, L., “Scheepsbeslag wegens schulden van een niet-eigenaar”, *RHA* 1993, (3), 7 et suiv., n° 10 et suiv.

<sup>245</sup> Voir à cet égard Livre bleu 4.

<sup>246</sup> Voir en particulier Claringbould, M.H. et van Lynden, C.J.H., “Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen”, *NJB* 1986, (837), 839-840.

<sup>247</sup> Winckels, D.H.S., “Beslag”, dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 293.

<sup>248</sup> Winckels, D.H.S., “Beslag”, dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 293-294.

<sup>249</sup> Pour un aperçu plus clair du droit grec en la matière, qui a servi ici de fil conducteur, voir Kanellopoulos, K., “Ship arrest dans Greece”, <http://pk-law.gr/articles/sec5291.htm>.

dans le Code grec de procédure civile. Conformément à ce dernier, une saisie peut être pratiquée pour tout type de créance et pas seulement pour les créances maritimes.

Pour que le juge grec soit compétent dans le cadre d'une demande de saisie conservatoire sur un navire grec ou un navire qui bat pavillon d'un des autres États contractants, le navire ne doit pas nécessairement être présent dans sa juridiction. Pour l'exécution de la saisie conservatoire, le navire doit cependant bien faire escale dans un port grec. Une requête relative à un navire qui bat pavillon d'un État qui n'a pas contracté la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer est rejetée si le navire n'est plus présent dans la juridiction.

Quiconque demande une autorisation de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire doit démontrer la validité *prima facie* de sa créance ainsi que l'existence d'un risque imminent que sa créance ne soit pas satisfaite si aucune saisie conservatoire n'est pratiquée. Par conséquent, une urgence est requise. L'urgence est généralement admise lorsque le navire est sur le point de mettre le cap sur une destination inconnue ou simplement lorsqu'il est sur le point de quitter le port. Le fait que le navire soit le seul avoir matériel du débiteur, la solvabilité limitée du débiteur ou le comportement du débiteur peut être pris(e) en considération.

Aucun appel ne peut être interjeté contre la décision relative à la saisie conservatoire. Seules la révocation ou la modification de la décision peuvent être demandées auprès du même juge.

Après avoir pratiqué la saisie conservatoire, une procédure sur le fond doit être entamée dans les 30 jours, à défaut de quoi la saisie est levée automatiquement.

**10.102.** La Norvège<sup>250</sup> est également une partie à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Elle a également signé la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer mais ne l'a pas encore ratifiée. La Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer a été incorporée dans le Code maritime norvégien, notamment dans les sections 92 à 94. Les sections 91, 95 et 96 contiennent des dispositions nationales sur la saisie conservatoire des navires. Les dispositions de l'*Enforcement of Claims Act* sont applicables à titre complémentaire.

Les créances maritimes et les créances basées sur l'enlèvement des épaves, que le législateur norvégien a ajoutées à la liste (section 92, deuxième alinéa, c) du Code maritime) tiennent lieu de motif à une saisie conservatoire. En Norvège, une condition supplémentaire pour une saisie conservatoire sur navire, qui ne figure pas dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, est d'application. Comme dans le droit allemand, le demandeur doit démontrer que le comportement du débiteur laisse supposer que l'exécution de la créance sans pratiquer une saisie conservatoire sera impossible ou nettement plus difficile ou que l'exécution devra intervenir à l'étranger. Cette condition supplémentaire ne s'applique cependant pas pour un demandeur qui bénéficie d'un privilège maritime ou d'une hypothèque sur navire.

Par dérogation à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, une saisie conservatoire sur un navire en droit norvégien n'est possible qu'au profit d'une créance contre le propriétaire du navire et non au profit, par exemple, d'une créance contre l'affrètement. La section 93, quatrième alinéa du Code maritime norvégien dispose qu'une saisie conservatoire est possible uniquement lorsque le navire peut servir d'objet de recours conformément à l'*Enforcement of Claims*

---

<sup>250</sup> Fuglevåg, I., "Ship Arrest in Norway", site Internet du cabinet d'avocats Vogt & Wiig, <http://www.vogtwiig.no/Documents/Ship%20arrest%20in%20norway%202009.pdf>, 3-4 en 5-6; Steinsholt Visnes, S., *Arrest of ships dans Norway and South Africa – a comparison*, Dissertation, University of Cape Town, 2005, 99 p.

*Act.* Il ressort de cette dernière loi que le débiteur doit être le propriétaire du bien sur lequel la saisie est pratiquée. Cette dérogation manifeste au régime conventionnel est défendue en Norvège en renvoyant à l'intention de la Convention de réduire les possibilités de saisie, à l'article 6 de la Convention qui laisse les questions de procédure au droit national et à l'article 9 de la Convention qui précise que la Convention elle-même ne crée pas de nouveaux droits d'action. La valeur de ces arguments est douteuse mais les tribunaux norvégiens ne semblent pas enclins à écarter l'application de la section 93, quatrième alinéa du Code maritime.

Le droit norvégien reconnaît la possibilité d'une saisie conservatoire sur des navires jumeaux mais la section 93, premier alinéa du Code maritime semble ne pas avoir transposé correctement du tout la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Il dispose en effet que la saisie peut être pratiquée sur d'autres navires que le débiteur propriétaire du navire avait en propriété *au moment où la créance a pris naissance*. En application de la Convention, cette dernière condition n'est pas requise. Cette distinction serait, dit-on, la conséquence d'un malentendu dans le chef du législateur norvégien.

Une saisie conservatoire sur les soutes d'un navire, habituellement du fait d'une dette de l'affrètement à temps qui est propriétaire des soutes est également possible en droit norvégien. Le droit norvégien connaît aussi, du moins en ce qui concerne les navires enregistrés en Norvège, la possibilité de ce que l'on appelle un *register arrest*, une saisie physique n'étant pas pratiquée mais une interdiction de vente inscrite dans le registre du navire étant imposée.

Une demande de saisie conservatoire peut être adressée en Norvège au juge du port dans lequel le navire *est attendu* à court terme. Le navire ne doit donc pas encore se trouver dans la juridiction du juge (section 95, premier alinéa du Code maritime). La saisie conservatoire sur un navire peut également être demandée et mise à exécution lorsque le navire exerce des activités sur le plateau continental norvégien (section 95, premier alinéa, *in fine* du Code maritime).

En principe, le demandeur n'est pas tenu d'introduire également la procédure sur le fond en Norvège. Parfois, une saisie est pratiquée en Norvège afin d'obtenir une garantie et la procédure sur le fond est ensuite menée ailleurs, par exemple par voie d'arbitrage en Angleterre. Le droit norvégien peut toutefois imposer que la procédure sur le fond soit entamée dans un délai déterminé, en Norvège ou à l'étranger. Si aucun délai particulier n'est précisé, la saisie prend fin automatiquement lorsqu'aucune procédure sur le fond n'a été entamée dans l'année qui suit la décision.

**10.103.** La Slovénie n'est pas encore membre de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

En ce qui concerne la saisie conservatoire sur les navires de mer qui battent pavillon d'un État contractant, la Convention est applicable directement. Dans la mesure où la Convention n'est pas d'application, les dispositions du Code maritime slovène de 2001 sont appliquées<sup>251</sup>. Manifestement, la Convention a servi d'inspiration aux articles 947 à 951 du Code : la liste limitative des créances maritimes de l'article ou 841, à laquelle renvoie l'article 947, est un peu plus longue que la liste des créances maritimes dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Globalement, la liste est basée sur la Convention internationale de 1999

---

<sup>251</sup> Pavliha, M. et Grbec, M., "Maritime law, jurisprudence and the implementation of international conventions into the legal system of the Republic of Slovenia", *Il Diritto Marittimo* 2001, (1207), 1208.

sur la saisie des navires de mer<sup>252</sup>. En ce qui concerne la saisie conservatoire sur les navires qui ne sont pas considérés comme un bâtiment de mer, le droit commun en matière de saisie est d'application<sup>253</sup>.

**10.104.** Le Maroc mérite d'être mentionné parce qu'il serait un des rares pays qui donnent à l'article 3 (1) et (4) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer la même lecture littérale que la Belgique, une saisie pouvant être pratiquée sur un navire de mer en raison de dettes d'affréteurs à temps et à voyage ordinaires<sup>254</sup>.

**10.105.** Le Canada n'est pas membre de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

En droit canadien, une saisie conservatoire sur un navire en vertu d'une *actio in rem* n'est en principe possible que si le propriétaire du navire est également responsable *in personam* à l'égard du demandeur. La doctrine fait remarquer que ce principe pose des problèmes pratiques lorsque la créance du demandeur se rapporte, par exemple, à une dette de l'affréteur à temps et non du propriétaire du navire<sup>255</sup>.

Le droit canadien n'autorise pas de saisie conservatoire sur un navire lorsque seul l'affréteur en dévolution mais non le propriétaire est responsable *in personam* de la dette correspondante. Les fournisseurs de provisions de bord bénéficient toutefois d'une présomption réfutable que le propriétaire du navire a donné à l'utilisateur son consentement pour commander des provisions de bord pour le compte du navire de ses propriétaires. La présomption peut par exemple être réfutée par le fait que le capitaine a apposé les termes « for charterers' account » sur un accusé de réception concernant une livraison de carburant<sup>256</sup>.

Une responsabilité personnelle du propriétaire du navire n'a pas été requise par les juges canadiens bien lorsqu'une *actio in rem* ait été introduite pour forcer un *maritime lien* qui était d'application au droit applicable matériellement des États-Unis. Il n'existe pas de précédent attestant que la même règle serait d'application en ce qui concerne un *maritime lien* en droit canadien<sup>257</sup>.

Par l'*Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts* du 23 juin 2009, un *maritime lien* particulier a cependant été instauré et s'applique uniquement en faveur de fournisseurs canadiens des provisions à bord et à l'égard de navires étrangers<sup>258</sup>. En l'occurrence, il est expressément mentionné que, sauf en ce qui concerne

---

<sup>252</sup> Pavliha, M. et Grbec, M., "Maritime law, jurisprudence and the implementation of international conventions into the legal system of the Republic of Slovenia", *Il Diritto Marittimo* 2001, (1207), 1208.

<sup>253</sup> Pavliha, M. et Grbec, M., "Maritime law, jurisprudence and the implementation of international conventions into the legal system of the Republic of Slovenia", *Il Diritto Marittimo* 2001, (1207), 1208-1211.

<sup>254</sup> Communication de l'avocat Me C. Van Aerde ; Pour plus de précisions, voir <http://www.shiparrested.com/ship-arrest-in-morocco-by-hakim-lahlou-lahlou-zioui-associates.html>.

<sup>255</sup> Gold-Chircop-Kindred, 761.

<sup>256</sup> Gold-Chircop-Kindred, 762-763.

<sup>257</sup> Gold-Chircop-Kindred, 761-762.

<sup>258</sup> Une section 139 a été ajoutée au *Marine Liability Act* et s'énonce comme suit :

Définition de "foreign vessel"

(1) *in this section, "foreign vessel" has the same meaning as dans section 2 of the Canada Shipping Act, 2001.*

Maritime lien

(2) *A person, carrying on business dans Canada, has a maritime lien against a foreign vessel for claims that arise*

(a) *dans respect of goods, materials or services wherever supplied to the foreign vessel for its operation or maintenance, including, without restricting the generality of the foregoing, stevedoring and lighthouse; or*

les navires souverains et les navires d'autorité non commerciaux, une *action in rem* peut être introduite pour imposer ce nouveau *maritime lien*. La responsabilité personnelle du propriétaire du navire n'a pas été reprise comme condition.

Le droit d'introduire une *actio in rem* ne peut normalement être exercé que si le navire concerné a au moment de l'introduction de la demande le même « beneficial owner » qu'au moment de la naissance de la dette. Si la propriété du navire est cédée, le droit d'introduire une demande de saisie conservatoire est donc perdu, ce qui n'est pas le cas pour certaines catégories de créances, en particulier celles auxquelles s'appliquent, selon des conceptions classiques, les « true » *maritime liens* (voir Section 22(2) j° Section 43(3) Federal Court Act)<sup>259</sup>.

**10.106.** L'Afrique du Sud n'est pas liée non plus par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

En ce qui concerne la saisie conservatoire sur navires de mer, il faut souligner deux réglementations remarquables de la législation sud-africaine, à savoir (1) l'exclusion, en cas d'affrètement en dévolution, de la saisie en raison de dettes du propriétaire du navire<sup>260</sup>, et (2) la possibilité de pratiquer une saisie sur les « associated ships ». Ce dernier concept est apparenté à celui de la saisie sur des navires jumeaux mais, contrairement à la réglementation relative aux navires jumeaux dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, le droit sud-africain n'impose pas de propriété commune mais seulement un *contrôle* direct ou indirect commun sur les navires. Le concept des « associated ships » a été instauré à la lumière de la tendance à la constitution de « single ship companies ». Il doit être considéré comme une codification dans la loi du « piercing the corporate veil » judiciaire qui se rencontre dans d'autres États. En réalité, la réglementation va encore plus loin parce que les structures de société qui ont été mises en place pour des raisons tout à fait légitimes peuvent ne pas être prises en considération en vue de la saisie conservatoire<sup>261</sup>.

---

*(b) out of a contract relating to the repair or equipping of the foreign vessel.*

Services requested by owner

*(2.1) Subject to section 251 of the Canada Shipping Act, 2001, for the purposes of paragraph (2)(a), with respect to stevedoring or lighterage, the services must have been provided at the request of the owner of the foreign vessel or a person acting on the owner's behalf.*

Exception

*(3) A maritime lien against a foreign vessel may be enforced by an action in rem against a foreign vessel unless*

*(a) the vessel is a warship, coast guard ship or police vessel; or*

*(b) at the time the claim arises or the action is commenced, the vessel is being used exclusively for non-commercial governmental purposes.*

Federal Courts Act

*(4) Subsection 43(3) of the Federal Courts Act does not apply to a claim secured by a maritime lien under this section.*

<sup>259</sup> Gold-Chircop-Kindred, 763-764.

<sup>260</sup> Selon Steinsholt Visnes, S., *Arrest of ships dans Norway and South Africa – a comparison*, Dissertation, University of Cape Town, 2005, 61.

<sup>261</sup> Pour plus de précisions, voir Hare, 77-82; Voir aussi Steinsholt Visnes, S., *Arrest of ships dans Norway and South Africa – a comparison*, Dissertation, University of Cape Town, 2005, 69-72 en 78-82.

## D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

### - POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

**10.107.** Pendant la première consultation à l'aide du *Livre Vert Nouvelle Loi maritime belge*<sup>262</sup> (ci-dessous « Livre vert »), l'ABDM a noté qu'il n'existait pas de nécessité immédiate de modifier la situation actuelle relative à la saisie conservatoire sur navires et bateaux. En particulier, l'ABDM ne voyait pas de nécessité d'adhérer à la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer.

**10.108.** KBRV a en revanche plaidé en faveur de l'adhésion de la Belgique à la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer. Une argumentation plus précise n'a pas été communiquée à ce sujet.

**10.109.** L'ABDM a exprimé sa volonté que la Belgique n'adhère *pas* à la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer :

*De eventuele toetreding van ons land tot het Verdrag van 12 maart 1999 m.b.t. het conservatoir scheepsbeslag: indien de scheepseigenaar niet persoonlijk gebonden is kan enkel voor de bevoorrechte schuldvorderingen beslag gelegd worden; voor vorderingen waarvoor de scheepseigenaar niet persoonlijk gebonden is blijft conservatoir beslag enkel mogelijk indien het nationale recht van de staat, waar het beslag gevraagd wordt, dit mogelijk maakt in zijn nationale wet. Te vrezen valt dat bij de afschaffing van de zakelijke aansprakelijkheid van art. 46 en men dus terugvalt op de persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de ladingschade slechts beslag kan leggen (in geval van afwezigheid van persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar hetgeen meestal het geval zal zijn) indien de vordering bevoorrecht is. Indien ons land ook dan nog toetreedt tot het verdrag van 6 mei 1993, heeft dat voorrecht, indien dit als nationaal geregeld voorrecht wordt ingevoerd, geen enkele waarde. Samengevat is ons standpunt dat article 46 moet behouden blijven en dat ons land niet mag toetreden tot de Verdragen van 6 mei 1993 en van 12 maart 1999.*

**10.110.** L'International Group of P&I Clubs a exprimé à son tour son inquiétude quant à l'interprétation donnée en Belgique à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. La réaction de l'IG a été exprimée comme suit :

*The IG does not know if the arrest of vessels in Belgium is subject to the Code. In any event the IG would like to register its concern at the way in which the 1952 Arrest Convention which Belgium has acceded to is interpreted in Belgium, specifically permitting claimants to arrest a ship or a 'sister' ship in respect of claims that do not constitute a maritime lien, which are not claims against the owner or the demise charterer of the ship or sister ship. The IG knows of no other jurisdiction that has ratified the Convention or implemented the Convention provisions into its domestic law that interprets the Convention so as to permit this. One unfortunate aspect of this novel way of interpreting the Convention is that it promotes 'forum shopping' which all responsible jurisdictions seek to discourage. The IG therefore wonders if it is procedurally possible to address this issue in the proposed revision of the Code and if so would ask that it be addressed.*

---

<sup>262</sup> www.droitmaritime.be; Van Hooydonk, E. (éd.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; à propos du Livre vert, voir Livre bleu 1, 28-29, n° 1.4.

**10.111.** En vue d'une évaluation plus nuancée des intérêts en présence, divers éléments supplémentaires doivent être pris en considération en plus des points de vue exprimés pendant la première consultation.

**10.112.** Comme indiqué précédemment, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer a connu un succès international relatif<sup>263</sup>.

Ce succès ne peut cependant pas être surestimé. Tout d'abord, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer n'est nullement suivie dans le monde entier. Par ailleurs, le texte de la Convention a donné lieu à de nombreuses controverses et divergences d'interprétation, ce qui pousse même Herber à conclure que le droit des saisies sur navires est « ein chaotisches Feld »<sup>264</sup>, ce qui tient, pour une part, assurément à la rédaction très médiocre du texte et à la différence entre les versions française et anglaise - toutes deux authentiques<sup>265</sup>.

La doctrine belge avait déjà plaidé auparavant pour une refonte complète de la traduction du texte de la Convention et pour une nouvelle transposition, cette fois intégrale, de celle-ci dans la législation interne<sup>266</sup>.

**10.113.** Par ailleurs, il faut rappeler une « Motion » signée en 2000 par un vaste groupe de groupements d'intérêts belges à propos de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer<sup>267</sup>.

Les groupements d'intérêts concernés ont exprimé leur inquiétude à propos de la nouvelle convention comme suit :

*In maart 1999 werd in Genève de tekst goedgekeurd van een IMO-UNCTAD Conventie betreffende het Beslag op Schepen. De Conventie ligt heden ter ondertekening voor bij de Verenigde Naties te New York en zal in voege treden indien minstens 10 Staten overgaan tot ratificatie.*

*De nieuwe Conventie is in grote mate gegrond op een ontwerp van het CMI (Comité Maritime International) en werd opgesteld ter vervanging van de bestaande Internationale Conventie van 1952*

---

<sup>263</sup> Voir *supra*, n° 10.67.

<sup>264</sup> Herber, R., "100 Jahre Comité Maritime International. Konferenz in Antwerpen im Juni 1997", *Transportrecht* 1997, (325), 328.

<sup>265</sup> Voir une vive critique dans, entre autres, Claringbould, M.H. et van Lynden, C.J.H., "Enige aantekeningen bij het verdrag conservatoir beslag op zeeschepen", *NJB* 1986, (837), 841 ; voir aussi Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (eerste deel)", *Jura Falconis* 1988-89, (71), 82 ; comp. néanmoins Roland, R., "Opgepast: gevaarlijke bocht !", dans LA Van den Heuvel, (315), 317, où l'auteur, probablement submergé par son enthousiasme pour les possibilités de saisie offertes et dans son plaidoyer contre la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, affirme à tort en ce qui concerne l'ancien régime que rarement, « zoveel aandacht en zorg » ont été consacrés « aan de redactie van een verdrag ».

<sup>266</sup> Voir Verstrepen, W., "Bewarend beslag op zee- en binnenschepen (Slot)", *Jura Falconis* 1988-89, (191), 211.

<sup>267</sup> La Motion a été signée par la Fédération des Entreprises de Belgique, la Vlaamse Havenvereniging, la Fédération des Chambres de Commerce belges, la Confédération des Expéditeurs de Belgique, la Royale Association belge des Assureurs maritimes, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Anvers, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Flandre orientale, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruges, Kust en Westhoek, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Courtrai-Roulers-Tielt-Ostende, la Koninklijke Belgische Beroepsvereniging der Scheepsbevoorraders, la Belgische Vereniging van Internationale Handelshuizen, la Belgische Vereniging van Containerherstellers en Depothouders et la Beroepsvereniging van Scheepsmakelaars en Agenten aan de Haven van Gent.

*betreffende het beslag op zeeschepen, welke door 72 Staten is geratificeerd. Bovendien kan worden vastgesteld dat nog steeds Staten overgaan tot ratificatie van de 1952-Conventionie.*

*België heeft de Conventionie van 1952 eveneens geratificeerd en gedeeltelijk opgenomen in het Gerechtelijk Wetboek, meer in het bijzonder in de art. 1467, 1468 en 1469. De ratificatie van de nieuwe Conventionie zou bijgevolg een wijziging van de nationale wetgeving noodzakelijk maken.*

*De ontstaansgeschiedenis van deze nieuwe Conventionie heeft aanleiding gegeven tot opvallende kritiek en werd gekenmerkt door heel wat tegenwerking. Dit gebrek aan eensgezindheid zette zich tevens door tijdens de Conferentie te Genève.*

*Op Internationaal gebied wordt de tekst dan ook met ernstige twijfels onthaald. Vele Staten zien er immers het nut niet van in om de toepassing van de succesvolle 1952 Conventionie te beëindigen en om toe te treden tot de nieuwe Conventionie.*

*Op nationaal vlak zijn de ondergetekende beroepsgroeperingen, na grondige bestudering van de nieuwe tekst en na uitgebreide nationale en internationale consultaties, tot het besluit gekomen dat de nieuwe Conventionie hun belangen merkelijk schaadt.*

*Onder de van kracht zijnde Conventionie van 1952 kan elke schuldeiser beslag leggen op het schip waarop zijn maritieme vordering betrekking heeft, ongeacht of de eigenaar, de bevrachter, de bare-boat charterer of wie dan ook persoonlijk instaat voor de schuld.*

*Daarnaast bestaat de mogelijkheid om beslag te leggen op elk ander schip dat toebehoort aan de schuldenaar, welke persoonlijk instaat voor de schuld.*

*Dit wordt in de nieuwe Conventionie echter heel anders geregeld, wat tot gevolg heeft dat beslag slechts kan worden toegestaan voor de in artikel 1 opgesomde maritieme vorderingen en daarenboven wordt de mogelijkheid tot het leggen van beslag voor zulke vorderingen beperkt tot de persoonlijke maritieme schulden van de (geregistreerde) eigenaar of naakte rompbevrachter.*

*In de huidige praktijk van uitlagging en van het opzetten van 'one-ship-companies', gaan geregistreerde eigenaars van schepen geen verbintenissen meer aan met derden. De verbintenissen worden immers aangegaan door hun uitbaters, werkmaatschappijen, bevrachters en operators, die allen als afzonderlijke rechtspersonen optreden.*

*Het is dan ook uitzonderlijk dat de geregistreerde eigenaar dezelfde rechtspersoon is als de uitbater van het schip. Met andere woorden wordt er een schot gebouwd tussen de geregistreerde eigenaar en de eventuele verantwoordelijke uitbater van het schip.*

*Doordat de identiteit van de scheepseigenaar, de rechtsvorm en het juiste adres moeilijk of niet te achterhalen is, wordt het in de praktijk dan ook uiterst moeilijk om een aanspreekbare partij te vinden.*

*De verdere oprichting van al dan niet fictieve "one-ship owning companies" in allerlei fiscale- sociale paradijzen wordt hierdoor mogelijk verder in de hand gewerkt en zulks ten nadele van de bona-fide rederijen.*

*Anders gezegd, de nieuwe Conventionie vormt een aanmoediging tot de verdere uitlagging van de schepen en tot het opzetten van schijn- en tussenvennootschappen ten nadele van andere scheepseigenaars.*

*Wanneer een rederij een schip uitbaat dat haar eigendom is, zal dit schip beslagbaar zijn. Wanneer echter de rederij het schip via een tussenvennootschap laat registreren in een "Flag of Convenience" - Staat, zal dit niet beslagbaar zijn tenzij deze geregistreerde eigenaar zelf het contract aanging, wat slechts uiterst zelden gebeurt.*

*De zeer redelijke (o.a. Canadese en Engelse) amendementen die op de Conferentie te Genève werden voorgesteld, werden door een aantal belanghebbende Staten (waaronder de goedkope vlag- landen) simpelweg weggewuifd. Deze amendementen hadden juist tot doel af te stappen van het concept van de geregistreerde eigenaar en stelden voor zich te richten tot de personen die de werkelijke controle uitoefenen over de schijnvennootschappen.*

*In de huidige maritieme praktijk zou de nieuwe Conventionie in een groot aantal gevallen aan de goederenbelangen en de industrie de mogelijkheid ontnemen om de aangegane verbintenissen af te dwingen of veilig te stellen.*

*Ook toeleveranciers en andere dienstverleners aan het schip zouden hun geleverde prestaties nog maar moeilijk gezekerd krijgen.*

*In de overtuiging dat dit alles de Belgische belangen van de Industrie, de Handel, de Diensten- en Toeleveringssector niet ten goede komt, verzoeken ondergetekenden dan ook vriendelijk, maar met de nodige aandring dat de Conventie 1999, zoals ze te Genève werd goedgekeurd, niet door België zou worden geratificeerd. Wel zouden bepaalde punten ervan verder kunnen onderzocht worden ter verbetering van de bestaande teksten de loien, waarbij ondergetekenden steeds bereid zijn hun diensten aan te bieden* (passages mis en évidence soulignés dans l'original).

À ce que l'on sait, les organisations concernées n'ont pas modifié par la suite leur avis sur la question.

**10.114.** Ensuite, il faut noter que la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer a également fait l'objet de vives critiques dans la doctrine belge.

Tant l'élaboration de la Convention, qui n'a pas fait l'objet d'un consensus<sup>268</sup> que la profonde limitation – évoquée précédemment<sup>269</sup> – du droit de saisie<sup>270</sup> ont suscité le mécontentement.

Dès la préparation de la nouvelle convention, l'Association belge de droit maritime a mis en doute la « morality » de cette limitation ; la nécessité de la recouvrabilité des dettes sur le navire transcenderait apparemment la sphère juridique selon les avis exprimés<sup>271</sup>.

Un point supplémentaire sujet à la critique est que la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer ne contribue pas à une plus grande uniformité internationale, bien au contraire<sup>272</sup>. Elle peut tout au plus en appeler aux États du pavillon mais pas aux nations commerciales dans lesquelles dominant les intérêts du chargement ou aux États portuaires typiques où les fournisseurs de biens et services jouent un rôle économique prépondérant<sup>273</sup>.

**10.115.** En 2000, le Ministre de la Mobilité et des Transports de l'époque a adopté vis-à-vis du Ministre des Affaires étrangères le point de vue que la Belgique ne devait pas passer au régime de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer. Il a évoqué comme raison le rejet unanime de la convention susmentionnée par « les autorités compétentes et les milieux économiques »<sup>274</sup>.

**10.116.** Les observateurs belges ne sont pas les seuls à formuler des critiques envers la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer comme le démontrent en suffisance l'entrée en vigueur très retardée de la Convention, le nombre toujours minime à ce jour d'États liés par la Convention, le poids économique relativement faible de ces États dans le monde maritime et le fait qu'aucun des pays voisins de la Belgique n'adhère à la nouvelle Convention<sup>275</sup>.

---

<sup>268</sup> Voir en particulier Kegels, T., “De conventie ter voorkoming van bewarend beslag op schepen Genève 1999”, dans LA Libert, 195-215.

<sup>269</sup> Voir *supra*, n° 10.74.

<sup>270</sup> Voir en particulier Roland, R., “Opgepast: gevaarlijke bocht !”, dans LA Van den Heuvel, (315), 324-325 ; comp. ook Mackay, Art. 1467-1480, 7 et 9.

<sup>271</sup> Voir Comité Maritime International, *Yearbook 1997. Antwerp II. Documents of the Centenary Conference*, Anvers, CMI, 1997, (283), 284.

<sup>272</sup> Voir Kegels, T., “Arrest of Ships. The End of the Uniformity ?”, dans LA Wijffels, (111), 125.

<sup>273</sup> Kegels, T., “Arrest of Ships. The End of the Uniformity ?”, dans LA Wijffels, (111), 125-126.

<sup>274</sup> Lettre de la Ministre I. Durant du 7 mars 2000, avec réf. JJVDV/20000522.

<sup>275</sup> Voir *supra*, n° 10.72.

En revanche, force est de constater que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer parvient toujours à contenter un grand nombre de pays, surtout européens, dont tous les pays voisins de la Belgique<sup>276</sup>.

La doctrine internationale constate que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer est le seul instrument juridique, dans cette matière, qui ait contribué à l'unification internationale<sup>277</sup>.

Comme indiqué à plusieurs reprises, l'Ébauche de Code belge de la Navigation vise à rapprocher le mieux le droit belge de la navigation des pratiques courantes à l'échelle internationale, en tenant compte du droit des pays voisins<sup>278</sup>.

**10.117.** Comme exposé ailleurs, la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes déjà évoqués précédemment<sup>279</sup> connaît un succès international minime. L'Ébauche de Code belge de la Navigation renonce aussi à passer à cette dernière Convention<sup>280</sup>.

**10.118.** Au-delà de toutes les considérations négatives exposées précédemment à propos de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, il faut rappeler que cette convention accorde à de nombreux créanciers un droit à une saisie conservatoire sur navires, dont ils ne disposent pas dans le cadre de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>281</sup>. C'est le cas par exemple des administrations portuaires<sup>282</sup>, des assureurs, des agents de navires, des courtiers en transport maritime, des sociétés de classification, des services d'arrimage et de désarrimage et probablement aussi des manutentionnaires. Néanmoins, la motion belge évoquée précédemment contre la nouvelle Convention<sup>283</sup> a été signée aussi par des organisations de quelques-uns de ces prestataires de services.

**10.119.** Une étude de la pratique de la saisie conservatoire sur navires de mer dans le port d'Anvers entre 1998 et 2001 révèle qu'une saisie est surtout pratiquée en raison de fournitures impayées et de dommages ou de pertes du chargement. Dans la majorité des cas, le propriétaire du navire est le seul débiteur de la créance maritime ; ce n'est qu'occasionnellement que le propriétaire n'est pas indiqué comme le débiteur. Seuls 29 % des débiteurs se sont avérés venir de Belgique. Les débiteurs ou leurs gestionnaires sont originaires du monde entier, la Grèce étant le pays le plus représenté. Seuls 3 % des débiteurs viennent de Belgique<sup>284</sup>.

Pour autant que ces données soient encore actuelles, il nous semble pouvoir en déduire que le passage à la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer n'entraînerait pas une diminution radicale des possibilités de saisie par solde au détriment des créanciers belges.

**10.120.** Du reste, il faut en tout cas signaler qu'un régime généreux en matière de saisie et naturellement dans l'intérêt du secteur local des services juridiques. Des possibilités étendues de

---

<sup>276</sup> Voir *supra*, n° 10.67.

<sup>277</sup> Voir encore *supra*, n° 10.67.

<sup>278</sup> Voir Livre bleu 1, n° 1.179-1.181 et les références qui y figurent.

<sup>279</sup> Voir *supra*, n° 10.109.

<sup>280</sup> Voir Livre bleu 3.

<sup>281</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.74.

<sup>282</sup> Les créances relatives aux redevances portuaires et de pilotage, etc. peuvent être garanties sous le régime actuel par des mécanismes de droit public qui peuvent être élaborés au niveau régional.

<sup>283</sup> Voir *supra*, n° 10.113.

<sup>284</sup> Vanden Eynde, N., *Impact van het Verdrag van 12 mars 1999 inzake bewarend scheepsbeslag op het Belgische bedrijfsleven*, Mémoire de fin d'études de la Hogere Zeevaartschool Anvers, 2003; en particulier 65.

saisie sont utilisées dans le monde entier par les prestataires de services juridiques comme atout commercial.

Par ailleurs, un régime trop flexible en matière de saisie peut porter préjudice aux intérêts des ports si les navires immobilisés gênent les opérations portuaires normales. Pendant les travaux préparatoires de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, l'attention a été attirée sur cette question par l'*International Association of Ports and Harbors (IAPH)*. Cette dernière a évoqué les conséquences graves pour les activités d'un port, ses trafics, ses opérations commerciales et ses utilisateurs, lorsque des navires saisis bloquent les emplacements pendant des mois, voire des années. L'IAPH a souligné que les procédures de saisie conservatoire et de saisie-exécution ne pouvaient durer que peu de temps et que, si le propriétaire du navire ne peut (plus) payer, les redevances portuaires et autres frais de la saisie doivent être pris en charge par le saisisseur. L'association a déclaré qu'il s'agissait probablement des questions qui devaient être réglées par le droit national du lieu de la saisie<sup>285</sup>. Pour le moment, il n'y a pas lieu de supposer que les mesures de saisie sur navire gêneraient déraisonnablement l'exploitation des ports belges.

**10.121.** Toutes les considérations précédentes mènent à la conclusion intermédiaire qu'à ce jour, il n'existe pas, globalement, de raison déterminante de procéder au choix radical d'échanger la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer par la Convention internationale de 1999 sur la saisie de navires de mer.

L'ancienne Convention bénéficie manifestement d'un soutien plus important auprès de nombreux intéressés belges. L'autorité belge aussi a déjà rejeté le nouveau régime auparavant. Par ailleurs, on peut se demander si le passage à la nouvelle Convention serait si clairement négatif que certains le prétendent à la lumière des divers intérêts belges en présence.

Quoi qu'il en soit, dans le contexte international et régional actuel, la préférence doit pour le moment se porter sur le maintien de l'adhésion belge à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

**10.122.** Comme exposé précédemment<sup>286</sup>, à la lumière de la nécessité d'une interprétation autonome et conforme à la Convention, il n'est pas souhaitable, quand bien même ce serait possible, de modifier, par l'intermédiaire du Code belge de la Navigation, la jurisprudence de cassation belge en vigueur concernant l'interprétation de l'article 3 (1) et (4) de la Convention internationale sur la saisie des navires de mer, telle qu'elle est établie dans les affaires « Omala » et « Heinrich J ». La tension entre, d'une part, une lecture littérale de la disposition de la convention, claire en soi et, d'autre part, des intentions possibles des auteurs et des interprétations suivies dans d'autres pays peut difficilement être supprimée par une disposition légale interne.

En revanche, la jurisprudence « Orcombe », vivement critiquée, peut, en ce qui concerne la validité de l'article 1415 C. jud., être neutralisée par une disposition légale expresse<sup>287</sup>.

**10.123.** À présent qu'il est établi qu'il vaut mieux continuer à suivre le régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, on peut se demander s'il y a lieu d'apporter des modifications à la façon dont la Belgique (n')utilise (pas) la marge politique nationale concédée par la Convention susvisée en ce qui concerne son champ d'application international.

---

<sup>285</sup> X., "Maritime liens and mortgages and arrest of ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 1997. Antwerp II. Documents of the Centenary Conference*, Anvers, CMI, 1997, (278), 281-282.

<sup>286</sup> Voir *supra*, n° 10.45.

<sup>287</sup> Voir *supra*, n° 10.42.

Il s'agit notamment de se demander si des dérogations doivent être appliquées pour la saisie conservatoire sur navires d'États non contractants et pour la saisie sur navires nationaux à la demande de créanciers établis en Belgique.

Comme exposé précédemment, la Belgique n'a pas introduit de telles dérogations et le législateur entend garder le régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer applicable à toutes les situations qui sont portées devant un juge belge<sup>288</sup>.

Pendant la première consultation, aucune demande de modification n'a été notée. D'autre part, une modification porterait atteinte à l'harmonisation, classiquement recherchée par la Belgique, du droit national avec le droit maritime unifié et compliquerait le droit de la navigation maritime et intérieure.

L'Ébauche de Code belge de la Navigation n'introduit donc aucune modification sur ce plan.

Dans la même perspective, il n'y a pas lieu non plus de revoir la position belge à l'égard des réserves éventuellement formulées dans l'article 10 de la Convention internationale sur la saisie des navires de mer<sup>289</sup>. Pendant la première consultation, une telle révision n'a par ailleurs été demandée par aucune partie intéressée.

**10.124.** Le caractère limitatif de la liste des créances maritimes, reprise à l'article 1 (1) de la Convention internationale sur la saisie des navires de mer et à l'article 1468, deuxième alinéa C. jud., a fait l'objet de discussions en Belgique.

Les services de manutention ne relèvent pas des « fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien », visées à l'article 1468, deuxième alinéa, k) C. jud. Les assureurs maritimes qui ont des primes en recouvrement ne disposent pas non plus du droit de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer. La doctrine plaide dans cette optique pour un allongement de la liste des créances maritimes<sup>290</sup>.

En 1984 et 1988, des propositions de loi ont été déposées, visant à la jonction de la créance maritime suivante à la liste reprise dans l'article 1468, deuxième alinéa C. jud. :

*r) prestations d'entreprises d'arrimage et d'entreprises connexes*<sup>291</sup>.

Les auteurs ont argumenté que les entreprises visées avaient le droit de pratiquer une saisie conservatoire sur navires dans d'autres pays industrialisés et pays d'Europe occidentale mais pas en Belgique.

Dans la Commission pour la Justice du Sénat, la proposition a été modifiée comme suit <sup>292</sup>:

---

<sup>288</sup> Voir *supra*, n° 10.11-10.14.

<sup>289</sup> Comp. toutefois *supra*, n° 10.92 concernant la position néerlandaise.

<sup>290</sup> Fransen, W. et Mottrie, F., "Bewarend beslag op zeeschip", dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 191.

<sup>291</sup> *Doc. Parl.* Chambre, 1984-85, n° 1079/1; *Doc. Parl.* Sénat, S.E. 1988, n° 394/1.

<sup>292</sup> Voir aussi *Doc. Parl.* Sénat, S.E. 1988, n° 394/2.

r) prestations d'entreprises d'arrimage, de transports portuaires, d'accorage et de conditionnement, de réparation de conteneurs.

La raison de cette modification était que les termes « et d'entreprises connexes » pouvaient engendrer des contestations<sup>293</sup>.

Après approbation de la proposition de loi au Sénat, la Chambre a fait remarquer que l'allongement de la liste des créances maritimes était incompatible avec la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>294</sup>. Ensuite, le Ministre de la Justice a communiqué une note détaillée de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure du Ministère des Transports, expliquant que la liste des créances maritimes dans la convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer était limitative et que celle-ci ne pouvait par conséquent pas être allongée par la loi<sup>295</sup>. Par conséquent, le projet de loi a finalement été rejeté à l'unanimité<sup>296</sup>.

En principe, un allongement de la liste des créances maritimes pour lesquelles une autorisation de saisi conservatoire peut être accordée est effectivement contraire à la Convention internationale sur la saisie des navires de mer. L'article 2 de la Convention dispose en effet qu'une saisie ne peut être pratiquée que pour une créance maritime dans le ressort d'un État contractant. La notion de créance maritime est définie dans la Convention elle-même et la liste correspondante est limitative (art. 1 (1)).

Une saisie pourrait tout au plus être pratiquée éventuellement sur les navires battant pavillon d'États non contractants ou dans des situations nationales, pour certaines créances non maritimes identifiées dans une disposition de loi nationales. Une telle dualité du régime des saisies doit être rejetée pour les raisons exposées précédemment<sup>297</sup>.

**10.125.** La problématique des « single ship companies »<sup>298</sup> a été abordée ci-avant. On peut se demander si une réglementation légale plus précise est nécessaire ou souhaitable sur ce plan.

Étant donné que (1) chaque cas devra être apprécié à la lumière des éléments de fait spécifiques<sup>299</sup>, (2) la jurisprudence utilise actuellement les principes généraux du droit des obligations qui assurent la flexibilité nécessaire<sup>300</sup>, (3) pratiquement aucun exemple d'une régulation légale étrangère<sup>301</sup> n'est connue, (4) pendant la première consultation publique, l'introduction d'une législation belge n'a pas été demandée, et (5) cette matière est aussi étroitement liée au régime de la convention liant la Belgique, qui doit faire l'objet d'une interprétation autonome à la Convention, il n'est en tout cas pas souhaitable, dans la mesure du possible, d'intégrer dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation une réglementation légale plus précise à propos des « single ship companies ».

---

<sup>293</sup> *Doc. Parl. Sénat*, S.E. 1988, n° 394/2, 3.

<sup>294</sup> *Doc. Parl. Chambre*, 1990-91, n° 954/2, 2 et suiv.

<sup>295</sup> Voir *Doc. Parl. Chambre*, 1990-91, n° 954/2, 2 et suiv.

<sup>296</sup> *Doc. Parl. Chambre*, 1990-91, n° 954/2, 5.

<sup>297</sup> Voir *supra*, note 10.14.

<sup>298</sup> Voir *supra*, n° 10.50.

<sup>299</sup> Donc, avec insistance, Insel, B., "Commentaar op recente transportrechtelijke uitspraken", *RHA* 1996, (105), 123.

<sup>300</sup> Voir encore *supra*, n° 10.50.

<sup>301</sup> Voir *supra*, n° 10.106.

**10.126.** L'existence d'une insécurité juridique à propos de la saisie sur les accessoires du navire, en particulier les soutes, a été constaté précédemment et, par conséquent, une réglementation légale est souhaitée<sup>302</sup>.

Tout d'abord, force est de constater que la saisie sur soutes se rencontre fréquemment en pratique et est estimée utile. Les soutes sont un élément facilement identifiable du patrimoine, surtout de l'affréteur à temps. Elles se déplacent en même temps que le navire et peuvent être saisies plus facilement que les sommes se trouvant entre les mains de tiers, comme le fret pour l'agent ou les chargeurs. Puis, surtout, la saisie sur soutes est un moyen de pression efficace parce qu'elle entraîne effectivement une immobilisation du navire. Par ailleurs, la saisie sur soutes menace d'amener à contourner, sinon à éluder la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et les conditions limitatives qui y sont décrites pour pratiquer une saisie conservatoire sur le navire de mer lui-même. Par ailleurs, la saisie sur soutes n'entraîne pas *de iure* une interdiction de voile<sup>303</sup>.

Comme indiqué<sup>304</sup>, l'Ébauche de Code belge de la Navigation a opté pour considérer les biens de consommation qui se trouvent à bord et sont nécessaires ou utiles à l'utilisation normale du navire, y compris les soutes, comme des accessoires du navire<sup>305</sup>. Étant donné que les soutes ne sont pas considérées comme un élément du navire, la saisie sur soutes doit logiquement rester possible dans le contexte du nouveau Code. Afin d'exclure toute discussion à ce sujet, il est souhaitable de le confirmer expressément dans le texte de loi.

Par ailleurs, il faut noter que le législateur belge a indiqué précédemment que la saisie sur soutes faisait partie des possibilités, en particulier comme moyen de pression au service de manutentionnaires impayés. La note du Ministère des Transports, rédigée au profit de la Chambre, à propos de l'attribution d'une créance maritime aux manutentionnaires de marchandises<sup>306</sup> précise en effet :

*Enfin, la saisie des soutes (qui, selon une jurisprudence constante, ne font pas partie du navire proprement dit) suffit pour satisfaire aux créances des entreprises d'arrimage et des fournisseurs maritimes. Cette saisie aboutit ailleurs au même résultat que la saisie du navire proprement dit, à savoir l'immobilisation du navire. Dans les deux cas, cette immobilisation incite le débiteur à payer ses dettes<sup>307</sup>.*

Par ailleurs, il est souhaitable de créer par la loi la possibilité de libérer les soutes et, surtout, le navire lui-même de telle sorte qu'il soit immobilisé le moins possible. À cet effet, il suffit d'inscrire dans la loi que le propriétaire du navire ou l'exploitant du navire a pu donner en dépôt le bien sur lequel porte la saisie ou en cantonner la valeur.

Cette possibilité est justifiée si le propriétaire du navire ou l'exploitant du navire n'est pas le débiteur et rejoint ainsi l'article 1407 C. jud. Si le propriétaire du navire ou l'exploitant du navire répond bien de la dette, la règle susvisée permet que le navire ne soit pas immobilisé si le saisisseur ne dispose pas d'une créance maritime. L'immobilisation du navire sans que l'on

---

<sup>302</sup> Voir *supra*, n° 10.57.

<sup>303</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.54 et plus précisément à propos des avantages et inconvénients : Raison, O., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la Convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif français", *DMF* 2010, (592), 592-593.

<sup>304</sup> Voir *supra*, n° 10.53.

<sup>305</sup> Voir encore Livre bleu 3, en particulier art. 3.1, 12°.

<sup>306</sup> Voir *supra*, n° 10.124.

<sup>307</sup> *Doc. Parl. Chambre*, 1990-91, n° 954/2, 5.

dispose d'une créance maritime est en effet difficilement conciliable avec la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Pour étayer encore cette option, on peut noter que la saisie conservatoire mobilière de droit commun ne peut être un simple moyen de pression<sup>308</sup>. La saisie conservatoire de droit commun a en effet pour objet de limiter le pouvoir du débiteur de disposer d'un bien donné afin de préserver une possibilité ultérieure d'exécution sur ce bien.

Enfin, le saisisseur acquiert, par le dépôt ou le cantonnement, une sûreté sur le bien pour lequel il a obtenu une autorisation de saisie. Quoiqu'il en soit, une vente du bien ne rapportera pas plus que la valeur de ce bien<sup>309</sup>. Le saisisseur peut seulement attendre une sûreté sur le bien saisi et non sur le navire lui-même. Étant donné que la vente du navire sera même opposable envers lui, il n'y a aucune raison de retenir le navire lui-même. Par ailleurs, il y a moins de risques pour le saisisseur de voir disparaître le saisi. Le propriétaire du navire ou l'exploitant du navire sera moins enclin à enfreindre l'article 507 du Code pénal s'il peut faire cesser simplement l'immobilisation de son navire.

**10.127.** Un régime légal distinct concernant la saisie sur des parts de navire<sup>310</sup> n'a pas été estimé nécessaire. Cette hypothèse ne s'avère pas non plus faire l'objet d'une réglementation spéciale à l'étranger.

**10.128.** L'introduction d'une législation régissant spécifiquement la responsabilité du saisisseur n'est pas non plus indiquée<sup>311</sup>.

**10.129.** En ce qui concerne la saisie sur les bateaux de navigation intérieure, aucune des parties intéressées n'a demandé, pendant la première consultation, une adhésion de la Belgique au Deuxième Protocole à la Convention de 1965 sur les bateaux de navigation intérieure, commentée précédemment<sup>312</sup>.

Manifestement, les intéressés sont satisfaits de l'application à la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure des principes en vigueur, en particulier les exigences de base d'une autorisation judiciaire, mentionnée dans un jugement de condamnation ou dans une créance qui est certaine, exigible et liquide ou susceptible d'une estimation provisoire (art. 1413 et suiv. C. jud.)<sup>313</sup>.

Dans le Deuxième Protocole susmentionné, les exigences de base sont décrites différemment. La saisie est toujours une mesure d'urgence (art. 1, b)) et l'autorisation en ce sens n'est accordée que

*lorsqu'il y a danger que, faute de mesures immédiates, il ne devienne aléatoire ou sensiblement plus difficile pour le requérant de sauvegarder la réalisation de son droit (art. 10.1).*

---

<sup>308</sup> Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (595), 602.

<sup>309</sup> Peters, J.-F., "La saisie conservatoire des soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (595), 602.

<sup>310</sup> Voir, entre autres, à ce sujet Mackay, Art. 1467, 6, n° 4; Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 19-20.

<sup>311</sup> Voir, entre autres, à ce sujet Van Aerde ZOB, 151-152, n° 193.

<sup>312</sup> Voir *supra*, n° 10.76 et suiv.

<sup>313</sup> Voir à ce sujet *supra*, n° 10.58 et suiv.

Le demandeur doit démontrer « la vraisemblance de son droit et celle du danger » (art. 11.1). S'il ne peut démontrer la vraisemblance de son droit dans les circonstances données, le juge peut quand même autoriser la saisie moyennant constitution de sûretés (art. 11.2).

Pour le moment, il n'est apparu aucune raison pour que ces exigences de base alternatives à la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure doivent se substituer aux exigences de base générales décrites dans le Code judiciaire.

À ce propos, on peut par ailleurs rappeler le succès relativement minime du Deuxième Protocole de la Convention de 1965 sur les bateaux de navigation intérieure, même dans les pays voisins<sup>314</sup>. En son temps, le législateur néerlandais était également parti du principe que l'importance du protocole serait déterminée par son degré d'acceptation sur la scène internationale et doutait que celui-ci rencontre rapidement l'adhésion internationale<sup>315</sup>.

**10.130.** Enfin, pour alléger les dispositions légales relatives à la saisie conservatoire sur navire du Code judiciaire, il a été opté pour les reprendre dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Les raisons à cet effet ont déjà été exposées précédemment<sup>316</sup>. L'ambition d'une intégration plus complète et plus précise du texte de la Convention a déjà été annoncée également<sup>317</sup>.

#### E) CONCLUSION

**10.131.** L'analyse précédente du droit belge relatif à la saisie conservatoire sur navire permet d'abord de conclure qu'il est souhaitable que la Belgique reste liée par la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cette Convention est toujours suivie par la majorité des pays européens et par tous les pays voisins. La Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer n'est pas une alternative valable pour le moment car elle est jusqu'à présent à un échec international et ne jouit que d'un appui limité dans l'économie belge et la doctrine.

Il n'y a pas lieu d'apporter par la loi des modifications à la jurisprudence en « Omala » et « Heinrich J » de la Cour de Cassation en vigueur pour le moment, laquelle concerne, en effet, une question d'interprétation autonome de la Convention ou l'applicabilité actuelle du régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer aux navires d'État non contractants et aux situations nationales.

Toutefois, il convient de transposer la réglementation relative à la saisie conservatoire sur navire du Code judiciaire dans le Code belge de la Navigation et d'intégrer à cette occasion de la manière la plus complète et précise possible la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dans le texte de loi. À cette occasion, il convient d'apporter plus de clarté à propos de l'(in)applicabilité de plusieurs règles générales du droit des saisies. Ainsi, la jurisprudence « Orcombe » concernant la validité de l'article 1415 C. jud. doit-elle être neutralisée.

Par ailleurs, la saisissabilité des soutes doit être confirmée par la loi, toutefois avec la possibilité d'obtenir la libération du navire.

---

<sup>314</sup> Voir *supra*, n° 10.78.

<sup>315</sup> Documents Deuxième Chambre, 1971-72, 11 709, n° 3, 4.

<sup>316</sup> Voir *supra*, n° 10.15 et suiv.

<sup>317</sup> Voir *supra*, n° 10.70.

En ce qui concerne la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure, il est préférable de s'en tenir aux exigences générales de base pour la saisie conservatoire mobilière visées dans le Code judiciaire.

## **B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ**

### **B.1. SAISIE CONSERVATOIRE SUR NAVIRES DE MER**

#### **B.1.1. ARTICLE 10.1. DÉFINITION DES NOTIONS**

##### **A) TEXTE DE LOI**

**10.132.**

### **Chapitre 4 – Saisie sur navires et bateaux**

#### **Section 1 – Saisie conservatoire sur navires et bateaux**

##### **Sous-section 1 – Saisie conservatoire sur navires de mer**

#### ***Article 10.1. Définition des notions***

**Dans la présente sous-section, il faut entendre par :**

**1° « Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952 ;**

**2° « créance maritime » : une allégation ayant l'une des causes suivantes :**

- a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement ;**
- b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;**
- c) assistance et sauvetage ;**
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;**
- e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;**
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportées par un navire ;**
- g) avarie commune ;**
- h) prêt à la grosse ;**
- i) remorquage ;**
- j) pilotage ;**
- k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;**
- l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale ;**
- m) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage ;**
- n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire ;**
- o) la propriété contestée d'un navire ;**
- p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété ;**

**q) toute hypothèque maritime et tout mortgage;**

**3° « navire de mer » : tout au navire visé dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ainsi que tout autre navire de mer au sens de l'article [...] ;**

**4° « personne » : comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les Administrations et Établissements publics ;**

**5° « demandeur » : une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.**

## B) COMMENTAIRE

**10.133.** La disposition proposée contient plusieurs définitions de notions qui sont basées sur l'article 1<sup>er</sup> de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Le Code judiciaire ne reprend pas toutes les définitions de la Convention. La disposition proposée ici, plus complète, favorise une bonne compréhension du texte de loi ainsi qu'une interprétation conforme à la Convention.

La rédaction néerlandaise proposée est notamment inspirée par la traduction de la Convention, arrêtée aux Pays-Bas<sup>318</sup>. Celle-ci semble s'inspirer davantage du texte authentique en anglais de la Convention que de la version française, surtout en ce qui concerne la liste des créances maritimes. Il semble que ce soit l'inverse pour la traduction en néerlandais destinée à la Belgique. La recherche d'une traduction adéquate est compliquée par le fait que les versions authentiques française et anglaise présentent des différences entre elles<sup>319</sup>.

**10.134.** Le point 1° renvoie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952, qui détermine notamment le champ d'application et l'interprétation des dispositions qui y sont proposées. Comme expliqué précédemment<sup>320</sup>, la Belgique doit continuer à appliquer le régime juridique prévu dans cette Convention.

**10.135.** Le 2° décrit la notion centrale de « créance maritime ».

**10.136.** Une modification importante par rapport à l'article 1468 deuxième alinéa C. jud. en vigueur est que la créance maritime est décrite ici comme « une allégation ayant l'une des causes suivantes [...] » (mise en évidence ajoutée).

Comme expliqué en détail précédemment<sup>321</sup>, un choix des mots mûrement réfléchi en néerlandais permet d'explicitier l'élément fondamental de l'« allégation ». L'élément « aanspraak » correspond à la fois au terme français « allégation » et au terme anglais « claim », qui inclut la notion d'« assertion ». Le terme « gemaakt » est important aussi car il accentue encore l'acte positif d'une « allégation » sérieuse. Par la terminologie choisie, il n'est plus nécessaire de mentionner distinctement « droit » et « créance » dans le texte. Ces derniers termes ne sont pas repris dans le texte authentique anglais de la Convention et apportent peu, voire rien du tout.

Naturellement, en ce qui concerne la traduction néerlandaise proposée, il est vrai également que le texte authentique de la Convention prime toujours et que celle-ci doit donc toujours être interprétée conformément à la Convention. Cela étant dit, il faut souligner que la nouvelle

<sup>318</sup> Pour le texte intégral, Voir *supra*, n° 10.69.

<sup>319</sup> Voir *supra*, n° 10.112.

<sup>320</sup> Voir *supra*, n° 10.111 et suiv.

<sup>321</sup> Voir *supra*, n° 10.71.

rédaction néerlandaise proposée n'entend pas apporter de modifications à la jurisprudence relative à l'« allégation » qui domine actuellement en Belgique.

**10.137.** La nouvelle traduction néerlandaise de la liste des créances maritimes a été remaniée sur le plan linguistique, en tenant compte toujours du texte en vigueur dans le nord des Pays-Bas - sans toutefois se baser aveuglément sur celui-ci, et surtout sur la base des deux textes anglais et français authentiques de la Convention, qui prévalent par conséquent toujours. Par ailleurs, les critiques à propos du texte de loi existant par des auteurs tels que Delwaide<sup>322</sup> ont été mises à profit utilement.

**10.138.** La notion de navire de mer (3°) désigne dans cette sous-section tous les navires de mer qui doivent être censés *eo ipso* relever de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et, au-delà de cela, tous les navires qui, de surcroît, répondent également à la nouvelle description nationale de la notion de navire de mer, qui est reprise dans l'article 3.1, 8°, expliqué plus loin, de l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>323</sup>.

**10.139.** Les points 4° et 5° définissent les notions de personne et de demandeur, une fois de plus en conformité avec les textes de la Convention.

#### B.1.2. ARTICLE 10.2. APPLICATION INTERNATIONALE

##### A) TEXTE DE LOI

**10.140.**

***Article 10.2. Application internationale et matérielle***

**§ 1. Cette sous-section est d'application à toute saisie conservatoire sur un navire de mer en Belgique ou dans les zones maritimes belges.**

**§ 2. En particulier, la loi belge est d'application :**

**1° à toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie;**

**2° aux règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 10.5 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever.**

**§ 3. Cette sous-section n'est pas d'application à la saisie-exécution sur un navire de mer.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.141.** Ce § 1 proposé confirme, en ce qui concerne le champ d'application international de cette sous-section, un principe déjà en vigueur pour le moment et explique le choix à la base du droit en vigueur d'appliquer à toutes les demandes de saisie sur un navire dans les eaux maritimes ou intérieures belge le régime de la convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer sans la moindre dérogation en ce qui concerne le pavillon du navire, la nationalité, le domicile ou

<sup>322</sup> Voir Delwaide SB, 142 et suiv., n° 131*bis* et suiv.

<sup>323</sup> Voir l'exposé plus détaillé *supra*, n° 10.26 et suiv.

le siège des parties et notamment sans utiliser la marge de manœuvre nationale concédée par l'article 8 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer<sup>324</sup>.

**10.142.** En relation avec l'article 10.5 présenté ci-dessous, le § 1 proposé transpose d'emblée l'article 4 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer qui dispose qu'un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'État Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

**10.143.** Par ailleurs, le § 1 proposé précise clairement que cette Sous-section est d'application aux navires de mer, répondant à la définition de l'article 10.1, 3<sup>o</sup> commentés précédemment.

**10.144.** Le § 2 proposé intègre dans le texte de loi l'article 6 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Une réglementation légale particulière ne s'est pas avérée nécessaire en ce qui concerne la responsabilité du saisisseur<sup>325</sup>.

**10.145.** Le § 3 proposé dispose que la présente Sous-section n'est pas d'application pour « la saisie-exécution sur navires de mer », telle que celle-ci est régie ci-dessous dans la section 2<sup>326</sup>. La spécification visée repose sur la définition de la notion de saisie à l'article 1 (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cette dernière définition n'est pas reprise dans l'article 10.1 commenté précédemment avec les définitions des notions parce que la première partie de celle-ci, relative aux exigences d'une autorisation judiciaire et à la présence d'une créance maritime, est à ce point fondamentale qu'il vaut mieux l'explicitier dans une disposition matérielle distincte (voir notamment l'article 10.5 commenté ci-dessous).

### B.1.3. ARTICLE 10.3. INTERPRÉTATION

#### A) TEXTE DE LOI

**10.146.**

***Article 10.3. Interprétation***

**La présente Sous-section est interprétée conformément à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.**

#### B) COMMENTAIRE

**10.147.** Conformément à une option législative générale dominant l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>327</sup>, une disposition légale expresse assure entre-temps que les dispositions de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, intégrées dans le Code, seront interprétées conformément à la Convention.

<sup>324</sup> Voir *supra*, n° 10.12 et 10.123.

<sup>325</sup> Voir *supra*, n° 10.128.

<sup>326</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.51 à ce sujet.

<sup>327</sup> Voir *supra*, n° 10.14 et les références qui y figurent.

Afin de contribuer encore à l'unification du droit de la navigation, une interprétation autonome à la Convention peut également être imposée dans les cas qui ne relèvent pas obligatoirement du régime conventionnel<sup>328</sup>.

Pour le reste, la jurisprudence et la doctrine existantes restent pertinentes en vue de l'interprétation du nouveau texte de loi, sauf les modifications du droit en vigueur proposées ici.

#### B.1.4. ARTICLE 10.4. AUTRE RÉGLEMENTATION

##### A) TEXTE DE LOI

**10.148.**

#### ***Article 10.4. Autre réglementation***

**§ 1. Les dispositions générales du Code judiciaire relatives à la saisie conservatoire sont également d'application à la saisie régie par la présente Sous-section, étant entendu que :**  
**1° les articles 1413, 1414 et 1415 ne sont pas d'application ;**  
**2° en cas d'incompatibilité, les dispositions de la présente Sous-section sont d'application.**

**§ 2. Les articles 513 et 633 du Code judiciaire sont d'application à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par la présente Sous-section.**

**§ 3. Cette Sous-section ne déroge pas à l'article 28 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.**

**§ 4. Cette Sous-section ne déroge pas l'article 507 du Code pénal.**

**§ 5. Cette Sous-section ne déroge pas aux droits et pouvoirs des autorités, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer, qui sont régis par des dispositions de droit public.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.149.** Le § 1 proposé apporte de la clarté sur la validité de plusieurs dispositions légales générales importantes, reprises dans le Code judiciaire, concernant la saisie conservatoire en général. La nécessité d'une explication législative a été largement expliquée ci-dessus<sup>329</sup>.

**10.150.** En ce qui concerne l'article 1413 C. jud., il faut souligner que l'explication de l'inapplicabilité de la condition d'urgence ne déroge pas à la présomption d'urgence, classique en matière de saisie conservatoire sur navires de mer, qui reste pertinente pour l'application des autres dispositions du Code judiciaire<sup>330</sup>.

<sup>328</sup> Voir déjà Livre bleu 1, 127, n° 1.125.

<sup>329</sup> Voir *supra*, n° 10.31 et suiv.

<sup>330</sup> Voir, entre autres, à ce sujet Storme, M., "Rechter ter zee. Beschouwingen over de tussenkost van de rechter dans scheepszaken", *TBH* 1985, (420), 428, n° 15.

**10.151.** Il n'y a pas lieu d'imposer une condition d'urgence en cas de saisie sur des navires belges par des créanciers établis en Belgique<sup>331</sup>. Tout d'abord, il n'existe expressément aucune dualité entre le régime conventionnel et le droit interne<sup>332</sup>. Ensuite, force est d'admettre que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, à défaut d'exploitation belge de la marge de manœuvre nationale, est intégralement d'application aussi aux situations nationales<sup>333</sup> et doit être interprétée conformément à la convention. Enfin, il faut noter que de nombreux navires de mer belges opèrent surtout à l'étranger en pratique et ne font escale qu'à titre exceptionnel, voire jamais, dans un port belge. Dans cette mesure, il n'y a pas lieu d'instaurer un traitement différent pour les navires étrangers.

**10.152.** L'article 1413 C. jud. doit d'autant plus être déclaré inapplicable qu'il se fonde sur l'hypothèse que le débiteur est le propriétaire du bien saisi. En ce qui concerne la saisie conservatoire sur navires de mer, l'article 10.6 proposé ci-dessous déroge à cette règle.

La compétence de principe du juge d'autoriser une saisie est incluse dans l'article 10.5 commenté ci-après.

**10.153.** En ce qui concerne l'article 1414 C. jud., déclaré inapplicable lui aussi, il faut préciser qu'en vertu de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, une autorisation du juge et une créance maritime restent requises pour pouvoir pratiquer une saisie conservatoire sur le navire de mer, même après un jugement de condamnation<sup>334</sup>. L'autorisation spéciale du juge est requise étant donné les lourdes conséquences de la saisie sur navire<sup>335</sup>.

**10.154.** La mise hors jeu de l'article 1415 C. jud. corrige l'arrêt « Orcombe » (ou du moins une certaine lecture de celui-ci)<sup>336</sup>.

**10.155.** Le § 2 proposé contient, par souci de clarté, une référence croisée aux articles 513 et 633 C. jud. relatifs à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies. Une modification de ces dernières dispositions sera proposée ci-dessous<sup>337</sup>.

**10.156.** En vue de la lisibilité de la réglementation, le § 3 proposé attire expressément l'attention sur l'article 28 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer qui concerne la saisie en mer territoriale.

Cette disposition s'énonce comme suit :

Juridiction civile à l'égard des navires étrangers.

*1. L'État côtier ne devrait ni stopper ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour exercer sa juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord.*

*2. L'État côtier ne peut prendre de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile à l'égard de ce navire, si ce n'est en raison d'obligations contractées ou de responsabilités encourues par le navire au cours ou en vue de son passage dans les eaux de l'État côtier.*

---

<sup>331</sup> À propos d'une interprétation en ce sens en vertu du droit en vigueur, voir *supra*, n° 10.37.

<sup>332</sup> Voir *supra*, n° 10.123.

<sup>333</sup> Voir *supra*, n° 10.12.

<sup>334</sup> Voir *supra*, n° 10.51.

<sup>335</sup> Comp. Rémy, J.-P., "Bibliographie. Annabel Rossi, «La nature d'une saisie conservatoire de navire», Thèse Doctorat en droit, Paris I, 17 novembre 2004", *DMF* 2005, (341), 342.

<sup>336</sup> Voir *supra*, n° 10.41.

<sup>337</sup> Voir *infra*, n° 10.508 et suiv. et 10.532 et suiv.

3. Le paragraphe 2 ne porte pas atteinte au droit de l'État côtier de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile prévues par son droit interne à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou qui passe dans la mer territoriale après avoir quitté les eaux intérieures.

**10.157.** Le § 4 proposé renvoie à l'article 507 du Code pénal dont le premier alinéa s'énonce comme suit :

*Seront punis d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de vingt-six [euros] à cinq cents [euros], le saisi et tous ceux qui auront frauduleusement détruit ou détourné, dans son intérêt, des objets saisis sur lui<sup>338</sup>.*

**10.158.** Le § 5 proposé repose sur le deuxième membre de phrase de l'article 2 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Cette explication est utile pour indiquer que les administrations publiques disposent souvent du pouvoir de procéder à l'immobilisation d'office des navires, sans autorisation judiciaire. À cet égard, les dispositions seront par ailleurs reprises dans le Livre 2 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

#### B.1.5. ARTICLE 10.5. EXIGENCES DE BASE

##### A) TEXTE DE LOI

**10.159.**

***Article 10.5. Exigences de base***

**Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un navire de mer avec l'autorisation du juge pour garantie d'une créance maritime.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.160.** La disposition proposée mentionne les exigences de base à une saisie conservatoire sur un navire de mer: l'autorisation du juge et la présence d'une créance maritime. Ces exigences ressortent de la définition de la notion de saisie à l'article 1 (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, de l'article 2, premier membre de phrase qui exige une créance maritime et de l'article 4 qui exige une autorisation judiciaire. Ces exigences sont d'une telle importance fondamentale qu'une explication dans une disposition légale distincte est souhaitée (du reste, voir dans le même sens, en ce qui concerne l'exigence de la créance maritime, l'article 1468, premier alinéa C. jud.). Malgré la refonte dictée par la technique législative, la rédaction proposée reste fidèle au texte de la convention.

Même après un jugement de condamnation, une autorisation judiciaire de saisie conservatoire est requise. En effet, le juge des saisies doit examiner si une créance maritime est présente<sup>339</sup>.

<sup>338</sup> À ce propos, voir, entre autres, Delwaide SB, 216, n° 188.

<sup>339</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.51.

## B.1.6. ARTICLE 10.6. NAVIRES SAISSABLES

### A) TEXTE DE LOI

10.161.

#### *Article 10.6. Navires saisissables*

§ 1. Sans préjudice du paragraphe 4, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile ; mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance maritime prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article 10.1, 1° à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

§ 2. Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

§ 3. Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois pour la même créance et par le même demandeur ; et si un navire est saisi et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le même créancier et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le juge, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du tribunal que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

§ 4. Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Sous-section, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

### B) COMMENTAIRE

**10.162.** La disposition proposée repose sur l'article 3 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer qui correspond actuellement à l'article 1469 C. jud. Bien que la formulation et la structure du texte de la convention puissent faire l'objet de critiques, le choix a été fait de rester le plus proche possible de celui-ci dans la rédaction proposée ici.

**10.163.** Une interprétation de l'article de loi conforme à la Convention est en tout cas recherchée. Comme expliqué précédemment<sup>340</sup>, aucune correction législative n'est apportée à la jurisprudence « Omala » belge existante.

---

<sup>340</sup> Voir *supra*, n° 10.122.

## B.1.7. ARTICLE 10.7. CONTRE-CAUTION

### A) TEXTE DE LOI

**10.164.**

#### *Article 10.7. Contre-caution*

**La saisie est non avenue si le saisissant ne produit dans le délai fixé les garanties auxquelles le juge peut subordonner l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire qu'il accorde.**

### B) COMMENTAIRE

**10.165.** La disposition proposée correspond à l'article 1467, deuxième alinéa C. jud.

Bien que le contre-caution soit tombée en désuétude<sup>341</sup>, la disposition légale est conservée par souci d'exhaustivité.

## B.1.8. ARTICLE 10.8. EXPLOIT DE SAISIE

### A) TEXTE DE LOI

**10.166.**

#### *Article 10.8. Exploit de saisie*

**L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire :**

**1° une copie de la décision qui a autorisé à pratiquer la saisie ;**

**2° une description sommaire du bâtiment saisi ;**

**3° l'heure de la signification.**

**Sur avis de la Commission de droit de la navigation, le Roi peut spécifier quelles données relatives à la description du navire doivent être mentionnées dans l'exploit.**

### B) COMMENTAIRE

**10.167.** La disposition proposée correspond à l'article 1470, premier alinéa C. jud.

Le premier alinéa, 1° parle de manière générale d'une « décision ». En ce qui concerne les navires de mer, il s'agit d'une ordonnance d'autorisation mais, en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, il peut également s'agir d'un jugement au sens de l'article 1414 C. jud.

Sur la suggestion du conservateur des hypothèques sur navire, il est désormais possible de préciser par arrêté royal la description visée au 2° du premier alinéa. À cet égard, il convient de se reporter à l'article 3 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires et l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires, qui dispose :

---

<sup>341</sup> Mackay, Art. 1467, 9, n° 5.

Tout acte visé à l'article 8 de la loi maritime doit, en vue de son inscription dans le registre des navires, comporter les mentions suivantes :

1. le nom et le port d'attache du navire et, s'il s'agit d'un navire de pêche, également son sigle et son numéro ;
2. le numéro de l'OMI ;
3. l'année et le lieu de construction ;
4. le type et l'usage auquel il est destiné ;
5. le numéro et l'année de l'enregistrement du navire.

Le premier alinéa, 3<sup>o</sup> prescrit la mention de l'heure. Cet ajout repose sur la doctrine <sup>342</sup>.

#### B.1.9. ARTICLE 10.9. SIGNIFICATION ET DÉNONCIATION

##### A) TEXTE DE LOI

10.168.

#### **Article 10.9. Signification et dénonciation**

§ 1. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur le champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à un autre homme d'équipage ou préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment, visée à l'article 10.11. Si la signification ne peut être effectuée au commandant, à un autre homme d'équipage, à un préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment à bord, la signification consiste en la remise de l'exploit au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le navire.

La signification tient lieu d'interdiction de prendre la mer pour le navire.

La saisie est affichée sur le pont du navire et, le cas échéant, à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. La saisie peut par ailleurs être signifiée au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'utilisateur du navire et au débiteur.

§ 3. La saisie est dénoncée soit, au choix du saisisseur, à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou au fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation ou encore, en leur défaut, au capitaine du port ou à l'officier de port, avec sommation de retenir le navire saisi.

Dans les canaux ou rivières à écluses qui ne sont pas du ressort d'un capitaine de port ou d'un officier de port, la dénonciation peut être faite aux éclusiers et aux pontiers qui se trouvent en amont et en aval du lieu où séjourne le bâtiment.

Si la dénonciation est faite à un service de pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.

##### B) COMMENTAIRE

10.169. La disposition proposée correspond à l'article 1471 C. jud.

Le terme capitaine a été remplacé par la notion plus large de commandant, utilisée aussi ailleurs dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>345</sup>. Par ailleurs, le cercle des personnes auxquelles

<sup>342</sup> Voir Van Aerde ZOBB, 130, n° 162.

<sup>343</sup> Pour plus de précisions, voir Livre bleu 5.

l'exploit de saisie peut être signifié a été étendu, ce qui est justifié par le fait que la saisie implique une interdiction d'appareillage.

**10.170.** Le deuxième alinéa du § 1 a été ajouté. La préparation des dispositions de droit public de l'Ébauche de Code belge de la Navigation se penchera encore sur la nécessité d'introduire des sanctions pénales particulières et, le cas échéant, sur leur nature.

**10.171.** Le troisième alinéa du § 1 a été ajouté en vue d'une publicité maximale. Dans ce cadre, une sanction n'est toutefois pas imposée.

**10.172.** Pour les cas dans lesquels une signification à bord du navire ne s'avère pas possible, la remise au procureur du Roi est instaurée comme alternative. Naturellement, cette possibilité alternative reste subordonnée au mode normal de signification.

**10.173.** Sur la base d'une suggestion de la pratique des huissiers de justice, le § 2 confirme en suffisance la possibilité d'une signification complémentaire de la saisie aux parties qui y sont citées, ce qui peut être utile si la signification réglée au § 1 risque de ne pas atteindre son objectif. Conformément à l'article 7.10 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>344</sup>, commenté précédemment, la signification visée au § 2 peut être adressée à l'agent du navire. La signification effectuée en vertu du § 2 n'est pas associée à des effets juridiques supplémentaires.

**10.174.** Au § 3, la formulation « en amont *ou* en aval » a été remplacée par « les éclusiers en amont *et* en aval » en raison de remarques de la doctrine<sup>345</sup> (mise en évidence ajoutée).

La mention des pontiers repose également sur une suggestion de la doctrine<sup>346</sup>.

**10.175.** Le premier alinéa du § 3 laisse le choix de dénoncer la saisie « soit [...] à l'autorité de la police fédérale chargée de la police de l'eau ou au fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation ».

Cette double possibilité trouve son origine dans une incohérence dans la législation en vigueur.

En vertu de l'article 1471, deuxième alinéa C. jud. en vigueur, la saisie est dénoncée à « l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ».

En vertu de la loi du 3 mai 1999 « organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale »<sup>347</sup>, les agents chargés du contrôle de la navigation sont notamment chargés de « l'exécution de la saisie judiciaire de navires ou de bateaux de navigation intérieure » (art. 13, 4<sup>o</sup>)<sup>348</sup>.

À l'occasion des travaux préparatoires du volet de droit public de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, il faudra examiner si des dispositions de droit public relatives aux devoirs officiels des autorités compétentes doivent être adaptées.

---

<sup>344</sup> Voir Livre bleu 7.

<sup>345</sup> Mackay, Art. 1471, 2, n° 3.

<sup>346</sup> Voir Dujardin BUSB, 41, n° 143.

<sup>347</sup> MB 29 mai 1999.

<sup>348</sup> Voir plus précisément à ce sujet *infra*, n° 1.333, dans note.

B.1.10. ARTICLE 10.10. DOCUMENTS DU NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

10.176.

*Article 10.10. Documents du navire*

**L'autorisation de saisir s'étend de plein droit aux documents du navire sans lesquels le navire ne peut prendre la mer.**

**Les documents visés au premier alinéa sont conservés par l'huissier de justice jusqu'à la mainlevée de la saisie conservatoire ou jusqu'à l'exécution.**

**Sur avis de la Commission du Droit maritime, le Roi peut établir une liste des documents du navire visés au premier alinéa.**

B) COMMENTAIRE

**10.177.** La disposition proposée correspond à l'article 1470, deuxième alinéa C. jud. Bien que la disposition décrive également la portée de la saisie, elle est conservée ici.

La nouvelle disposition ne mentionne pas seulement la lettre de mer et le certificat de navigabilité mais, plus généralement, « les documents du navire sans lesquels le navire ne peut prendre la mer ». Il n'y a pas de raison de limiter la saisie aux deux premiers documents étant donné qu'il peut être utile également de pratiquer une saisie sur d'autres documents<sup>349</sup>. Par ailleurs, il y a des navires de mer à l'égard desquels la terminologie légale utilisée actuellement à propos des documents manque en fait de précision.

B.1.11. ARTICLE 10.11. SURVEILLANCE

A) TEXTE DE LOI

10.178.

*Article 10.11. Surveillance*

**L'huissier de justice peut, en tout état de cause, établir un surveillant à la garde du bâtiment saisi.**

B) COMMENTAIRE

**10.179.** La disposition proposée correspond à l'article 1471, cinquième alinéa C. jud.

Compte tenu, notamment, de la doctrine correspondante<sup>350</sup>, le terme néerlandais « bewaarder », qui n'est pas précis, peut prêter à confusion et ne correspond pas bien au français « surveillant à la garde », est remplacé par le terme « bewaker ».

<sup>349</sup> Comp. Van Aerde ZOBB, 135, n° 173.

<sup>350</sup> Voir Dujardin BUSB, 41-42, n° 144.

B.1.12. ARTICLE 10.12. INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

10.180.

*Article 10.12. Inscription*

§ 1. L'exploit de saisie est inscrit, dans les dix jours, au registre des bâtiments tenus par le Registre belge des Bâtiments.

Si aucun exploit de saisie n'est présenté à l'inscription dans le délai fixé au premier alinéa, l'ordonnance qui autorise la saisie est considérée comme non avenue.

§ 2. L'inscription est faite sur la présentation au Registre belge des Bâtiments de l'exploit de saisie et d'une copie, signée par l'huissier de justice, de cet exploit et de l'ordonnance qui autorise la saisie.

§ 3. À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation en Belgique du bâtiment saisi, le Registre belge des Bâtiments se borne au dépôt de l'exploit dans le registre des dépôts visé à l'article [...]. Le Registre belge des Bâtiments procède encore à l'inscription de la saisie dès que le navire a été enregistré ou immatriculé.

B) COMMENTAIRE

10.181. L'article proposé ici correspond à l'article 1472 C. jud. La rédaction a été adaptée à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

10.182. Le deuxième alinéa du § 1 proposé est ajouté en raison d'une suggestion de la doctrine<sup>351</sup>.

10.183. En ce qui concerne le § 3 proposé, il faut insister sur la réglementation générale, commentée ailleurs, concernant le dépôt des pièces de procédure relatives à des navires non enregistrés ou immatriculés<sup>352</sup>.

Dans la disposition proposée ici, on ne parle plus de la « remise » dans le registre des dépôts mais bien du « dépôt » dans le registre des dépôts. Cette terminologie semble correspondre davantage à la réalité étant donné que le Conservateur des hypothèques maritimes procède déjà pour le moment au « dépôt » du document<sup>353</sup>. Dès que le navire concerné est enregistré ou immatriculé, le document déposé est encore inscrit<sup>354</sup>.

10.184. Après mûre délibération et concertation avec le Conservateur des hypothèques maritimes, aucune réglementation n'a encore été adoptée à propos de l'opposabilité de la saisie aux tiers à la suite de l'inscription et des conséquences juridiques du dépôt, ces dernières devant être réglées dans la *lex registrationis*.

<sup>351</sup> Van Aerde ZOBB, 141, n° 179.

<sup>352</sup> Voir Livre bleu 3, 335, n° 3.612-3.613.

<sup>353</sup> De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypotheeken op schepen*, Malines, Kluwer, 2006, 26, n° 67.

<sup>354</sup> De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypotheeken op schepen*, Malines, Kluwer, 2006, 27, n° 68.

B.1.13. ARTICLE 10.13. NOUVELLE SAISIE SUR LE MÊME NAVIRE

A) TEXTE DE LOI

10.185.

*Article 10.13. Nouvelle saisie sur le même navire*

Une saisie conservatoire déjà présentée à l'inscription ou inscrite ne fait pas obstacle à ce qu'une nouvelle saisie soit autorisée sur le même bâtiment.  
Cette nouvelle saisie est inscrite conformément à l'article 10.12.

B) COMMENTAIRE

10.186. Cette disposition correspond à l'article 1473 C. jud.

B.1.14. ARTICLE 10.14. DURÉE DE VALIDITÉ

A) TEXTE DE LOI

10.187.

*Article 10.14. Durée de validité*

§ 1. Sauf le cas de suspension prévu au § 2, la saisie vaut pendant trois années prenant cours à la date de l'ordonnance par laquelle l'autorisation de saisie est accordée.

À l'expiration de ce délai :

1° la saisie cesse de plein droit de produire ses effets ;

2° il n'est plus fait mention de la saisie sur un navire enregistré ou immatriculé en Belgique dans les certificats délivrés par le Registre belge des Bâtiments, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

§ 2. La demande au fond suspend jusqu'au jour où la décision définitive du juge ne sera plus susceptible de recours ordinaires, les délais stipulés au § 1.

Cette suspension n'a lieu que si la demande au fond a été inscrite, avant l'expiration du délai de validité de la saisie, dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux d'intérieur. Cette suspension prend fin à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'inscription de la demande, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, ladite inscription n'ait été renouvelée pour un nouveau terme de trois ans.

Le renouvellement a lieu sur présentation au Registre belge des Bâtiments d'une requête, en double exemplaire, contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler et de la cause de la suspension du délai de validité de la saisie.

Toute décision définitive, qui n'est plus susceptible de recours ordinaires, rendue sur la demande au fond est inscrite, à la requête de la partie la plus diligente, à la suite de l'inscription de cette demande.

B) COMMENTAIRE

10.188. Le § 1 proposé correspond à l'article 1474 C. jud.

Après concertation avec le Conservateur des hypothèques maritimes et en vue de la cohérence avec d'autres dispositions, le terme néerlandais « hernieuwen » plutôt que « vernieuwen » est utilisé dans les dispositions proposées.

**10.189.** La durée de validité de trois ans est conservée parce que celle-ci s'inscrit dans le droit commun en matière de saisies<sup>355</sup>.

Une période plus courte aurait néanmoins été défendable compte tenu des intérêts des ports et étant donné que, si une caution ou une sûreté n'est pas constituée dans un délai réduit, elle risque fort de ne jamais l'être.

L'important est que le délai de trois ans commence désormais à courir à compter du jour de l'ordonnance d'autorisation. Le jour de l'inscription n'est pas le moment adéquat parce que l'on ne procède à un dépôt que pour des navires étrangers et que la durée de validité doit naturellement être identique qu'il s'agisse de navires belges ou étrangers. Évidemment, tout cela ne déroge pas au fait que la saisie elle-même n'est effectivement constituée que par la signification de l'exploit de saisie.

**10.190.** Le § 2, reprend l'article 1493 C. jud. Cette transposition favorise la lisibilité et la cohérence de la législation.

#### B.5.15. ARTICLE 10.15. DEMANDE DE RENOUVELLEMENT

##### A) TEXTE DE LOI

**10.191.**

***Article 10.15. Demande de renouvellement***

**Le créancier qui établit que pour de justes motifs la saisie doit être maintenue, peut obtenir l'autorisation de la renouveler.**

**Le renouvellement est demandé par requête motivée, présentée, sous leur signature, par un avocat ou un huissier de justice.**

**La requête est déposée quinze jours au moins avant l'expiration du délai de validité de cette saisie, à peine de déchéance, par un avocat ou un huissier de justice au juge qui a autorisé la saisie.**

**Il est statué sur cette requête dans le délai prévu à l'article 1418 du Code judiciaire. L'ordonnance qui refuse le renouvellement n'est pas susceptible d'appel.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.192.** La disposition proposée ici correspond à l'article 1475 C. jud.

**10.193.** Au troisième alinéa, la description « à peine de déchéance » est préférée à l'expression « à peine de forclusion » utilisée dans le premier alinéa actuel. Cette modification est conforme à l'interprétation donnée au texte de loi actuel<sup>356</sup>.

<sup>355</sup> À ce propos, voir Delwaide SB, 228, n° 193 ; Dirix-Broeckx, 307 et suiv., n° 442 et suiv.

<sup>356</sup> Voir Delwaide SB, 230-231, n° 194 ; Van Aerde ZOBB, 142, n° 181.

B.1.16. ARTICLE 10.16. ORDONNANCE DE RENOUVELLEMENT

A) TEXTE DE LOI

10.194.

*Article 10.16. Ordonnance de renouvellement*

**L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie conservatoire contient l'indication précise de la saisie conservatoire à renouveler.**

**La durée du renouvellement est déterminée par le juge qui l'autorise. Ce délai prend cours le jour du renouvellement de l'inscription dans le registre des bâtiments.**

B) COMMENTAIRE

10.195. La disposition proposée correspond à l'article 1476 C. jud.

B.1.17. ARTICLE 10.17. SIGNIFICATION DE L'ORDONNANCE DE RENOUVELLEMENT

A) TEXTE DE LOI

10.196.

*Article 10.17. Signification de l'ordonnance de renouvellement*

**L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie est signifiée au débiteur. Elle est réputée non avenue si le renouvellement de l'inscription n'a pas été fait avant l'expiration de la durée de validité de la saisie existante.**

**Le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au Registre belge des Bâtiments d'une requête en double exemplaire contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée d'une copie de l'exploit de signification et de l'ordonnance, signée par l'huissier de justice.**

B) COMMENTAIRE

10.197. La disposition proposée correspond à l'article 1477 C. jud.

10.198. L'article 1477, deuxième alinéa C. jud. dispose que le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au conservateur d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée de l'expédition de l'ordonnance et de l'exploit de signification.

La disposition ne semble pas si claire à première vue étant donné que le « renouvellement » dont il est question peut porter à la fois sur le renouvellement de la saisie conservatoire et sur le renouvellement de l'inscription<sup>357</sup>. Un examen plus attentif révèle que le « renouvellement » visé

---

<sup>357</sup> Par ailleurs, le terme « conservateur » dans le Code judiciaire est utilisé malheureusement dans deux acceptions différentes : une fois en faisant référence au depositaire du navire, une fois au conservateur des hypothèques maritimes.

est le renouvellement de l'inscription dans le registre des bâtiments<sup>358</sup>. Dans la rédaction proposée ici, il est établi clairement qu'il s'agit du « renouvellement de l'inscription ».

#### B.1.18. ARTICLE 10.18. INSCRIPTIONS D'ACTES D'ALIÉNATION OU D'HYPOTHÈQUE

##### A) TEXTE DE LOI

#### 10.199.

#### ***Article 10.18. Inscription d'actes aliénation ou d'hypothèque***

**Une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription dans un registre de bâtiments ne fait pas obstacle à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque, quelle que soit leur date ; toutefois, ces actes ne sont pas opposables aux créanciers saisissants tant que l'inscription de l'exploit de saisie n'est pas périmée.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.200.** En vertu de l'article 1478 C. jud. actuel, une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription ne fait pas obstacle à la transcription ou à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque.

Contrairement à la conservation des hypothèques terrestres, il n'existe pas de transcription et de mention marginale dans la conservation des hypothèques maritimes<sup>359</sup>. L'article 1478 C. jud. fait par conséquent mention à tort de la transcription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque<sup>360</sup>.

Pour cette raison, il n'est pas fait référence à la transcription dans l'article proposé et seule l'inscription est encore évoquée.

**10.201.** Par ailleurs, l'article 1478 C. jud. dispose qu'« [u]ne saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription » ne fait pas obstacle à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque. La saisie conservatoire ne doit par conséquent pas encore être inscrite par le registre belge des navires. Il suffit que la saisie conservatoire soit dûment présentée à l'inscription. Le terme « dûment » signifie qu'il ne suffit pas de présenter simplement l'exploit de saisie. La saisie devra être présentée conformément aux dispositions des articles 10.12 et 10.13 commentés précédemment<sup>361</sup>.

<sup>358</sup> Comp. Delwaide SB, 231, n° 196.

<sup>359</sup> De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypotheeken op schepen*, Malines, Kluwer, 2006, 7, n° 20.

<sup>360</sup> Aeby, F. et Deceuninck, A., *Het binnenschip als rechtsobject*, Anvers, Lloyd, 1979, 53, n° 56.

<sup>361</sup> Comp. Van Aerde ZOBB, 137, n° 175.

B.1.19. ARTICLE 10.19. ALIÉNATION APRÈS INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

10.202.

*Article 10.19. Aliénation après inscription*

L'aliénation qui a lieu après que la saisie sur navire eut été inscrite dans un registre des bâtiments ou dûment présentée à l'inscription peut être exécutée si, avant le jour fixé pour l'adjudication, l'acquéreur a consigné les deniers suffisants pour acquitter, en principal et accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers hypothécaires inscrits, aux créanciers privilégiés qui font opposition et aux créanciers dont la saisie a été inscrite.

Sans préjudice des dispositions des articles 3.49 et 3.74, § 1, tous les intéressés peuvent néanmoins convenir que le montant à consigner sera égal au prix d'acquisition. De l'accord de toutes les parties les sommes prévues aux alinéas 1 et 2 peuvent être données en dépôt auprès d'une institution financière choisie par les deux parties. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur l'institution financière à choisir, le montant est donné en dépôt auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Si les deniers ainsi déposés ont été empruntés, les prêteurs n'auront d'hypothèque que postérieurement aux créanciers inscrits lors de l'aliénation.

B) COMMENTAIRE

10.203. La disposition correspond à l'article 1479 C. jud., qui fait l'objet d'une rédaction bancaire<sup>362</sup>.

Le premier alinéa de l'article de loi en vigueur dispose :

*L'aliénation ainsi faite peut être exécutée si, avant le jour fixé pour l'adjudication, l'acquéreur a consigné les deniers suffisants pour acquitter, en principal et accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers hypothécaires inscrits ou dont la saisie a été inscrite ou aux créanciers opposants.*

D'abord, la référence à « [l']aliénation ainsi faite » n'est pas claire à première vue. Manifestement, il s'agit de l'aliénation qui intervient après que la saisie conservatoire sur navire a été inscrite au dûment présentée à l'inscription<sup>363</sup>. En d'autres termes, l'aliénation visée est l'aliénation dont il est question à l'article 1478 C. jud.

10.204. Ensuite, on ne sait pas clairement qui sont, au sens de l'article 1479 C. jud., « les créanciers hypothécaires inscrits ou dont la saisie a été inscrite ou aux créanciers opposants » et « les créanciers qui font opposition ».

Cette rédaction n'a pas tenu compte, à tort, des créanciers non hypothécaires et non privilégiés qui ont pratiqué une saisie et ont dûment présenté la saisie à l'inscription<sup>364</sup>.

À cet égard, le commissaire royal Van Reepinghen a par ailleurs ajouté<sup>365</sup> :

<sup>362</sup> Voir Delwaide SB, 235, n° 197.

<sup>363</sup> Voir Delwaide SB, 233, n° 197.

<sup>364</sup> Van Aerde ZOB, 138-139, n° 178 ; Voir aussi Delwaide SB, 234-235, n° 197.

*Le texte de l'article 1479 procède de l'article 8 de la loi de 1908 qui permet à l'acquéreur de consigner les deniers suffisants pour acquitter en principal et accessoires les sommes exigibles dues aux créanciers inscrits ainsi qu'aux saisissants qui ont fait inscrire leur saisie.*

La nouvelle réglementation proposée apporte plus de clarté sur cette problématique.

Les créanciers non privilégiés et non hypothécaires qui n'ont pas pratiqué de saisie ne sont pas protégés contre l'aliénation: en n'ayant pas pratiqué de saisie, ils assument le risque qu'un élément du patrimoine de leur débiteur disparaisse avant qu'ils n'exécutent leurs créances.

Il faut remarquer que la somme consignée doit être suffisante pour acquitter en principal, intérêts et frais *tous* les créanciers visés<sup>366</sup>. Ce n'était pas tout à fait clair jusqu'à présent, compte tenu de l'utilisation du terme « ou » dans le premier alinéa de l'article 1479 C. jud.

**10.205.** En vertu du troisième alinéa proposé, le choix de l'institution dans laquelle les deniers peuvent être versés est laissé aux parties. Le versement à la Banque nationale, prévu en vertu du droit actuel, n'est en effet pas avantageux étant donné que les soldes créditeurs des comptes ne produisent pas d'intérêt en faveur du titulaire<sup>367</sup>.

La nouvelle réglementation propose par conséquent que les parties puissent désigner en concertation une institution financière auprès de laquelle le montant sera consigné. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur l'institution financière à désigner, l'acquéreur du navire a le droit de donner le montant en dépôt auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

**10.206.** Le quatrième alinéa est parfaitement logique<sup>368</sup> et a par conséquent été repris sans modification de l'article 1479 C. jud.

#### B.1.20. ARTICLE 10.20. DEMANDES EN RADIATION

##### A) TEXTE DE LOI

#### **10.207.**

##### ***Article 10.20. Demandes en radiation***

**§ 1. La demande en radiation ou en réduction de l'inscription de la saisie, par action principale, sera portée, devant le tribunal de commerce d'Anvers.**

**Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploit fait à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le registre ; et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.**

**§ 2. La radiation doit être ordonnée par le tribunal lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre, soit**

<sup>365</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 329.

<sup>366</sup> Van Aerde ZOBB, 137-138, n° 176.

<sup>367</sup> Selon Delwaide SB, 235-236, n° 197.

<sup>368</sup> Delwaide SB, 236, n° 197.

**irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque les droits de privilège ou d'hypothèque sur navire ont été effacés par les voies légales.**

B) COMMENTAIRE

**10.208.** La disposition proposée correspond à l'article 1480 C. jud., qui prévoit que les articles 94 et 95 de la Loi hypothécaire sont d'application.

L'article 94 L. hyp. dispose :

*La demande en radiation ou en réduction, par action principale, sera portée, (...) devant le tribunal dans le ressort duquel l'inscription a été prise.*

*Cependant la convention faite par le créancier et le débiteur de porter, en cas de contestation, la demande à un tribunal qu'ils auraient désigné, recevra son exécution entre eux.*

*Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits faits à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le registre ; et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.*

L'article 95 L. hyp. dispose :

*La radiation doit être ordonnée par les tribunaux lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque les droits de privilège ou d'hypothèque sont effacés par les voies légales.*

Conformément à une option technique législative générale<sup>369</sup>, les dispositions de la Loi hypothécaire applicable en matière de navigation ont été intégrées dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

C'est le cas ici aussi mais en tenant compte des dispositions correspondantes relatives à la publicité des droits sur navire (en particulier, l'article 3.100), et compte tenu de l'unicité et de l'établissement à Anvers du Registre belge des Bâtiments. Dans cette perspective, le choix du juge compétent territorialement, que permet l'article 94, deuxième alinéa L. hyp., n'est pas prévu en l'occurrence.

**10.209.** Le jugement qui ordonne la radiation de l'inscription de la saisie est inscrit dans le registre des navires<sup>370</sup>.

---

<sup>369</sup> Voir en particulier Livre bleu 3.

<sup>370</sup> De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypothecken op schepen*, Malines, Kluwer, 2006, 22, n° 54 ; comp. Verstrepen, W., "Het bewarend beslag op zee- en binnenschepen (Slot)", *Jura Falconis* 1988-89, (191), 209, qui mentionne notamment que la radiation est effectuée par « mention marginale ». Les formalités de la transcription et de la mention marginale n'existent cependant pas dans la conservation des hypothèques maritimes.

B.1.21. ARTICLE 10.21. MAINLEVÉE

A) TEXTE DE LOI

10.210.

*Article 10.21. Mainlevée*

Le juge dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 10.1, 2° ci-dessous, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler autrement la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

B) COMMENTAIRE

10.211. La disposition proposée reprend l'article 5 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Une normalisation plus poussée des garanties n'est pas requise et ne figure apparemment pas non plus dans d'autres législations<sup>371</sup>.

L'application des règles de droit commun en matière de cantonnement n'est pas exclue.

B.1.22. ARTICLE 10.22. JURIDICTION QUANT AU FOND

A) TEXTE DE LOI

10.212.

*Article 10.22. Jurisdiction quant au fond*

§ 1. Dans le cas où le 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 est d'application, les juges belges sont par ailleurs compétents pour statuer sur le fond du procès à condition :

1° qu'une saisie conservatoire sur le navire de mer ait été opérée en Belgique ; et

2° que le demandeur ait sa résidence habituelle ou son principal établissement en Belgique, que la créance maritime soit elle-même née en Belgique, que la créance maritime soit née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite, que la créance provienne d'un abordage ou de circonstances visées par l'article [...], que la créance soit

<sup>371</sup> Voir toutefois *infra*, n° 10.215.

née d'une assistance ou d'un sauvetage ou que la créance soit garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

Dans le cas où le 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 n'est pas d'application, les juges belges sont par ailleurs compétents pour statuer sur le fond du procès dans tous les cas dans lesquels une saisie conservatoire a été pratiquée sur le navire de mer en Belgique.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice de la juridiction que les juges belges peuvent emprunter à d'autres règles applicables.

§ 2. Si une saisie conservatoire sur le navire de mer a été opérée en Belgique mais que les juges belges n'ont pas de juridiction pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 10.21 pour obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient prononcées ultérieurement par le juge compétent pour statuer sur le fond, et le juge des saisies fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent.

§ 3. Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le juge des saisies pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

§ 4. Dans les cas visés aux § 2 et 3, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

§ 5. Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

## B) COMMENTAIRE

**10.213.** La disposition proposée repose sur l'article 7 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

**10.214.** L'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dispose que, dans certains cas, le juge est compétent pour statuer sur le fond du procès (*arresto fundatur jurisdiction*). Tout d'abord, le juge du pays dans lequel la saisie a été pratiquée peut, conformément à cette disposition de la Convention, connaître de la demande quant au fond *si la loi nationale lui confère cette compétence*. Par ailleurs, l'article 7 (1) prévoit encore six critères spécifiques de compétence sur la base desquels le juge du pays dans lequel la saisie conservatoire a été pratiquée est en tout cas compétent en vertu du *texte même de la Convention*.

Auparavant, on défendait la position que le juge belge, si la saisie était pratiquée en Belgique, était toujours compétent pour connaître du litige quant au fond en vertu de l'article 635, 5° C. jud.<sup>372</sup>.

---

<sup>372</sup> L'art. 635 C. jud. disposait

*Les étrangers peuvent être assignés devant les tribunaux du Royaume, soit par un Belge, soit par un étranger, dans les cas suivants :*

[...]

*5° s'il s'agit de demandes en validité ou en mainlevée de saisies-arrests formées dans le Royaume, ou de toutes autres mesures provisoires ou conservatoires ;*

Cette disposition était notamment considérée comme une loi nationale visée à l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. À l'occasion de l'introduction du CDIP, l'article 635, 5° C. jud. a cependant été abrogé.

À ce jour, il faut tenir compte des dispositions réglant la juridiction reprises dans le Règlement de Bruxelles I en ce qui concerne la matière visée.

L'article 71.1 de ce Règlement dispose :

*Le présent règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions.*

En principe, le Règlement de Bruxelles I n'affecte donc pas le régime de compétence de l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, du moins en ce qui concerne directement les critères de compétence décrits dans cette disposition de la Convention. En ce qui concerne la marge de manœuvre nationale attribuée par cette même disposition, il semble qu'il faille toutefois admettre que celle-ci est épuisée par le Règlement de Bruxelles I au niveau européen<sup>373</sup>, de telle sorte que le législateur national doit s'abstenir de toute utilisation propre de celle-ci.

À la lumière de ce qui précède, la disposition proposée ici a une double portée.

D'une part, elle confirme la validité des critères de compétence particuliers spécifiés à l'article 7 (1) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer elle-même qui prévalent sur le régime du règlement de Bruxelles I.

D'autre part, elle crée dans le chef des juges belges une compétence générale, fondée sur le droit national, en cas de saisie en Belgique, dans les cas non régis par le règlement de Bruxelles I.

Par souci de clarté du texte de loi et pour pouvoir distinguer les diverses hypothèses et fondements de juridiction, la disposition proposée renvoie expressément au règlement de Bruxelles I. Cette référence s'applique naturellement sans préjudice de la prévalence générale du droit supranational et national qui est confirmée, en termes généraux, à l'article 2.3 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Si le règlement de Bruxelles I était remplacé, le texte devrait être lu comme une référence à la réglementation appelée à le remplacer.

**10.215.** Le § 2 proposé ne peut se lire comme si les exigences qu'il impose à la garantie n'étaient pas d'application dans les cas dans lesquels le juge belge possède bien la juridiction.

---

[...]

Voir, en détail, Van Aerde ZOBB, 156 et suiv., n° 200 et suiv., et les références qui y figurent; comp. Delwaide SB, 179-180, n° 167 ; voir, p. ex., Comm. Anvers 19 novembre 1987, *Eur. Vervoerr.* 1988, 477.

<sup>373</sup> À propos du statut du Règlement de Bruxelles I, comp. Berlingieri, 436, n° 18.69 ; comp. aussi *ibid.*, 433-434, n° 18.62.

B.1.23. ARTICLE 10.23. AUTRES DROITS D'ACTION ET DROITS DE SUITE

A) TEXTE DE LOI

10.216.

*Article 10.23. Autres droits d'action et droits de suite*

**Rien dans la présente Sous-section ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Sous-section, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le juge saisi du litige.**

**Cette sous-section ne confère au demandeur aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par les dispositions sur les sûretés maritimes.**

B) COMMENTAIRE

**10.217.** La disposition proposée repose sur l'article 9 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

B.2. SAISIE SUR BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

B.2.1. ARTICLE 10.24. EXIGENCES DE BASE

A) TEXTE DE LOI

10.218.

**Sous-section 2 – Saisie sur bateaux de navigation intérieure**

*Article 10.24. Exigences de base*

**Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un bateau de navigation intérieure s'il est satisfait aux exigences de base stipulées au I du Titre II de la Partie V du Code judiciaire.**

B) COMMENTAIRE

**10.219.** La disposition proposée explique qu'une saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure est régie par les dispositions générales relatives à la saisie conservatoire, qui sont décrites dans les articles 1413 et suiv. C. jud. Il faut notamment une autorisation par le juge, rendue dans un jugement de condamnation ou dans une autorisation en raison d'une créance qui est certaine, exigible et liquide ou susceptible d'une estimation provisoire. En ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, l'allégation d'une créance maritime n'est en d'autres termes une exigence de base ni nécessaire, ni suffisante<sup>374</sup>.

---

<sup>374</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.61-62.

## B.2.2. ARTICLE 10.25. PROCÉDURE

### A) TEXTE DE LOI

**10.220.**

#### ***Article 10.25. Procédure***

**Les articles 10.2, 10.4, § 2 à 5, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 10.18, 10.19, 10.20 et 10.21 sont d'application en conséquence à la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure.**

### B) COMMENTAIRE

**10.221.** Comme exposé précédemment<sup>375</sup>, il règne une certaine confusion sur la question des dispositions du chapitre du Code judiciaire consacrées à la saisie conservatoire sur bateaux et navires qui sont précisément d'application aux bateaux de navigation intérieure.

La disposition proposée fait la clarté sur ce point. Les dispositions applicables à la saisie sur des bateaux de navigation intérieure sont en particulier les dispositions procédurales. Les dispositions reposant sur la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne sont en principe d'application qu'aux navires de mer.

## B.3. SAISIE SUR DES ACCESSOIRES DU NAVIRE OU D'AUTRES BIENS À BORD

### B.3.1. ARTICLE 10.26. EXIGENCES DE BASE

#### A) TEXTE DE LOI

**10.222.**

#### **Sous-section 3 – Saisie sur des accessoires du navire et d'autres biens à bord**

#### ***Article 10.26. Exigences de base***

**Une saisie conservatoire peut être pratiquée sur les accessoires du navire et d'autres choses qui se trouvent à bord d'un navire conformément au Code judiciaire.  
L'exploit de saisie indique les biens sur lesquels la saisie conservatoire est pratiquée.**

### B) COMMENTAIRE

**10.223.** La toute nouvelle sous-section proposée, qui se compose des articles 10.26 et 10.27, poursuit un double objectif.

Dans un souci de sécurité juridique, elle confirme dans un premier temps, par son article 10.26, la possibilité de principe de pratiquer une saisie conservatoire sur les accessoires du navire, en particulier les soutes et sur d'autres biens qui se trouvent à bord. Comme exposé ci-dessus<sup>376</sup>,

---

<sup>375</sup> Voir *supra*, n° 10.59.

<sup>376</sup> Voir *supra*, n° 10.52 et 54.

cette forme de saisie conservatoire, nonobstant une doctrine hésitante, se rencontre régulièrement en pratique. L'article proposé ici confirme qu'une saisie conservatoire sur les accessoires du navire est possible et est régie par les dispositions de droit commun en matière de saisie conservatoire<sup>377</sup>.

Ensuite, la réglementation proposée tente, dans l'article 10.27 commenté ci-dessous, de concilier la saisie sur les accessoires du navire avec l'esprit de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et, en particulier, avec la liberté de la navigation. En ce qui concerne les navires de mer, il faut en particulier éviter que la saisie sur les accessoires du navire ne soit une possibilité de contourner ou d'é luder le régime de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer (et, en particulier, la limitation de la saisie aux créances maritimes qui y est visée)<sup>378</sup>. À la lumière de cet objectif, la disposition proposée contient une réglementation qui permet de libérer le navire des conséquences de la saisie sur les accessoires du navire. Cette réglementation est inspirée par la jurisprudence commentée précédemment<sup>379</sup> et se substitue au régime de droit commun du cantonnement prévu aux articles de base 1403 et 1407 C. jud.

### B.3.1. ARTICLE 10.27. DÉPÔT DU BIEN SAISI

#### A) TEXTE DE LOI

4.224.

#### *Article 10.27. Dépôt du bien saisi*

**§ 1. Dans le cas où la saisie visée à l'article 10.26 empêche ou peut empêcher l'appareillage du navire, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'usager du navire peut, en tout état de cause, donner ou faire donner le bien saisi en dépôt auprès d'un séquestre agréé ou désigné.**

**À cette fin, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire s'adresse au juge des saisies qui détermine de quelle manière et à quelles conditions le bien saisi est donné en dépôt.**

**§ 2. Le dépôt visé au § 1 peut également être demandé par tout autre intéressé. Dans ce cas, le juge des saisies examine s'il est justifié à la lumière des circonstances.**

**§ 3. Dans le cas où la saisie visée à l'article 10.26 concerne des biens similaires et si la saisie empêche ou peut empêcher l'appareillage du navire, tout intéressé, au lieu des biens saisis ou à saisir, peut donner ou faire donner en dépôt une même quantité de biens présentant les mêmes caractéristiques et la même qualité auprès d'un séquestre agréé ou désigné.**

**À cette fin, l'intéressé s'adresse au juge des saisies qui détermine de quelle manière et à quelles conditions les biens sont donnés en dépôt. Le juge des saisies examine en particulier si la quantité, les caractéristiques et la qualité des biens présentés correspondent à la quantité, les caractéristiques et la qualité des biens saisis ou à saisir.**

**Une fois que les biens présentés ont été donnés en dépôt selon le mode et les conditions stipulées par le juge des saisies, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de**

<sup>377</sup> Voir à ce propos *supra*, n° 10.55.

<sup>378</sup> Voir *supra*, n° 10.54.

<sup>379</sup> Voir *supra*, n° 10.56.

plein droit à compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur les biens donnés en dépôt.

§ 4. Dans le cas où la saisie visée à l'article 10.26 concerne des biens similaires et si la saisie empêche ou peut empêcher l'appareillage du navire, tout intéressé peut libérer les biens saisis avec l'autorisation du juge des saisies ou empêcher la saisie sur ses biens en donnant en dépôt à la caisse des dépôts et consignations ou entre les mains d'un séquestre agréé ou désigné une somme qui représente tout au plus la valeur des biens saisis ou à saisir et ne peut à aucun moment dépasser le montant de la dette en principal, intérêts et frais.

Le juge des saisies arrête la valeur des biens saisis ou à saisir et détermine sur cette base la somme à donner en dépôt. Le juge des saisies détermine également de quelle manière et à quelles conditions la somme doit être donnée en dépôt.

Une fois que la somme a été donnée en dépôt, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de plein droit. À compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur la somme donnée en dépôt.

§ 5. Dès qu'il n'y a plus de biens saisis à bord du navire en vertu de l'application des § 1, 2, 3 ou 4, le navire est en tout cas libre de prendre la mer.

§ 6. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice du droit cantonnement conformément aux dispositions du Code judiciaire.

#### B) COMMENTAIRE

**10.225.** La disposition proposée vise à concilier tous les intérêts en présence et, en particulier, à harmoniser le cantonnement avec le régime particulier de la saisie de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer et l'intérêt de la navigation libre. La dérogation au droit commun est donc pleinement justifiée.

**10.226.** En ce qui concerne le § 1 proposé, il faut souligner que le propriétaire du navire, l'armateur ou l'exploitant possède un droit *absolu* de données ou faire donner les biens en dépôt. Une autorisation préalable par le juge des saisies n'est pas requise. Cependant, l'initiateur devra s'adresser au juge des saisies afin de faire déterminer les modalités de la mise en dépôt.

Ce droit absolu existe pas dans le cas visé au § 2.

**10.227.** Le § 3 proposé est inspiré par la jurisprudence traitée précédemment<sup>380</sup>.

La raison d'être de la possibilité de la mise en dépôt d'une même quantité de biens similaires présentant les mêmes caractéristiques et la même qualité réside dans les besoins économiques de l'exploitation du navire. Vider les cuves pour les remplir juste après est une opération peu judicieuse sur le plan de la gestion qui prend du temps, demande des efforts et coûte de l'argent. Il est évident d'acheter la même quantité de carburant que celle qui se trouve dans les soutes et de l'entreposer un autre endroit. Ce carburant peut alors être conservé simplement par le séquestre et le risque d'une aliénation frauduleuse est considérablement réduit. Le séquestre pourra également prendre aussi le carburant plus facilement en dépôt étant donné qu'il peut se le faire livrer directement chez lui.

---

<sup>380</sup> Voir *supra*, n° 10.56.

Alors qu'en vertu du § 1, seul le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire peut donner le bien en dépôt, le § 3 permet à tout intéressé de donner en dépôt un bien équivalent. La raison d'être est que différentes personnes peuvent avoir intérêt à ce que le navire prenne la mer.

À partir du moment où le bien équivalent est donné en dépôt, les biens initialement saisis seront libérés. Dès cet instant, la saisie portera de plein droit sur les biens donnés en dépôt.

**10.228.** La disposition proposée ne crée aucun *droit* de cantonner un montant égal à la valeur du carburant. Conformément au § 4, le juge des saisies doit apprécier si une telle mesure est indiquée en fonction de toutes les circonstances.

Le cantonnement peut être demandé par toute partie intéressée. Dans ce cas, il ne s'agit pas non plus d'un droit absolu. L'autorisation doit être demandée au juge. Dans son appréciation, le juge doit tenir compte de toutes les circonstances pertinentes, comme la situation des parties, la valeur du bien, la possibilité de donner le bien en dépôt simplement, la situation économique générale qui exerce une influence sur la valeur du bien, etc.

**10.229.** Le § 5 proposé prévoit que, si une saisie conservatoire ne grève plus les accessoires du navire, le navire est en tout cas libre de prendre la mer.

Cette règle s'applique indépendamment du fait que, d'une part, la saisie conservatoire sur les accessoires du navire entraîne de plein droit une immobilisation du navire ou non et, d'autre part, de la validité possible de la saisie sur le navire lui-même ou de sa détention.

**10.230.** Le § 6 proposé ne nécessite aucun commentaire particulier.

### 3. SAISIE-EXÉCUTION SUR NAVIRE

#### A. RÉGIME ACTUEL

##### A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

**10.231.** Les règles relatives à la saisie-exécution sur navires et bateaux sont désormais prévues dans les articles 1545 à 1559 C. jud.. Ces dispositions forment ensemble le Chapitre V du Titre III de la Partie V du Code judiciaire dont le texte s'énonce comme suit :

#### CHAPITRE V. De la saisie-exécution sur navires et bateaux

##### Article 1545

*Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la saisie-exécution mobilière sur navires et bateaux est pratiquée conformément aux dispositions du chapitre II du présent titre.*

##### Article 1546

*Le commandement préalable à la saisie contient l'indication de la somme due et du bâtiment sur lequel, faute de paiement, la saisie sera pratiquée.*

*Le bâtiment est désigné par son nom, son espèce, son tonnage et son mode de puissance motrice.*

##### Article 1547

*Le commandement est fait à la personne du débiteur ou à son domicile.*

*Si la créance est maritime ou garantie par un privilège maritime et que le bâtiment à saisir soit un navire, le commandement peut être signifié au capitaine.*

*Lorsque l'huissier n'a pu parler au capitaine, le commandement peut être signifié à l'un des officiers se trouvant à bord ou, à leur défaut, au commissaire maritime.*

##### Article 1548

*Lorsque le bâtiment n'est pas la propriété du débiteur, le commandement est en outre signifié au propriétaire ou à l'agent du propriétaire du bâtiment, lorsqu'il a ses bureaux dans le port.*

##### Article 1549

*Il peut être procédé à la saisie immédiatement après l'accomplissement des formalités du commandement.*

*Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le renouveler avant de pratiquer la saisie.*

##### Article 1550

*La saisie est signifiée sur-le-champ au capitaine ou, à son défaut, à la personne qui a la garde du bâtiment.*

*Elle est, en outre, signifiée dans les trois jours au propriétaire et au débiteur, si le bâtiment saisi n'est pas sa propriété.*

*Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal ou le bâtiment est amarré, la signification de l'exploit de saisie et toutes citations et significations ultérieures peuvent lui être données, en la personne du capitaine ou de celui qui représente le capitaine.*

##### Article 1551

*L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389, la description sommaire du bâtiment saisi.*

*Si la saisie est faite par un exploit distinct du commandement, le procès-verbal de saisie en contient la relation.*

*L'huissier peut, en tout état de cause, établir un surveillant à la garde du bâtiment saisi.*

#### Article 1552

*À moins que la saisie n'ait été précédée d'une saisie conservatoire dûment inscrite, l'exploit de saisie est inscrit, conformément aux articles 1472, 1473 et 1474, au registre d'immatriculation tenu au bureau de la conservation des hypothèques.*

*L'inscription et ses effets sont régis par les articles 1478 à 1480.*

*Néanmoins, si le navire n'est pas immatriculé en Belgique, l'exploit est dénoncé au conservateur des hypothèques maritimes.*

#### Article 1553

*Dans les huit jours à dater de l'inscription de l'exploit de saisie ou de la dénonciation de cet exploit si le navire n'est pas immatriculé en Belgique ou, s'il y a eu une saisie conservatoire antérieure, dans les huit jours du commandement prévu à l'article 1497, requête est présentée au juge, à l'effet de désigner un officier public ou ministériel qui sera chargé de procéder à la vente.*

*Le juge désigne dans son ordonnance le lieu où il sera procédé à la vente, et règle les conditions de publicité.*

*Le juge peut aussi ordonner, à la requête de toute partie intéressée qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de navires. Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.*

#### Article 1554

*Le cahier des charges dressé par l'officier public ou ministériel indique les lieu, jour et heure de la vente.*

#### Article 1555

*Quinze jours avant la vente, l'officier public ou ministériel commis fait sommation par exploit d'huissier à la partie saisie, au propriétaire du navire s'il n'est pas le débiteur, aux créanciers inscrits et opposants, soit à leur domicile élu dans l'inscription, soit à leur domicile, soit à leur siège social, de prendre communication du cahier des charges. L'exploit mentionne les lieu, jour et heure de la vente.*

*Il avertit, en outre, des conditions de la vente tout tiers se prétendant créancier. Cet avertissement est donné par lettre recommandée à la poste.*

*Si le cahier des charges fait l'objet de contestations, celles-ci ne sont recevables que si elles sont présentées à l'officier public ou ministériel dans les huit jours de la sommation. L'officier instrumentant en dresse procès-verbal et surseoit à toutes opérations.*

*Sur le dépôt du procès-verbal, effectué au greffe par l'officier instrumentant, le juge fixe jour et heure pour l'examen et le règlement des contestations, les parties préalablement entendues ou appelées par pli judiciaire, à la diligence du greffier. Le cas échéant le juge fixe un nouveau délai pour l'adjudication. La décision n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.*

*Le créancier, sommé en vertu du présent article et ayant l'action résolutoire, est tenu d'exercer celle-ci avant le jour de l'adjudication, sous peine de déchéance.*

*En cas d'exercice de l'action résolutoire, sont observées les formalités énoncées à l'article 1583, les notifications qui y sont prévues étant faites à l'officier public ou ministériel instrumentant.*

#### Article 1556

*Toute personne a le droit de surenchérir pendant les quinze jours qui suivent la vente, dans les formes et aux conditions prévues à l'article 1592. En cas de surenchère, l'officier public ou ministériel instrumentant procède ainsi qu'il est dit aux articles 1593 et 1594.*

*Les formalités et délais prévus par les articles 1546 et 1550 sont observés, à peine de nullité.*

Article 1557

*Un extrait de l'acte d'adjudication est signifié à la partie saisie, au propriétaire du navire s'il n'est pas le débiteur, à tous les créanciers inscrits et à ceux qui se sont fait connaître.*

*L'extrait contient les nom, prénom, profession et domicile du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite, et le nom de l'officier public ou ministériel qui a procédé à la vente.*

*Les demandes en nullité sont formulées, à peine de déchéance, dans les quinze jours de cette signification.*

Article 1558

*L'adjudication du bâtiment fait cesser les fonctions du capitaine.*

Article 1559

*Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le bâtiment est vendu à la folle enchère, après une mise en demeure signifiée au fol enchérisseur, et non suivie d'effet dans les trois jours de la signification.*

*La revente a lieu par l'officier public ou ministériel déjà commis, sur le même cahier des charges, après de nouvelles publications, dans les formes et aux conditions prescrites par l'article 1555.*

**10.232.** Les règles relatives à la distribution par contribution et l'ordre en cas de saisie de navires et bateaux ont été mentionnées dans les articles 1655 à 1675 du Code judiciaire. Ces dispositions constituent le Chapitre IX du Titre III de la Partie V du Code judiciaire, dont le texte est énoncé comme suit :

CHAPITRE IX. De la distribution par contribution et de l'ordre en cas de saisie de navires et bateaux

Article 1655

*Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les droits des créanciers inscrits sont reportés sur le prix de l'adjudication.*

Article 1656

*L'officier public ou ministériel commis délivre à l'adjudicataire un certificat indiquant les sommes dont il est tenu en vertu du cahier des charges, à savoir :*

*1° le prix ;*

*2° les intérêts ;*

*3° les frais, droits et honoraires ;*

*4° tous autres accessoires.*

Article 1657

*L'adjudicataire verse :*

*1° entre les mains de l'officier public ou ministériel commis, le montant dont il est question à l'article 1656, 3°;*

*2° à la Caisse des dépôts et consignations les sommes dont il est question à l'article 1656, 1°, 2° et 4°.*

*Ces versements libèrent l'adjudicataire.*

Article 1658

*Le dossier de la procédure d'adjudication et d'ordre est déposé au greffe par l'officier public ou ministériel commis. Celui-ci présente requête au juge aux fins de faire désigner un liquidateur.*

*Le dépôt du dossier et de la requête a lieu dans les huit jours à compter de :*

*1° l'expiration du délai de quinze jours prévu à l'article 1557, si dans ce délai l'adjudication n'est pas attaquée ;*

2° l'expiration du délai d'un mois après la prononciation du jugement qui a statué sur la demande en nullité;

3° ou en cas d'appel du jugement, de la dénonciation de l'arrêt à l'officier public ou ministériel commis, par la partie la plus diligente.

Nul ne peut être désigné en qualité de liquidateur s'il n'est inscrit au tableau d'un barreau belge.

#### Article 1659

Dans le délai prévu à l'article 1658, l'officier public ou ministériel remet un extrait de l'acte d'adjudication au conservateur des hypothèques maritimes.

L'extrait est inscrit au registre d'immatriculation.

À défaut d'immatriculation du bâtiment saisi, le conservateur constate la remise de l'extrait au registre de dépôts.

#### Article 1660

Dans les quinze jours de la notification qui lui est faite, par le greffier, de l'ordonnance du juge des saisies, le liquidateur adresse aux créanciers inscrits et opposants et à ceux qui se sont fait connaître à l'officier public ou ministériel commis, un avis par lequel il est informé de sa nomination et de la déclaration qu'ils ont à faire au greffe, conformément à l'article 1661.

L'avis est publié, dans le même délai, par les soins du liquidateur, dans deux journaux désignés par le juge des saisies.

#### Article 1661

Dans les trois mois de l'envoi de l'avis qui leur est adressé par le liquidateur, les créanciers doivent faire parvenir au greffe par lettre recommandée, à peine de déchéance de leurs droits sur le prix de l'adjudication, la déclaration du montant de leur créance ou de son estimation provisoire et, le cas échéant, du privilège ou de l'hypothèque auquel ils prétendent et des demandes en justice qu'ils ont introduites.

Cette déclaration contient élection de domicile.

Les pièces justificatives y sont jointes.

#### Article 1662

La prescription tant du droit de créance que du privilège cesse de courir à partir de la date de l'envoi de la déclaration si celle-ci est parvenue au greffe dans les délais.

#### Article 1663

À l'expiration du délai de déclaration des créances, le liquidateur dépose au greffe, dans les quinze jours, la liste des créances déclarées avec la mention des hypothèques et des privilèges invoqués par les créanciers.

Il y joint son avis au sujet du fondement de ces créances et privilèges et un projet de distribution ou d'ordre.

#### Article 1664

Dans les huit jours du dépôt par le liquidateur des pièces prévues à l'article 1663, le greffier convoque sous pli judiciaire et dans les délais de citation, le liquidateur, le débiteur saisi et les créanciers, à comparaître devant le tribunal, aux jour et heure préalablement fixés par le juge, pour y entendre statuer sur les contestations des créances et, s'il échet, sur les contredits relatifs au rang des privilèges et hypothèques.

Les créanciers peuvent prendre connaissance du dossier au greffe.

#### Article 1665

Les contestations et les contredits sont produits en forme de conclusions.

#### Article 1666

*Si avant d'être déclarée, une créance a fait l'objet d'une demande en justice sur laquelle il n'a pas été statué par une décision définitive au fond, cette demande est renvoyée au tribunal saisi de l'examen des créances, selon les règles énoncées aux articles 1661 à 1663.*

*Si la demande a été soumise au juge d'appel, une copie de la décision d'appel est transmise, à la diligence du liquidateur, par les soins du greffier, au juge saisi de la contestation des créances.*

#### Article 1667

*Le tribunal, après avoir entendu le liquidateur en son avis, statue par un seul jugement sur l'ensemble des contestations et des contredits qui lui ont été soumis; il arrête le tableau de répartition des deniers.*

*Néanmoins, si certaines contestations n'étaient pas en état, le tribunal peut liquider les droits des parties en y comprenant le montant des créances contestées, lequel provisoirement consigné est ultérieurement distribué dans les mêmes formes, s'il échet.*

*Le jugement n'est pas susceptible d'opposition.*

#### Article 1668

*Les intérêts et arrérages dus aux créanciers colloqués cessent de courir à partir de l'adjudication.*

#### Article 1669

*Dans les huit jours le greffier notifie le jugement, sous pli judiciaire, au liquidateur et aux parties.*

#### Article 1670

*Il est procédé de la même manière pour les demandes relatives aux créances dont le jugement a été réservé.*

*Si elles, sont rejetées, leur montant est réparti entre les créanciers définitivement admis, conformément au tableau de répartition.*

#### Article 1671

*Le prix d'adjudication est affecté par préférence au paiement des créances admises au procès-verbal définitif de distribution ou d'ordre.*

*Cette affectation est opposable à tous autres créanciers et, le cas échéant, à la faillite du débiteur, prononcée après l'adjudication.*

#### Article 1672

*Le liquidateur est averti de l'appel et de la fixation par les soins du greffier de la cour. L'arrêt, rendu après l'audition du liquidateur en son avis, lui est notifié par le greffier sous pli judiciaire, en même temps qu'aux parties.*

#### Article 1673

*Dans les quinze jours qui suivent l'expiration du délai d'appel ou, le cas échéant, dans les quinze jours qui suivent la notification de l'arrêt, le liquidateur délivre aux créanciers les bordereaux de collocation.*

*Ceux-ci sont établis pour le montant qui a été attribué aux créanciers sous déduction du prorata des frais et honoraires du liquidateur.*

*Les bordereaux sont déclarés exécutoires par le juge des saisies.*

#### Article 1674

*Les créanciers donnent quittance de leur collocation et consentent, s'il échet, à la radiation de leur inscription hypothécaire.*

#### Article 1675

*L'état des frais et honoraires du liquidateur est taxé par le juge des saisies qui peut de même, au cours de la liquidation, ordonner le versement d'une provision au liquidateur.*

*L'ordonnance de taxation détermine la répartition du montant des frais et honoraires au prorata des sommes colloquées.*

*L'agent de la Caisse des dépôts et consignations paie au liquidateur, sur production de l'expédition de l'ordonnance, les sommes qui lui sont allouées.*

**10.233.** Outre les dispositions précitées, il faut également tenir compte en matière de saisie-exécution sur navire des autres dispositions du Code judiciaire à propos des saisies.

## A.2. APPRÉCIATION

### A) CRITIQUE GÉNÉRALE

#### - APERÇU DES DIFFICULTÉS

**10.234.** La réglementation légale actuelle relative à la saisie-exécution sur navire présente plusieurs lacunes qui peuvent être classées comme suit :

- l'ambiguïté à propos de l'applicabilité du régime légal aux navires et bateaux non commerciaux ;
- les interprétations injustifiées concernant la transformabilité de la saisie conservatoire en saisie-exécution sur navire ;
- la complexité de la procédure judiciaire.

Ces aspects problématiques seront commentés ci-dessous.

Indépendamment des trois questions de principe indiquées, les dispositions légales actuelles présentent différentes lacunes rédactionnelles. Nous y reviendrons ci-dessous dans le commentaire article par article des nouvelles dispositions proposées.

#### - AMBIGUÏTÉ À PROPOS DE L'APPLICABILITÉ DU RÉGIME LÉGAL AUX NAVIRES ET BATEAUX NON COMMERCIAUX

**10.235.** La doctrine postule parfois que les règles particulières relatives à la saisie-exécution sur navire et bateaux concernent uniquement la navigation commerciale. La saisie-exécution à l'égard de la navigation non commerciale serait régie par les dispositions du Code judiciaire relatives à la saisie-exécution mobilière<sup>381</sup>.

Cette position est dépourvue de fondement juridique. Étant donné que la jurisprudence a confirmé que le critère du but lucratif, central dans les définitions du navire de mer et du bateau de navigation inférieure des articles 1<sup>er</sup> ou 271 de la Loi maritime était sans pertinence pour l'application des règles en matière de saisie conservatoire sur navire du Code judiciaire<sup>382</sup>, il n'y a pas de raison de pas appliquer les règles reprises dans ce même Code en matière de saisie-exécution sur navires aux navires non commerciaux.

Compte tenu du principe de départ de l'Ébauche de Code belge de la Navigation d'effacer autant que possible la distinction entre la navigation commerciale et la navigation non commerciale<sup>383</sup>, il convient d'appliquer autant que possible les nouvelles règles relatives à la saisie-exécution sans distinction à tous les navires et bateaux, quelle que soit leur destination. Ce principe de départ ne

---

<sup>381</sup> Delwaide SB, 245, n° 200.

<sup>382</sup> Voir *supra*, n° 10.27.

<sup>383</sup> Voir Livre bleu 1, n° 1.217.

déroge pas aux règles particulières relatives aux navires d'État sur lesquelles nous reviendrons spécifiquement ci-dessous<sup>384</sup>.

- INTERPRÉTATIONS INJUSTIFIÉES CONCERNANT LA TRANSFORMABILITÉ DE LA SAISIE CONSERVATOIRE EN SAISIE EXÉCUTION SUR NAVIRE

**10.236.** À propos de la transformation d'une saisie conservatoire en une saisie-exécution, l'article 1491 C. jud. dispose :

*Le jugement sur le fond de la demande constitue, le cas échéant, à concurrence des condamnations prononcées, le titre exécutoire qui, par sa seule signification, opère la transformation de la saisie conservatoire en saisie-exécution.*

*Cette disposition ne porte pas préjudice à l'effet suspensif des recours et aux droits qui appartiennent au propriétaire en cas de saisie-revendication.*

*Si la saisie fait l'objet d'une contestation portée devant le juge des saisies au moment de la signification de la décision définitive sur le fond du litige, la transformation de la saisie conservatoire en saisie-exécution n'a lieu que par la signification de la décision du juge des saisies qui reconnaît la régularité de la saisie.*

Par ailleurs, l'article 1497 C. jud. dispose comme suit :

*En cas de saisie conservatoire, il n'y a pas lieu à saisie nouvelle préalablement à l'exécution. Il est, le cas échéant, procédé à celle-ci au moyen du titre exécutoire, dont le saisissant est ou sera nanti, et après commandement en vertu de ce titre.*

*Lorsqu'une saisie immobilière conservatoire ou une saisie conservatoire sur navires et bateaux est convertie en saisie-exécution, la transcription ou l'inscription du commandement préalable à l'exécution tient lieu, pour l'application des dispositions des chapitres V et VI du présent titre, de transcription ou d'inscription de l'exploit de saisie-exécution. Ce commandement doit être transcrit ou inscrit, au plus tard dans les quinze jours, au bureau des hypothèques compétent et contenir l'indication précise de la transcription ou de l'inscription de la saisie conservatoire transformée en saisie-exécution.*

Un créancier qui obtient un titre exécutoire et a déjà pratiqué auparavant une saisie conservatoire ne doit par conséquent pas procéder à une nouvelle saisie. Après la signification du jugement obtenu, le créancier peut signifier le commandement avec l'annonce que la saisie conservatoire sera transformée en saisie-exécution<sup>385</sup>.

**10.237.** Une particularité du régime de la saisie sur navires de mer est qu'une saisie conservatoire n'est pas seulement possible pour les dettes propres du propriétaire du navire mais aussi pour les dettes de l'affrètement du navire ou d'autres tiers.

Dans l'arrêt « Omala » commenté précédemment, la Cour de Cassation a statué que les articles 1468 et 1469 C. jud. précisent quels navires de mer sont susceptibles d'une saisie conservatoire en garantie d'une créance maritime et quelles sont les dettes maritimes qui peuvent légalement donner lieu à une saisie et que, conformément aux différents éléments de l'article 1469, une saisie peut être pratiquée « sur le navire auquel la créance maritime se rapporte, peu importe que ce soit le propriétaire ou une autre personne qui réponde d'une créance maritime, au sens dudit article 1468 »<sup>386</sup>.

<sup>384</sup> Voir *infra*, n° 10.521 et suiv.

<sup>385</sup> Voir, entre autres, Dirix-Broeckx, 334, n° 486 ; voir aussi Delwaide SB, 260, n° 219.

<sup>386</sup> Voir *supra*, n° 10.44.

En matière de saisie conservatoire sur navires de mer, il est par conséquent dérogé au principe général selon lequel une saisie conservatoire peut seulement être pratiquée sur les biens du débiteur<sup>387</sup>.

**10.238.** Une part importante de la doctrine belge et aussi d'une certaine jurisprudence partent du principe que toute saisie conservatoire sur un navire de mer peut être transformée en une saisie-exécution même si le débiteur n'est pas propriétaire du navire.

En vue d'étayer cette théorie de la transformabilité générale de la saisie conservatoire sur les navires de mer, plusieurs éléments ont été invoqués et sont parcourus ci-dessous.

**10.239.** Selon les adeptes de la théorie de la transformabilité générale, elle découle simplement des articles 1431 et 1497 C. jud. évoqués précédemment, qui règlent la transformabilité visée de manière générale. L'article 1497, deuxième alinéa mentionne par ailleurs expressément l'hypothèse de la transformation de la saisie conservatoire sur les bateaux et navires. Le fait qu'une saisie conservatoire sur navires soit également possible si le propriétaire du navire n'est pas le débiteur de la créance maritime pour laquelle la saisie a été pratiquée est sans pertinence pour l'application de ces dispositions générales car la loi ne connaît pas d'exception pour une telle hypothèse.

La transformabilité a pour conséquence qu'un navire sur lequel une saisie conservatoire a été pratiquée et qui n'appartient pas au débiteur de la créance maritime peut faire l'objet d'une vente forcée après décision sur le fond et sans que le propriétaire du navire ait été condamné au paiement<sup>388</sup>.

Pour une telle saisie-exécution, il n'est pas nécessaire que le créancier dispose d'un privilège, une hypothèque ou de toute autre forme de sûreté réelle sur le navire<sup>389</sup>.

**10.240.** L'article 1548 C. jud. énoncé ci-dessous semble confirmer que le propriétaire du navire ne doit pas nécessairement être le débiteur de la créance pour laquelle une saisie-exécution est pratiquée :

*Lorsque le bâtiment n'est pas la propriété du débiteur, le commandement est en outre signifié au propriétaire ou à l'agent du propriétaire du bâtiment, lorsqu'il a ses bureaux dans le port.*

L'article 1550, deuxième alinéa, l'article 1555, premier alinéa et l'article 1557, premier alinéa C. jud. traitent également l'hypothèse que le propriétaire du navire n'est pas le débiteur<sup>390</sup>.

---

<sup>387</sup> Voir encore *supra*, n° 10.44 et suiv.

<sup>388</sup> Voir et comp., entre autres, Mackay, Add. Art. 1467 à 1469 inclus, 7 ; Van Herreweghe, Art. 1545, 6, n° 6 ; Roland, R., "Droit maritime et droit judiciaire", dans LA Putzeys, (317), 327 ; Roland, R., "Initiation sommaire au droit maritime belge", DMF 1996, (451), 456 ; Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans LA Libert, (375), 379. Pour la jurisprudence en ce sens, nous pouvons notamment faire référence à Gand 12 janvier 1988, Eur.Vervoerr. 1988, 63, avec note L.W. ; Anvers 27 juin 1991, RHA 1993, 43 ; Sais. Anvers 6 juin 1985, RHA 1993, 66.

<sup>389</sup> Voir, entre autres, Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans LA Libert, (375), 379.

<sup>390</sup> Voir Devos, Ph., "Peut-on vendre judiciairement un navire pour une créance dont le propriétaire n'est pas débiteur ? Le droit positif belge", DMF 2010, (635), 637-638 ; Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans LA Libert, (375), 380 ; Van Herreweghe, Art. 1545, 5, n° 6 ; Voir aussi concl. Av. gén. D'Hoore pour Cass. 1<sup>er</sup> octobre 1993, RHA 1994, 132.

**10.241.** Les défenseurs de la théorie de la transformabilité générale estiment qu'il est inimaginable ou, du moins, illogique, que le législateur autorise une saisie conservatoire sans qu'une saisie-exécution puisse également être pratiquée, pour la même créance maritime et sur le même navire de mer - certes en vertu d'un titre exécutoire contre le débiteur et non contre le propriétaire du navire. La saisie conservatoire ne servirait pas, selon ces juges et auteurs, à la conservation d'un quelconque droit dans ce cas. Elle ne serait rien de plus qu'un moyen de pression ou de chantage pour extorquer une garantie du propriétaire du navire qui n'est pas un débiteur<sup>391</sup>.

**10.242.** En défense de la transformabilité générale, Devos avance par ailleurs qu'il serait discriminatoire et contradictoire d'admettre au passif les créances de créanciers chirographaires après une vente forcée mais de priver ces créanciers de l'initiative d'une saisie-exécution<sup>392</sup>.

**10.243.** La conviction qu'une saisie conservatoire et une saisie-exécution doivent toujours être possibles dans les mêmes cas a même amené la Cour d'Appel d'Anvers en 1991 à estimer que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer « geen maatregel van [bewarding] beslag toelaat die niet volgens de wetgever van de verdragsluitende staat België kan omgezet worden in uitvoerend beslag en kan leiden tot gedwongen verkoop van het schip ». Pour pouvoir pratiquer une saisie conservatoire à charge d'un propriétaire qui n'est pas tenu personnellement à la dette maritime, les conditions suivantes doivent être cumulées selon la Cour :

1. *het Verdrag moet dit mogelijk maken en,*
2. *het beslag moet krachtens onze nationale wet kunnen omgezet worden in uitvoerend beslag en leiden tot de gedwongen verkoop van het schip*<sup>393</sup>.

**10.244.** La Cour d'Appel de Gand a estimé la théorie de la transformabilité générale compatible avec la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer. Selon la Cour, la dérogation dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer au principe fondamental qu'une saisie conservatoire ne peut être pratiquée que sur les biens du débiteur tient au caractère spécifique des créances maritimes qui sont énumérées à titre limitatif et que l'on a en tout cas voulu rendre *recouvrables* sur le navire auquel les créances se rapportent<sup>394</sup>. Le premier avocat général auprès de la Cour de Cassation D'Hoore a fait remarquer, dans le même sens, que la possibilité que la saisie conservatoire sur navires de mer soit transformée en une saisie-exécution, même si le navire n'est pas la propriété du débiteur, est « een gevolg [is] van de eigen aard van de zeevordering en de speciale band die tussen die vordering en het schip door het Verdrag Scheepsbeslag werd gelegd »<sup>395</sup>. La Cour de Gand et le premier avocat général semblent donc estimer que les auteurs de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer avaient déjà envisagé qu'une saisie-exécution puisse être pratiquée sur les navires de mer en raison de dettes dont le propriétaire du navire n'a pas à répondre.

---

<sup>391</sup> Delwaide, L., "Scheepsbeslag wegens schulden van een niet-eigenaar", *RHA* 1993, (3), 17, n° 29; Devos, Ph., "Peut-on vendre judiciairement un navire pour une créance dont le propriétaire n'est pas débiteur ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (635), 638 ; Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans *LA Libert*, (375), 380; Voir et comp. par ailleurs Anvers 27 juin 1991, *RHA* 1993, 43 ; Anvers 30 octobre 1991, *Eur.Vervoerr.* 1991, 774 ; Sais. Anvers 6 juin 1985, *RHA* 1993, 66; Delwaide, L., "Bewarding beslag op zeeschip: Hoogdringendheid en het behoud van het maritieme voorrecht", note sous Gand 15 décembre 1992, *RHA* 1993, (299), 300.

<sup>392</sup> Devos, Ph., "Peut-on vendre judiciairement un navire pour une créance dont le propriétaire n'est pas débiteur ? Le droit positif belge", *DMF* 2010, (635), 639-640.

<sup>393</sup> Anvers 30 octobre 1991, *Eur.Vervoerr.* 1991, 774.

<sup>394</sup> Gand 12 janvier 1988, *Eur.Vervoerr.* 1988, 63, avec note L.W.

<sup>395</sup> Concl. Av. gén. D'Hoore pour Cass. 1<sup>er</sup> octobre 1993, *RHA* 1994, 132.

**10.245.** Selon certains auteurs, une conséquence logique de la jurisprudence relative à la transformabilité de la saisie conservatoire en une saisie-exécution sur navires serait qu'une saisie-exécution puisse aussi être pratiquée *directement* sur le navire de mer auquel la créance maritime se rapporte en vertu d'un titre exécutoire contre le débiteur qui n'est pas le propriétaire. Il ne devrait donc pas nécessairement s'agir de la transformation d'une saisie conservatoire en une saisie-exécution<sup>396</sup>.

**10.246.** La théorie de la transformabilité générale connaît une atténuation importante. Désormais, on admet, sur la base de l'article de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, qu'une saisie conservatoire ne peut plus être pratiquée sur le navire de mer auquel la créance se rapporte lorsque celui-ci a changé de propriétaire après la naissance de cette créance maritime. Une saisie après cession de propriété n'est possible, selon la jurisprudence actuelle, que si le créancier dispose d'un droit de suite en vertu d'un privilège, d'une hypothèque ou d'une autre forme de sûreté réelle<sup>397</sup>. On peut supposer que cette limitation s'applique *a fortiori* en ce qui concerne la saisie-exécution sur un navire qui a changé de propriétaire<sup>398</sup>.

**10.247.** Enfin, selon Devos, l'importance de la transformabilité de la saisie conservatoire en raison des dettes d'un non-propriétaire ne peut être surestimée étant donné que le cas dans lequel le créancier de l'affrètement peut obtenir uniquement un titre exécutoire envers l'affrètement et non envers le propriétaire du navire est assez rare en droit belge. Sur la base des articles 46 et 59 de la Loi maritime, le propriétaire du navire est presque toujours coresponsable et celui-ci peut également être condamné. Le créancier pourrait donc seulement ne pas obtenir de titre exécutoire envers le propriétaire du navire (1) si l'affrètement a contracté expressément pour son propre compte avec un fournisseur ; ou (2) lorsqu'un régime juridique étranger d'application au contrat entre le créancier et l'affrètement, ne prescrit pas la coresponsabilité du propriétaire du navire<sup>399</sup>. Bien que l'on puisse probablement envisager encore d'autres hypothèses dans lesquelles un créancier d'une créance maritime ne dispose pas d'un titre exécutoire envers le propriétaire du navire, force est de constater que le créancier, dans la législation en vigueur, peut souvent engager la coresponsabilité du propriétaire du navire<sup>400</sup>.

**10.248.** À l'analyse, la transformabilité générale suggérée de la saisie conservatoire sur un navire de mer en une saisie-exécution n'est pas sérieusement défendable, ni *de lege lata*, ni *de lege ferenda*.

Dans ce qui suit, nous exposerons tout d'abord que la théorie de la transformabilité générale est incompatible avec le droit en vigueur en matière de saisie sur navires.

---

<sup>396</sup> Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans LA Libert, (375), 380-381; Van Herreweghe, art. 1545, 7, n° 7.

<sup>397</sup> Voir, entre autres, Cass. 27 mars 2003, RHA 2003, 6, Eur.Vervoerr. 2003, 326, TBH 2003, 848, NjW 2003, 1074 ; Anvers 30 octobre 1991, Eur.Vervoerr. 1991, 774; Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans LA Libert, (375), 381 ; Franssen, W., "La saisie d'un navire affrété. Le droit positif belge", DMF 2010, (573), 577-578 ; Devos, Ph., "Peut-on vendre judiciairement un navire pour une créance dont le propriétaire n'est pas débiteur ? Le droit positif belge", DMF 2010, (635), 640 ; Dirix, E., "Bewarend beslag op zeeschepen en op scheepsdocumenten. Actuele ontwikkeling" dans *De bank en de zee*, Bruxelles, Bruylant, 1998, (41), 51-52, n° 11 ; voir déjà *supra*, n° 10.48.

<sup>398</sup> Comp. Devos, Ph., "Peut-on vendre judiciairement un navire pour une créance dont le propriétaire n'est pas débiteur ? Le droit positif belge", DMF 2010, (635), 640.

<sup>399</sup> Devos, Ph., "Peut-on vendre judiciairement un navire pour une créance dont le propriétaire n'est pas débiteur ? Le droit positif belge", DMF 2010, (635), 635-637.

<sup>400</sup> Voir Livre bleu 4.

Ensuite, nous exposerons que la théorie visée va pour le moins à l'encontre du Premier Protocole à la Conv. eur. D.H.<sup>401</sup> et qu'une ratification de cette théorie dans le contexte de la révision du droit maritime porterait préjudice aux intérêts en présence et n'est par conséquent nullement souhaitable<sup>402</sup>.

**10.249.** Tout d'abord, il faut rappeler que le droit belge des saisies part du principe de départ qu'une saisie est possible uniquement sur les biens qui appartiennent au débiteur<sup>403</sup>. Ce principe repose sur les articles 7 et 8 L. hyp., fondamentaux en l'espèce, qui disposent :

Article 7

*Quiconque est obligé personnellement est tenu de remplir ses engagements sur tous ses biens mobiliers ou immobiliers, présents et à venir.*

Article 8

*Les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers, et le prix s'en distribue entre eux par contribution, à moins qu'il n'y ait entre les créanciers des causes légitimes de préférence.*

Le principe général que la saisie est possible uniquement sur les biens du débiteur est confirmée en ce qui concerne la saisie conservatoire à l'article 1413 C. jud., qui prévoit que tout créancier peut, dans les cas qui requièrent célérité, demander au juge l'autorisation de « saisir conservatoirement les biens saisissables qui appartiennent à son débiteur » et, en matière de saisie exécution, à l'article 1514 C. jud. relatif à l'opposition contre une telle saisie par le propriétaire des objets saisis<sup>404</sup>.

Alors que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer déroge au principe précité en ce qui concerne la saisie conservatoire sur navires de mer<sup>405</sup>, une telle dérogation relative à la saisie-exécution sur navires n'est mentionnée nulle part en tant que telle.

**10.250.** L'examen des travaux parlementaires de l'article 12 de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale, qui était le prédécesseur de l'article 1548 C. jud., invoqué par les partisans de la théorie générale de la transformabilité<sup>406</sup>, révèle que la disposition vise en réalité le cas du tiers détenteur auquel une créance privilégiée ou hypothécaire pourrait être opposée parce qu'il n'a pas accompli les formalités prescrites par les articles 38 à 40 de la Loi maritime en vue de l'annulation par aliénation volontaire des privilèges et hypothèque sur navires<sup>407</sup>.

Il n'est pas étonnant que le Code judiciaire contienne des dispositions relatives aux formalités pour la saisie-exécution sur navires lorsque le propriétaire du navire n'est pas le débiteur étant

---

<sup>401</sup> Voir *infra*, n° 10.279.

<sup>402</sup> Voir *infra*, n° 10.301 et suiv.

<sup>403</sup> Voir, entre autres, Dirix-Broeckx, 92-93, n° 111 ; Dirix-De Corte, 25, n° 25.

<sup>404</sup> Sur ce dernier point, voir *infra*, n° 10.260.

<sup>405</sup> Voir, entre autres, Dirix-Broeckx, 93, n° 111 ; comp., entre autres, Gand, 31 mai 2010, *NjW* 2011, 187, avec note ES ; Anvers 17 janvier 2011, *Eur.Vervoerr.* 2011, 159 (traduction anglais) ; Anvers 17 janvier 2011, *Eur.Vervoerr.* 2011, 190.

<sup>406</sup> Voir *supra*, n° 10.240.

<sup>407</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 1907-08, n° 179, 14 ; Delwaide SB, 251-252, n° 207 ; Van Herreweghe, Art. 1545, 5, n° 6 ; voir aussi Smeesters-Winkelmolen III, 459, n° 1250.

donné que ces formalités peuvent en tout cas être appliquées dans le cas d'une créance privilégiée<sup>408</sup>.

Il semble que l'on ne puisse donc déduire des dispositions légales précitées que la saisie-exécution est *toujours* possible lorsque le propriétaire du navire n'est pas le débiteur de la créance maritime.

**10.251.** Par ailleurs, il est assez tiré par les cheveux de fonder uniquement la possibilité exorbitante d'intervenir fondamentalement dans le droit de propriété du propriétaire du navire en raison des dettes d'un tiers sur des textes de loi qui régissent des aspects procéduraux accessoires tels que les significations des actes. La théorie de la transformabilité générale est à ce point poussée et diverge tellement du droit commun que l'on pourrait raisonnablement attendre pour la régir une base légale expresse et substantielle.

Étant donné que la théorie discutée, comme annoncé et approfondi ci-dessous<sup>409</sup>, s'inscrit par ailleurs en porte-à-faux de la protection du droit de propriété de la Constitution et de Conv. eur. D.H., il faut recourir, à la lumière de l'ambiguïté du texte de loi, à une interprétation de celle-ci à la fois conventionnelle et constitutionnelle.

**10.252.** Par ailleurs, la théorie de la transformabilité générale, contrairement aux suggestions évoquées<sup>410</sup>, ne peut nullement être fondée sur la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

Cette Convention a expressément *renoncé* à régler la saisie-exécution sur navires, comme en attestent la définition de la saisie dans la Convention<sup>411</sup> et les travaux préparatoires<sup>412</sup> et le confirme la doctrine qui fait autorité<sup>413</sup>.

---

<sup>408</sup> Franssen, W. et Mottrie, F., "Bewarend beslag op zeeschip", dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 198.

<sup>409</sup> Voir *infra*, n° 10.279.

<sup>410</sup> Voir *supra*, n° 10.243-244.

<sup>411</sup> L'art. 1 (2) Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dispose :

« Saisie » signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre (mise en évidence ajoutée).

<sup>412</sup> Voir les interventions suivantes de M. Asser :

*In the first place we would suggest that, at least for the present, unification be limited to the provisional arrest, "saisie conservatoire", of ships and that questions pertaining to attachment, "saisie exécutoire", be left out;*

De M. Miller :

*We should not, I think, make any recommendations with regard to the other form of "saisie" ("saisie exécutoire"), which we dans England call "attachment";*

Et de M. de Grandmaison :

*Le projet de convention est un projet qui concerne la saisie conservatoire des navires, ce qui exclut les autres saisies prévues par la loi française, comme la saisie-exécution, la saisie-arrêt (Travaux Préparatoires, 296-298)*

<sup>413</sup> Voir Berlingieri, 142, n° 4.04 :

*The substantial difference between arrest covered by the Convention and seizure excluded from its scope is that the former is a security measure that is requested before the claim is the subject of an assessment on its merits by a court. Its purpose is to preserve the security until a judgment on the merits is obtained and can be enforced; consequently, an alternative security may replace that of the ship herself. The seizure, on the other hand, is a manner of enforcing a judgment and satisfying the claim out of the proceeds of the sale. In this event the assets of the debtor, including the ship or ships owned by him, are all liable to seizure irrespective of the nature of the claim, whether maritime or not.*

*Ibid.*, 142, n° 4.05 :

*The purpose of the definition is to exclude from the scope of the Convention all enforcement proceedings, irrespective as to whether the seizure of a ship is effected on the basis of a judgment or any other order issued by a court.*

*Ibid.*, 232-233, n° 7.121 :

La possibilité de pratiquer une saisie-exécution sur navires en l'absence d'une sûreté réelle sur le navire si le propriétaire du navire n'est pas le débiteur de la créance maritime pour laquelle la saisie a été pratiquée se fonde en réalité sur les articles 1491 et 1497 C. jud. - et, du reste, sur une lecture plutôt suggestive de ceux-ci. Sans faire appel à ces dispositions relevant purement du droit national, il semble qu'aucune disposition applicable ne puisse être invoquée pour justifier une saisie-exécution sur navires du fait d'une créance maritime dont le propriétaire du navire n'est pas le débiteur.

**10.253.** Les travaux préparatoires de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer révèlent également que la théorie de la transformabilité générale n'est nullement évidente, surtout à l'égard des pays de tradition civiliste.

Pendant les discussions au sein du CMI, le délégué du Royaume-Uni a demandé si le droit à une saisie conservatoire était purement conservatoire, tel qu'il est exprimé dans l'article 1.2 de la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, analogue à l'article 1 (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ou bien, lorsqu'aucune garantie n'est accordée, devait conduire automatiquement à la vente du navire. Il a expliqué que la plupart des pays civilistes abordaient la saisie conservatoire de la première manière tandis que les pays de *common law* s'en tenaient à la deuxième approche<sup>414</sup>. Par ailleurs, le délégué a précisé que la situation en vigueur en France, qui autorise une saisie conservatoire sur navire pour les dettes d'un affréteur à temps, était incohérente avec le droit, reconnu dans les pays de *common law*, de procéder à la vente forcée d'un navire saisi<sup>415</sup>. Il a donc estimé qu'il était en tout cas inimaginable qu'une vente forcée du navire soit autorisée du fait de dettes d'un affréteur à temps. Le délégué français a confirmé qu'il n'était pas possible, en vertu de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, de procéder à la vente forcée d'un navire du fait d'une dette de l'affréteur<sup>416</sup>. Un auteur tel qu'Herber considère le fait que la saisie conservatoire soit autorisée en Belgique du fait d'une créance maritime dont le propriétaire du navire n'a pas à répondre comme une illustration de la confusion à laquelle a donné lieu la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer. Il affirme que la saisie conservatoire ne peut naturellement pas conduire à la vente publique du navire dans pareil cas mais constitue seulement une « *Belästigung* » à l'égard du propriétaire du navire, destinée à forcer ce dernier au paiement d'une dette dont il n'est pas responsable<sup>417</sup>. À la vue de ces positions, le moins que l'on puisse dire est que l'on *ne part pas* du principe, sur la scène internationale, que la théorie de la transformabilité générale est évidente ou que celle-ci découlerait de la Convention internationale de 1952 sur la saisie de navires de mer.

**10.254.** L'expansion suggérée précédemment de la théorie de la transformabilité générale, qui proclame encore parfois le droit à la saisie-exécution *directe* en raison de créances maritimes d'un

---

*Since, as has previously been seen, the purpose of the Convention is that of regulating the right to detain a ship to secure a maritime claim, but not that of regulating the seizure of a ship, the right to expropriate a ship that is not owned by the person liable cannot be implied dans article 3(4).*

<sup>414</sup> X., "Maritime liens and mortgages and arrest of ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 1997. Antwerp II. Documents of the Centenary Conference*, Anvers, CMI, 1997, (278), 281.

<sup>415</sup> X., "Maritime liens and mortgages and arrest of ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 1997. Antwerp II. Documents of the Centenary Conference*, Anvers, CMI, 1997, (278), 281.

<sup>416</sup> X., "Maritime liens and mortgages and arrest of ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 1997. Antwerp II. Documents of the Centenary Conference*, Anvers, CMI, 1997, (278), 284.

<sup>417</sup> Herber, R., "100 Jahre Comité Maritime International. Konferenz in Antwerpen im Juni 1997", *Transportrecht* 1997, (325), 328.

non-propritaire<sup>418</sup>, se fonde encore moins, si tant est que ce soit possible, sur une quelconque disposition conventionnelle ou légale.

La succession d'interprétations extensives va parfois très loin avec cette suggestion. En partant de la jurisprudence « Omala » déjà dérogatoire exorbitante sur la scène internationale<sup>419</sup>, une transformabilité générale de la saisie conservatoire en saisie-exécution est avancée sans base légale convenable, sur quoi un droit général à une saisie exécution, qui ne repose sur aucune disposition conventionnelle ou légale, est parfois affirmé aussi, pour couronner le tout.

**10.255.** La doctrine a souligné les conséquences inéquitables d'une saisie-exécution pour une créance dont le propriétaire du navire n'est pas débiteur et les difficultés pratiques pour le liquidateur du produit de la vente forcée qui devra constater qu'il n'existe aucune créance contre le propriétaire du navire. En effet, la simple saisie ne crée pas de droit d'action personnel contre le propriétaire du navire qui n'est pas lui-même débiteur de la créance maritime<sup>420</sup>.

Qu'une saisie conservatoire puisse être pratiquée pour chaque créance maritime sur le navire de mer auquel la créance se rapporte et que, par conséquent, une sûreté soit généralement constituée par le propriétaire du navire pour libérer le navire n'impliquent pas encore que le propriétaire du navire doit être et sera également condamné sur le fond pour cette dette maritime. Il ressort de l'article 5 (3) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer que l'octroi d'une telle sûreté par le propriétaire du navire saisi ne peut être interprété comme une reconnaissance de sa responsabilité. Les décisions du juge des saisies sont considérées comme des décisions provisoires qui ne peuvent affecter le litige sur le fond. L'article 9 de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer dispose par ailleurs expressément que la Convention ne crée pas de nouveaux droits d'action. Delwaide et Blockx ont donc opéré une distinction entre l'autorisation à une saisie conservatoire sur le navire de mer auquel se rapporte la créance maritime, qui peut être accordée sans tenir compte de la responsabilité réelle pour la créance maritime concernée et la responsabilité personnelle du propriétaire du navire<sup>421</sup>. Logiquement, il semble falloir conclure que, si aucune responsabilité personnelle ne pèse sur le propriétaire du navire, aucune saisie-exécution ne peut être pratiquée sur le navire faisant partie de son patrimoine.

Le commentateur Berlingieri, qui fait autorité sur la scène internationale, estime que l'article 3 (4) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ne permet de déduire aucun droit d'exécuter la créance maritime concernée contre le navire correspondant lorsque le propriétaire de ce navire n'est pas responsable de la créance maritime. En effet, ceci serait, selon lui, contraire à l'article 9 de la Convention selon lequel la Convention ne crée aucun nouveau

---

<sup>418</sup> Voir *supra*, n° 10.245.

<sup>419</sup> Voir *supra*, n° 10.44-45 et 10.122.

<sup>420</sup> Fransen, W. et Mottrie, F., "Bewarend beslag op zeeschip", dans *Liber amicorum Marcel Briers*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (189), 201-202 ; Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans *LA Libert*, (375), 380. *Contra*: Roland, R., "Initiation sommaire au droit maritime belge", *DMF* 1996, (451), 456 : « L'on peut également considérer que la saisie conservatoire, lorsqu'elle a été effectivement pratiquée, confère un droit à agir sur le fond contre le propriétaire » ; voir aussi Comm. Anvers 19 novembre 1987, *Eur. Vervoerr.* 1988, 477, dans lequel il a été précisé que le fait que le navire a été pris dans une saisie-conservatoire en raison d'une dette de l'affréteur « met zich meebringend dat de huidige scheepseigenaar ook ten gronde aansprakelijk is vermits een bewarend beslag steeds in een uitvoerend beslag moet kunnen worden omgezet ».

<sup>421</sup> Delwaide-Blockx 1991, 1021-1022, n° 240.

droit d'action et n'accorde aucun nouveau droit de suite. Il rejette donc expressément l'évolution contraire dans la jurisprudence et la doctrine belges<sup>422</sup>.

**10.256.** Le raisonnement de Devos, évoqué précédemment, selon lequel le liquidateur désigné après une vente forcée d'un navire doit quoi qu'il en soit reprendre dans le passif une créance maritime, qu'elle soit privilégiée ou non, même si le créancier ne dispose d'un titre exécutoire qu'envers l'affréteur de telle sorte qu'un tel créancier doit pouvoir logiquement pratiquer lui-même une saisie-exécution sur navire<sup>423</sup>, ne semble pas concluant car il n'est pas évident que les créances de créanciers ordinaires de l'affréteur qui n'ont pas de créance envers le propriétaire du navire doivent être reprises dans le partage du produit de la vente forcée du navire.

**10.257.** La jurisprudence citée précédemment<sup>424</sup> selon laquelle la transformabilité en droit interne s'applique comme condition pour pratiquer une saisie conservatoire sur un navire de mer ajoute à la Convention internationale sur la saisie des navires de mer une condition à la saisie conservatoire et déroge à l'unification, visée par la Convention, sur le plan de la saisie conservatoire sur navire de mer. Dans la mesure où les conditions d'application de la saisie conservatoire et celles de la saisie-exécution devraient tout de même coïncider et que l'accent serait mis sur la caractéristique essentielle de la saisie conservatoire comme une mesure « pour garantie d'une créance maritime » (art. 1 (2) de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer), cette assimilation semble plutôt devoir conduire à une limitation des possibilités de pratiquer une saisie conservatoire qu'à un élargissement de celle-ci à la saisie-exécution à laquelle la Convention, comme déjà expliqué<sup>425</sup>, n'est pas d'application<sup>426</sup>. Le droit néerlandais va par exemple dans ce sens : une saisie conservatoire n'est possible que si le saisissant a un droit de recours sur le navire « dat hij uiteindelijk te gelde kan maken door zich uit de executie-opbrengst te verhalen »<sup>427</sup>. En général, la prémisse que les conditions d'application de la saisie conservatoire et de la saisie-exécution doivent coïncider conduit plutôt, en d'autres termes, au rejet de la saisie conservatoire lorsque ni le propriétaire, ni l'armateur ne sont le débiteur<sup>428</sup>.

**10.258.** L'argument selon lequel la saisie conservatoire sur navire, si elle ne peut être suivie par une saisie-exécution sur navire, est un « moyen de pression » inadéquat est difficile à comprendre. La saisie conservatoire sur navire connaît une réglementation distincte, spécifique et effectivement étendue qui est précisément destinée à permettre aux créanciers maritimes d'obtenir une garantie. En effet, ce mécanisme peut se comprendre comme une sorte de moyen de pression. La doctrine française<sup>429</sup> et internationale<sup>430</sup> majoritaire et apparemment unanime le

---

<sup>422</sup> Berlingieri, 232-233, n° 7.121 et 234-235, n° 7.126.

<sup>423</sup> Voir *supra*, n° 10.242.

<sup>424</sup> Voir *supra*, n° 10.243.

<sup>425</sup> Voir *supra*, n° 10.252.

<sup>426</sup> En ce sens, Berlingieri, 232-233, n° 7.118-7.122.

<sup>427</sup> Claringbould, M.H., "Over voorrechten en verhaalbaarheid", dans *Vergelijkend zerecht. Een bundeling van ter ere van Prof. Mr. R.E. Japikse op 18 februari 1994 gehouden voordrachten*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1994, (93), 107 ; voir déjà *supra*, n° 10.97.

<sup>428</sup> Comp. Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, 224.

<sup>429</sup> Voir Bonassies-Scapel, 407, n° 589 :

*La saisie conservatoire du droit maritime, laquelle est très largement ouverte aux créanciers de l'armateur, peut avoir pour but d'arriver à la vente judiciaire du navire et à l'attribution du prix de la vente au créancier saisissant. Mais, le plus souvent, elle n'intervient pas dans un tel but. Elle est un simple moyen de pression exercé par le créancier pour obtenir le paiement des sommes qui lui sont dues. L'immobilisation qui résulte de la saisie cause en effet un préjudice très grave à l'armateur, lequel est privé des bénéfices d'exploitation du navire alors que ses coûts continuent à courir, à hauteur de plusieurs dizaines de milliers d'euros par jour. Pour pallier cette situation, et reprendre la libre disposition de son navire, l'armateur sera donc très vite*

reconnait du reste expressément est sans équivoque. Cette « fonction de pression » qui, en soi, ne pose pas de problème ne donne toutefois aucune raison d'y ajouter encore automatiquement un autre « moyen de pression » beaucoup plus radical, à savoir la possibilité de procéder éventuellement à une saisie-exécution sur les navires et bateaux.

Dans une contribution sommaire mais très lucide, Simon écrit :

*Il faut en effet bien faire la distinction entre saisie conservatoire et exécution d'un jugement au fond. Ce n'est pas parce que l'on peut saisir que l'on pourra forcément exécuter. Pour exécuter il faut que le propriétaire du bien saisi soit le débiteur ou que le bien soit grevé d'un privilège permettant l'exercice d'une action in rem. S'il n'y a ni l'un ni l'autre, par exemple s'il s'agit de frais de manutention effectués sur le navire objet de la saisie, et dus par l'affréteur, l'exécution est impossible.*

*En somme la situation se résume au schéma suivant :*

	<b>Saisie conservatoire</b> (Convention de 1952)	<b>Exécution de jugement</b> (Convention de 1926)
<b>Créance in personam</b>	<i>oui</i>	Oui
<b>Créance privilégiée</b>	<i>oui</i>	oui
<b>Créance non privilégiée et non in personam</b>	<i>oui</i>	non

*Répondre par une double affirmative à la troisième catégorie de créance reviendrait à instituer un cas qui n'est prévu par aucune législation: celui d'un créancier agissant contre un débiteur ne possédant pas le bien saisi ainsi que contre un bien sur lequel il n'a aucun privilège et pouvant néanmoins exécuter et donc déposséder le propriétaire de son bien par le jeu de la saisie-exécution. N'y aurait-il pas là une atteinte flagrante au droit de propriété et donc une injustice profonde<sup>431</sup> ?*

---

*conduit à verser les sommes réclamées, ou tout au moins à en consigner le montant, soit personnellement, soit, le plus souvent, grâce à l'intervention de son P & I Club.*

Comp. dans le même sens Rémerly, J.-P., «Bibliographie. Annabel Rossi, « La nature d'une saisie conservatoire de navire », Thèse Doctorat en droit, Paris I, 17 novembre 2004», DMF 2005, (341), 342 :

*Soumis à un formidable moyen de pression, qui l'empêche d'exploiter son navire, l'armateur préférera, le plus souvent, le libérer avec l'aide de son banquier ou de son club de garantie, plutôt que de discuter, dans l'immédiat, du principe et du montant de la créance qui lui est réclamée. Autrement dit, la saisie conservatoire d'un navire ne prépare pas une exécution future de la condamnation escomptée par le saisissant sur le produit de la vente du navire, mais est le moyen d'amener le saisi à la constitution amiable d'une garantie financière (caution, garantie à première demande...).*

Comp. toujours dans le même sens Rossi, A., *La nature d'une saisie conservatoire de navire*, Thèse pour le Doctorat en Droit, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2004, 21, n° 28 :

*En effet, la saisie conservatoire a aussi une fonction comminatoire; elle constitue un moyen de pression pouvant conduire à un règlement négocié. Dans certains cas et, selon la nature de certains biens, le créancier y recourt car la mesure est, en elle-même, suffisamment gênante pour faire céder le débiteur, pour le pousser au paiement. Ainsi, immobilisé au port, un navire ne peut plus naviguer et l'armateur perd l'usage de son outil de production; le débiteur ne dispose alors que d'une alternative: payer ou obtenir une garantie à fin de libération de son bien. Le créancier peut ainsi obtenir satisfaction alors même que ses droits ne sont encore qu'hypothétiques et qu'il ne peut exciper d'un titre exécutoire.*

Encore dans la même sens : Beurier, 298, n° 323.22 : « Mais la saisie conservatoire reste une procédure destinée uniquement à faire pression en vue du règlement d'une créance litigieuse » ; Rohart, J.S., « Quelques réflexions sur les développements récents de la jurisprudence française en matière de saisie conservatoire de navires apparentés », dans LA Tricot, (425), 425-426; Vialard, 311-312, n° 365 ; ainsi que les sources citées *infra*, n° 10.283.

<sup>430</sup> Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, EUT, 2005, 196, 209-210 et 223-224.

<sup>431</sup> Simon, P., « Action dans rem et action dans personam », DMF 1997, (339), 342.

Il n'appartient nullement à l'essence de la saisie conservatoire sur navire de mer qu'une saisie-exécution puisse également être pratiquée en raison de la même créance maritime sur le navire correspondant.

Le but effectif de la saisie conservatoire sur navire n'est pas d'immobiliser le navire mais bien de fournir une garantie pour la créance du créancier<sup>432</sup>. L'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire sur navire à charge d'un non-débiteur est en pratique un moyen d'obtenir cette caution de la part du débiteur ou de la part du propriétaire du navire. Une conséquence logique est que, si aucune caution ne peut être obtenue à titre exceptionnel, la possibilité de saisie conservatoire ne peut être purement et simplement étendue à la saisie-exécution<sup>433</sup>.

Comme exposé précédemment<sup>434</sup>, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer régit uniquement la saisie *conservatoire* sur navire et ne veut expressément *pas* régir la saisie-exécution. Les cas dans lesquels une saisie-exécution est autorisée sont donc déterminés par le droit national. Les arguments relatifs à la cohérence nécessaire entre la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navire ne peuvent donc en tout cas pas être empruntés à la Convention.

Par ailleurs, il faut souligner que la saisie conservatoire et la saisie-exécution sont deux constructions juridiques résolument distinctes<sup>435</sup>. L'autonomie réciproque de la saisie conservatoire et de la saisie-exécution a également été soulignée dans le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen, où l'on peut lire :

*La saisie conservatoire a dans le système proposé un caractère autonome. Quant aux voies d'exécution, désormais affranchies de leurs liens avec les saisies conservatoires, les limites en sont aussi mieux définies : elles ne peuvent être mises en œuvre que si la dette est liquide*<sup>436</sup>.

La chercheuse Française Rossi écrivait dans le même sens en 2004 :

*Indépendamment de la mesure d'exécution forcée qui suivra le cas échéant, la saisie conservatoire est un mécanisme ayant ses propres effets, sa propre efficacité et ses propres conditions de validité*<sup>437</sup>.

Bien que les deux constructions juridiques visent à contraindre des droits constatés ou à constater par le juge, il semble parfaitement imaginable qu'elles ne soient pas applicables dans les mêmes conditions. Mieux encore, en ce qui concerne la saisie sur navire, il en va ainsi, quoi qu'il en soit, étant donné que la saisie-exécution sur navire est possible également du fait de créances qui ne

---

<sup>432</sup> Van Herreweghe, Art. 1545, 6, n° 7. Voir aussi, p. ex. :

- le commentaire de l'association Française de droit maritime concernant le projet de convention qui a été soumis à la Conférence du CMI de 1951 à Naples, selon que l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire est donnée par le juge

*"[...] afin de donner au saisissant les sûretés et garanties que lui permettent d'exécuter utilement les décisions ultérieures de Justice qu'il obtiendrait"* (Travaux Préparatoires, 275);

- l'explication suivante à propos du droit grec :

*a ship arrest dans Greece may function only as a security measure dans respect of the claim, and cannot by itself lead to satisfaction of the claim* (Kanellopoulos, K., "Ship arrest in Greece", <http://pk-law.gr/articles/sec5291.htm>, 9).

<sup>433</sup> Comp. Van Herreweghe, Art. 1545, 6, n° 7.

<sup>434</sup> Voir *supra*, n° 10.252.

<sup>435</sup> Comp. Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 13: "the procedures for arrest and judicial sale are wholly independent".

<sup>436</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 334.

<sup>437</sup> Rossi, A., *La nature d'une saisie conservatoire de navire*, Thèse pour le Doctorat en Droit, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2004, 24, n° 32.

figurent pas dans la liste des créances maritimes et sont donc purement des « créances terrestres », ce qui ressort de manière implicite mais certaine de l'article 1547 C. jud. relatif au commandement qui précède la saisie, qui reprend les règles particulières de signification dans l'hypothèse où le commandement concerne une créance maritime. Autant que l'on sache, ce principe n'est contesté par personne. Par ailleurs, il ne fait aucun doute que, dans le cas d'une saisie conservatoire du fait des créances maritimes des catégories o) et p) – à savoir les litiges relatifs à la propriété du navire, les litiges relatifs à la copropriété, à la détention ou à la gestion d'un navire ou les droits sur les revenus de gestion d'un navire en copropriété –, qui semble être une forme de saisie conservatoire en recouvrement, connue en Belgique, la transformation de la saisie conservatoire en une saisie-exécution n'est quoi qu'il en soit pas abordée. Dans ce cas, le saisissant n'inspire en effet pas à l'éviction mais à la remise des biens ou à la reconnaissance de ses droits<sup>438</sup>. Il existe donc de nombreux cas dans lesquels la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navire *ne* peuvent incontestablement *pas* être appliquées ensemble.

**10.259.** La théorie de la transformabilité générale va pour le moins à l'encontre de la Constitution, à savoir de l'article 16, qui protège le droit de propriété, et des articles 10 et 11 qui traduisent le principe d'égalité. Le principe d'égalité est mis en danger étant donné qu'il semble inimaginable en droit terrestre qu'un créancier contractuel puisse, en raison du défaut de prestation de sa partie contractante, ne pas se tourner uniquement contre cette partie contractante mais puisse aussi bénéficier d'un droit de recours général sur l'infrastructure ou le matériel qui a été mis à sa disposition par un tiers. Une interprétation, conforme à la Constitution, des dispositions du Code judiciaire s'impose pour le moins.

**10.260.** Enfin, il n'y a pas de raison de ne pas pouvoir procéder à une action en revendication lorsqu'une saisie-exécution sur navire est pratiquée du fait de dettes dont le propriétaire du navire n'a pas à répondre.

L'article 1545 C. jud. prévoit que la saisie-exécution mobilière sur navire de mer et bateau de navigation intérieure est pratiquée conformément aux dispositions concernant la saisie-exécution mobilière, hormis les dispositions particulières du chapitre correspondant.

L'une de ces dispositions est l'article 1514 C. jud., qui s'énonce comme suit :

*Celui qui se prétend propriétaire de tout ou partie des objets saisis peut s'opposer à la vente par exploit signifié au saisissant, au débiteur saisi et à l'huissier de justice et contenant citation du saisissant et du débiteur saisi, avec énonciation dans l'exploit des preuves de propriété, à peine de nullité.*

*La demande est suspensive de la poursuite (uniquement en ce qui concerne les biens revendiqués). Il y sera statué par le juge des saisies.*

*Le greffier notifiera sous pli judiciaire aux éventuels autres saisissants, mentionnés dans la citation] pour les mettre à la cause, une copie de la citation avec invitation à comparaître. [Les personnes convoquées de cette façon par pli judiciaire deviennent ainsi parties à la cause, sauf si elles s'y opposent à l'audience. Le greffier en avise également les parties dans le pli judiciaire.]*

*Le jugement est réputé contradictoire à l'égard de toutes les parties. Le réclamant qui succombe est condamné, s'il y a lieu, aux dommages et intérêts du saisissant.*

*L'huissier de justice auquel la revendication a été signifiée en informe, au plus tard le premier jour ouvrable suivant, le fichier des avis qui complète l'avis de saisie concerné en y mentionnant l'incident, l'identité de la partie revendiquante et, le cas échéant, celle de son conseil ainsi que le juge qui en est saisi. Le greffe de la juridiction saisie adresse au fichier des avis, au plus tard le premier jour ouvrable suivant*

---

<sup>438</sup> Voir Dirix-Broeckx, 349-350, n° 514.

*sa prononciation, le dispositif de tout jugement ou arrêt statuant sur la demande afin que le fichier des avis indique sur l'avis de saisie concerné le sort réservé à l'action en revendication.*

Aucun article de loi particulier du régime de la saisie-exécution sur navire n'exclut expressément la revendication. Par conséquent, elle semble effectivement pouvoir être appliquée<sup>439</sup>.

Van Herreweghe semble indiquer que la revendication pourrait éventuellement être exercée en ce qui concerne un navire cédé après la naissance de la créance lorsque le créancier, en tant que créancier hypothécaire ou privilégié, dispose d'un droit de suite sur le navire<sup>440</sup>, ce qui semble aller trop loin étant donné qu'en pratique, ceci viderait complètement de sa substance le droit de suite lié au droit des sûretés sur navire.

Néanmoins, l'application de la revendication semble imaginable lorsque la saisie-exécution sur navire est pratiquée du fait d'une dette d'un affréteur ou d'un utilisateur dont le propriétaire du navire n'est pas responsable<sup>441</sup>. Du moins ne peut-on indiquer aucune disposition de loi qui exclue la revendication.

**10.261.** Il ressort assurément de ce qui précède que la théorie de la transformabilité générale de la saisie conservatoire sur navire n'est guère étayée en vertu du droit en vigueur.

Il faut y ajouter que la théorie visée pose des questions sérieuses sur le plan de la compatibilité avec la protection du droit de propriété. Nous y reviendrons par la suite dans le cadre de la critique à la lumière du droit international et européen<sup>442</sup>.

Comme déjà annoncé, la théorie déroge également aux intérêts en présence<sup>443</sup>.

Une correction législative est donc souhaitable de toute façon.

#### - COMPLEXITÉ DE LA PROCÉDURE JUDICIAIRE

**10.262.** Les dispositions procédurales relatives à la saisie-exécution sur navire dans le Code judiciaire proviennent principalement de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale<sup>444</sup>.

L'intention du législateur en 1908 était d'« alléger » au maximum la procédure. Contrairement à la législation allemande de l'époque, on ne voulait pas appliquer à la saisie-exécution sur navire les règles relatives à l'expropriation de biens immobiliers. Dans l'exposé des motifs de la loi de 1908, le Gouvernement a énoncé son point de vue comme suit :

*Il a pensé que le crédit maritime et fluvial, l'intérêt du débiteur comme celui des créanciers commandaient, pour l'expropriation des navires et des bateaux, des prescriptions moins compliquées que celles de la Loi*

<sup>439</sup> Van Herreweghe, V., *Beslagzakboekje*, Anvers, Kluwer, 2008, 262, n° 793 ; Van Herreweghe, Art. 1545, 6, n° 7.

<sup>440</sup> Van Herreweghe, V., *Beslagzakboekje*, Anvers, Kluwer, 2008, 262, n° 794.

<sup>441</sup> En ce sens, apparemment, Van Herreweghe, Art. 1545, 6, n° 7. En raison de la priorité de la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer sur l'art. 1514 C. jud., la revendication a été rejetée dans le contexte de la saisie conservatoire sur un navire de mer dans Anvers 17 janvier 2011, *Eur.Vervoerr.* 2011, 159.

<sup>442</sup> Voir *infra*, n° 10.279.

<sup>443</sup> Voir encore *infra*, n° 10.301 et suiv.

<sup>444</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 339.

*du 15 août 1854 et qu'il importait d'édicter des règles qui, tout en sauvegardant les droits du débiteur et des tiers, permettent une réalisation rapide et peu onéreuse des bâtiments saisis. L'expérience démontre que l'exagération des formalités, loin de favoriser le débiteur, tourne à son désavantage. Non seulement, elle rend le crédit plus difficile, mais elle entraîne des frais considérables qui grèvent lourdement la liquidation des propriétés de minime valeur<sup>445</sup>.*

**10.263.** En cas d'application de l'article 1494 C. jud., la saisie-exécution sur navire, comme toute saisie-exécution, ne peut être pratiquée qu'en vertu d'un titre exécutoire.

Ci-dessous, nous nous demandons si la vente forcée du navire ne pourrait pas déjà intervenir dans certaines circonstances alors que l'instance sur le fond est pendante<sup>446</sup>.

En tout cas, force est de constater que toute la procédure de la saisie-exécution sur navire peut prendre plusieurs mois en vertu du droit en vigueur. Cette situation pourrait être considérée comme contraire avec les intentions du législateur, évoquées précédemment.

L'ébauche, présentée ci-dessous, de la procédure habituelle de la saisie-exécution sur navire pourrait en illustrer plus précisément la durée.

**10.264.** Dans certains cas, le saisissant dispose d'un titre exécutoire étranger, soit un jugement, soit un acte hypothécaire. Un tel titre étranger ne peut en principe être exécuté en Belgique qu'après avoir obtenu un exequatur d'un juge belge. L'exequatur d'un titre étranger peut parfois, dit-on, être obtenu en un jour mais le délai peut être plus long.

Un exequatur n'est pas exécutoire par provision. En fonction du domicile de la partie contre laquelle l'exécution est demandée, le délai pour introduire un moyen de recours s'élève à un ou deux mois (art. 43.5 Règlement de Bruxelles I) ou, en application du droit national, un mois (art. 1031 et 1034 C. jud.). Pendant ce délai, seules des mesures conservatoires peuvent être prises (art. 47.3 et 57.1 du Règlement de Bruxelles I et art. 23, § 5 et 27, § 2 CDIP).

En général, un jugement national n'est pas non plus exécutoire par provision de telle sorte qu'il ne peut normalement être exécuté avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de sa signification (art. 1495 C. jud.). Ce délai correspond au délai normal pour introduire les voies de recours ordinaires (art. 1048, premier alinéa et 1051, premier alinéa C. jud.).

**10.265.** Une fois que le délai visé au numéro précédent a expiré, c'est-à-dire – par hypothèse – le 31<sup>e</sup> jour à compter de la signification de la déclaration d'exequatur ou du jugement national, le commandement préalable à la saisie-exécution peut être fait en application de l'article 1546 C. jud. La saisie-exécution peut être pratiquée simultanément (art. 1549 C. jud.).

Par hypothèse, l'exploit de saisie est présenté à l'enregistrement le lendemain, soit le 32<sup>e</sup> jour, et l'exploit de saisie enregistré est inscrit le surlendemain, le 33<sup>e</sup> jour, dans le registre des navires auprès du conservateur des hypothèques maritimes ou dénoncé à celui-ci, selon que le navire bat pavillon belge ou non (art. 1552 C. jud.).

**10.266.** Ensuite, le 34<sup>e</sup> jour par hypothèse, une requête en désignation d'un fonctionnaire public ou ministériel chargé de la vente est déposée (art. 1553 C. jud.).

---

<sup>445</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 1907-08, n° 91, 3.

<sup>446</sup> Voir *infra*, n° 10.314.

Si le juge rend encore sa décision le jour même, le fonctionnaire chargé de la vente peut commencer son travail le 34<sup>e</sup> jour. Sa tâche est complexe : établir le cahier des charges, prendre de nombreuses décisions et les dispositions relatives au déroulement et à l'organisation de la vente, ce qui prendrait plusieurs jours ouvrables.

Il est réaliste d'affirmer que les diverses parties visées à l'article 1555 C. jud. seront mises en demeure de connaître des conditions de vente le 40<sup>e</sup> jour civil au plus tôt.

Les parties mises en demeure disposent de huit jours pour faire valoir leurs objections contre les conditions de vente (art. 1555, troisième alinéa C. jud.).

Il semble prudent d'attendre l'expiration du délai de huit jours avant de procéder à la publicité. La publication de la vente interviendra donc 49 jours après la signification de l'exequatur ou du jugement national.

En termes commerciaux, il devrait s'écouler au moins trois semaines entre la publication et la vente, ce qui porte le premier jour des enchères au 70<sup>e</sup> jour environ.

**10.267.** L'article 1556, premier alinéa C. jud. prévoit la possibilité d'une surenchère après le premier jour de la vente. Le droit de surenchère doit être publié. Il peut l'être au plus tôt le 71<sup>e</sup> jour. À compter de ce moment, il faut attendre une période de 15 jours durant laquelle la surenchère peut être faite (art. 1556, premier alinéa C. jud.).

L'existence de la possibilité d'une surenchère aurait, paraît-il, pour effet que la plupart des candidats ne fournissent pas les efforts financiers et pratiques nécessaires pour participer au premier jour de la vente.

La loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale ne prévoyait pas la possibilité d'une surenchère. Bien qu'une disposition en ce sens ait bien été reprise dans le projet de loi du gouvernement, la commission de la Chambre a estimé que le droit de surenchère était inutile en cas de saisie-exécution sur navire. Elle a estimé que le droit de surenchère serait gênant pour la vente et que la période d'attente de 15 jours dissuaderait les acheteurs potentiels. Même sans droit de surenchère, la procédure de saisie-exécution sur navire offrirait déjà des garanties suffisantes de parvenir à un prix correspondant à la valeur réelle du navire<sup>447</sup>. Smeesters et Winkelmolen ont constaté que le droit de surenchère en cas de saisie-exécution sur navire avait été estimé « absolument inutile »<sup>448</sup>. Même dans le projet initial de Code judiciaire qui découlait des travaux du Commissaire royal Van Reepinghen, le droit à une surenchère n'apparaissait pas<sup>449</sup>. L'article 1556, premier alinéa n'a été ajouté qu'au cours des travaux parlementaires, apparemment sans le moindre commentaire<sup>450</sup>.

Grâce à la référence à l'article 1592 C. jud. relatif à la saisie-exécution immobilière, le droit à une surenchère n'est plus absolu depuis peu. Par l'article 6 de la loi du 15 mai 2009 modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne la vente publique d'immeubles<sup>451</sup>, l'article 1592 a en effet été complété par un alinéa énoncé comme suit :

---

<sup>447</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 1907-08, n° 179, 7-8.

<sup>448</sup> Smeesters-Winkelmolen III, 466, n° 1261.

<sup>449</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 665.

<sup>450</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1964-65, n° 170, 224.

<sup>451</sup> MB 24 juillet 2009.

*Dans tous les cas, les requérants peuvent, en raison de circonstances particulières soit prévoir dans le cahier des charges, soit décider séance tenante que la formalité de surenchère ne sera pas d'application.*

La notion des requérants prête quelque peu à confusion. La formulation d'un nouvel alinéa semble être inspirée directement par l'article 1193, troisième alinéa C. jud., qui prescrit une réglementation pratiquement équivalente pour certaines ventes publiques volontaires. L'amendement qui visait à compléter l'article 1592 avec le nouvel alinéa a été motivé comme suit :

*Cet ajout à l'article 1592 du Code judiciaire tend à améliorer [sic] l'harmonisation de la procédure pour les diverses formes de vente publique de biens immobiliers<sup>452</sup>.*

Dans le cas d'une vente forcée en cas de saisie-exécution, il semble cependant plus juste de parler du saisissant plutôt que du requérant. Devos indique, en ce qui concerne la saisie-exécution immobilière, que l'initiative dépend du « créancier requérant »<sup>453</sup>. Si les « intéressés »<sup>454</sup> ne parviennent pas à se mettre d'accord, il appartiendrait au juge des saisies de régler le litige<sup>455</sup>.

L'article 1556, premier alinéa *j*° article 1592, *dernier alinéa*, doit donc probablement être interprété en ce sens que le saisissant peut mentionner dans les conditions de vente décidées en séance que la formalité de la surenchère ne sera pas appliquée. Pour exclure le droit de surenchère, des « circonstances particulières » doivent être présentes en vertu du texte de loi. Selon Devos, on peut probablement y inclure les cas dans lesquels le requérant décrit l'issue de l'enchère comme une enchère suffisamment élevée ou lorsqu'il y a des raisons de penser qu'une offre plus avantageuse ne sera plus formulée<sup>456</sup>.

Selon Michielsens, qui a commenté l'application de la nouvelle réglementation sur la saisie-exécution immobilière, la question de l'opportunité de déroger à la possibilité d'une surenchère pèserait probablement trop lourd en cas de vente sur saisie. Il y aurait trop d'intérêts à mettre en balance. Il se demande en l'occurrence si la levée de la possibilité d'une surenchère en cours de séance n'entraînerait pas une responsabilité énorme pour le notaire étant donné qu'il serait inimaginable, par la nature de la vente, que le requérant puisse intervenir seul sans tenir compte des intérêts des autres créanciers ou du saisi<sup>457</sup>. Pour ces raisons, il suggère de choisir toujours dans les conditions de vente si le droit de surenchère sera ou non appliqué. Le cas échéant, les intéressés peuvent introduire un recours contre les conditions de vente et, après délibération, le juge des saisies prendra la décision. Michielsens formule même une proposition de texte à ce sujet, à reprendre dans les conditions de vente, qui mentionne qu'il ne pourra être dérogé aux choix opérés dans les conditions de vente qu'avec le consentement unanime du requérant, des créanciers inscrits et du saisi<sup>458</sup>. Une telle clause dans les conditions de vente semble néanmoins ne pas suffire à priver le requérant de son droit légal de décider à l'audience que le droit de surenchère ne sera pas appliqué. Un tel régime, dans le cadre duquel le choix doit être opéré dans les conditions de vente, qui peut éventuellement être contesté au préalable devant le juge des

<sup>452</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2008-09, n° 1273/3, 4.

<sup>453</sup> Devos, S., "Openbare verkoping op uitvoerend beslag van onroerende goederen", dans De Knijf, I. (éd.), *Beslag-en executierecht*, Gand, Larcier, 2010, (97), 111, n° 24.

<sup>454</sup> Est probablement visée la situation dans laquelle intervient plus d'un saisissant.

<sup>455</sup> Devos, S., "Openbare verkoping op uitvoerend beslag van onroerende goederen", dans De Knijf, I. (éd.), *Beslag-en executierecht*, Gand, Larcier, 2010, (97), 111, n° 24.

<sup>456</sup> Devos, S., "Openbare verkoping op uitvoerend beslag van onroerende goederen", dans De Knijf, I. (éd.), *Beslag-en executierecht*, Gand, Larcier, 2010, (97), 111, n° 24.

<sup>457</sup> Michielsens, A., "De openbare verkoping na de wet van 15 mai 2009", *Not.Fisc.M.* 2010, (19), 27, n° 25.

<sup>458</sup> Michielsens, A., "De openbare verkoping na de wet van 15 mai 2009", *Not.Fisc.M.* 2010, (19), 27-28, n° 25-26.

saisies et qui ne peut être modifié lors de la séance de vente qu'avec l'unanimité de tous les créanciers intéressés et du saisi, pourrait cependant bien être arrêté légalement.

**10.268.** Si la procédure de surenchère est appliquée, on saurait, le 86<sup>e</sup> jour au plus tard, si une surenchère est effectivement faite. L'organisation et les dispositions pour la deuxième vente, après surenchère, pourront être entamées à ce moment. Pratiquement, cette deuxième vente devrait avoir lieu au plus tôt trois semaines plus tard, soit, par hypothèse, le 107<sup>e</sup> jour.

Le 108<sup>e</sup> jour, les significations nécessaires peuvent alors être effectuées conformément à l'article 1557 C. jud. de telle sorte que le délai de 15 jours pour la demande en annulation peut prendre cours (art. 1557, *in fine* C. jud.). Le 123<sup>e</sup> jour, le nouveau propriétaire peut disposer librement du navire.

**10.269.** Il ressort de ce qui précède qu'une procédure de saisie-exécution, même si elle ne traîne pas en longueur, prend un certain temps.

Certains des délais d'attente ne découlent pas de la loi mais de tâches pratiques ou de considérations commerciales. L'Ébauche de Code belge de la Navigation semble ne pas pouvoir changer grand-chose à ce retard.

Toutefois, d'autres délais découlent directement de l'application de dispositions légales. Étant donné la grande valeur commerciale d'un navire et les frais considérables, y compris les pertes de profits, qu'occasionne un navire immobilisé, il semble utile de réduire les délais d'attente prescrits légalement en cas de saisie-exécution sur un navire ou bateau. C'est surtout le cas du délai de l'action en annulation qui pourrait être ramené à huit jours, par exemple, par analogie aux délais des contestations relatives au cahier des charges. Par ailleurs, les délais pour introduire des recours contre la décision d'exequatur ou contre le jugement national en matière de navigation peuvent être réduits ou il pourrait être précisé que la décision d'exequatur ou le jugement national de condamnation est toujours exécutoire par provision en matière de navigation. En ce qui concerne cette dernière possibilité, il faut toutefois remarquer que, dans le champ d'application du règlement de Bruxelles I, il n'est pas permis de déroger à ces dispositions par le droit national et, par ailleurs, les objections en vertu du principe d'égalité ne semblent pas imaginaires.

**10.270.** Enfin, la vente par surenchère à main levée est perçue par certains comme une formule inefficace et peu attractive. Souvent, une vente publique par surenchère de navires n'atteindrait pas un prix satisfaisant. Les intéressés se fixeraient un prix à l'avance et ne se laisseraient pas entraîner par le jeu de la surenchère. Ils ne proposeraient pas plus que nécessaire.

La manière dont la vente forcée du navire est organisée ne semble pas être réglée dans la loi.

En ce qui concerne la saisie-exécution immobilière, seul le lieu où se déroule la vente est mentionné, à savoir « en une salle de vente des huissiers de justice de l'arrondissement ou, à défaut d'existence d'une telle salle, dans un rayon à fixer par la chambre d'arrondissement des huissiers de justice, au marché public le plus voisin, aux jour et heure ordinaires des marchés ou un dimanche » ou, si le juge l'autorise, par requête, « en un autre lieu plus avantageux » (art. 1522 C. jud.).

En ce qui concerne la saisie-exécution immobilière, l'article 1587, premier alinéa C. jud. dispose que l'adjudication « se fait suivant le mode établi par l'usage des lieux »<sup>459</sup>. Dujardin estime que la vente « selon le mode établi par l'usage des lieux » est d'application également en cas de vente à l'occasion d'une saisie sur navire<sup>460</sup>.

L'Ébauche de Code belge de la Navigation peut préciser quelles méthodes de vente doivent être utilisées ou la liberté pourrait être laissée sur ce plan à l'officier public ou ministériel intervenant.

**10.271.** Après la vente judiciaire du navire, la procédure de liquidation de la somme doit encore être entreprise. Cette procédure semble également pouvoir prendre beaucoup de temps, en particulier si certaines créances sont contestées, ce qui paraît toutefois difficilement évitable. Comme le montant de la vente peut entre-temps produire des intérêts, ceci semble du reste moins problématique.

#### B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

**10.272.** Il n'existe pas de convention internationale globale spécifique à ce jour en matière de saisie-exécution sur navire. Différents instruments juridiques internationaux à propos d'autres matières abordent cependant certains aspects de la saisie-exécution sur navire.

**10.273.** Comme déjà indiqué précédemment, la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer traite seulement de la saisie conservatoire et non de la saisie-exécution. Comme expliqué, ceci ressort à la fois de la définition de la « saisie » à l'article 1 (2) de la Convention et des travaux préparatoires à la Convention et ces conclusions sont confirmées par la doctrine dominante<sup>461</sup>.

**10.274.** Dans la Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer, la matière de la saisie-exécution est abordée incidemment à l'article 3.3. Cette disposition s'énonce comme suit :

*Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la saisie d'un navire qui n'est pas propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance ne peut être autorisée que si, selon la loi de l'État où la saisie est demandée, un jugement rendu en vertu de cette créance peut être exécuté contre ce navire par une vente judiciaire ou forcée de ce navire.*

Cette disposition soumet la saisie conservatoire sur navire, si le débiteur n'est pas le propriétaire du navire, à une condition supplémentaire, à savoir qu'un jugement concernant la créance maritime puisse être exécuté sur le navire en vertu du droit national de l'État dans lequel la saisie est demandée. Dans certaines circonstances, la pratique de la saisie conservatoire sur navire est donc subordonnée à la possibilité d'une saisie-exécution sur navire. Toutefois, il est toujours admis que les possibilités de saisie-exécution sur navire sont déterminées par le droit national. La convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer n'a aucune influence sur le régime de la saisie-exécution en tant que tel<sup>462</sup>.

---

<sup>459</sup> Depuis les modifications par la loi du 15 mai 2009 modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne la vente publique d'immeubles, l'article susmentionné donne plusieurs prescriptions plus détaillées à propos des méthodes de vente utilisées dans les alinéas suivants.

<sup>460</sup> Dujardin BUSB, 67, n° 225.

<sup>461</sup> Voir *supra*, n° 10.252.

<sup>462</sup> Voir toutefois *supra*, n° 10.252 concernant la préparation de la Convention.

**10.275.** Comme indiqué<sup>463</sup>, la Belgique a signé la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève le 25 janvier 1965 mais ne l'a pas ratifiée et le deuxième Protocole de cette Convention régit la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur bateaux de navigation intérieure (art. 2 du Protocole). Le deuxième Protocole contient la règle que la saisie ne peut être effectuée que dans l'État où le bateau se trouve et que la procédure est réglée par la législation de cet État (art. 4). Il prescrit que les mesures de saisie doivent être inscrites au registre d'immatriculation du bateau et que, lorsque cette inscription doit être faite dans un autre État que l'état de la saisie, elle sera demandée par une autorité à désigner (art. 5). Les conséquences d'une exécution forcée dans un État contractant sont reconnues dans les autres États contractants, sauf si une décision judiciaire contraire, coulée en force de chose jugée, existait déjà dans l'autre État contractant avant l'exécution. Le titre sur lequel l'exécution est basée doit satisfaire aux conditions imposées par la loi de l'État où la saisie-exécution est effectuée (art. 20). Le protocole contient des prescriptions de publicité et de publication concernant la vente forcée (art. 21) et règle les adaptations dans le registre d'immatriculation du bateau après la vente forcée du bateau dans un autre État contractant ainsi que les immatriculations éventuelles dans un autre registre d'immatriculation après la vente (art. 22).

**10.276.** Contrairement à la Convention internationale de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes, la Convention internationale de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes et la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes traitent de la vente forcée de navires et bateaux et de quelques dispositions particulières.

La Convention internationale de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes – qui n'engage pas la Belgique<sup>464</sup> – contient notamment quelques dispositions relatives aux publications et aux conséquences d'une vente forcée. Elles sont énoncées comme suit :

#### Article 10

*Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, et au moins trente jours à l'avance, l'autorité compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit la date et le lieu de vente:*

- a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques et « mortgages » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur;*
- b) aux bénéficiaires d'hypothèques et “mortgages” inscrits constitués au porteur, et les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4, dont les créances ont été signifiées à ladite autorité;*
- c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.*

#### Article 11

*1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques et “mortgages” à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement du bénéficiaire, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cessent de grever le navire, à condition toutefois:*

- a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de cet Etat Contractant;*
- b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.*

*Aucune charte-partie ou contrat conférant le droit d'utiliser le navire ne peut être considéré comme privilège ou charge aux termes du présent article.*

*2. Les dépens taxés par le tribunal ou provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distribution du prix seront payés en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente. Le solde en sera distribué aux bénéficiaires des privilèges maritimes, des privilèges et droits de rétention mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente Convention à due concurrence des sommes qui leur sont dues.*

---

<sup>463</sup> Voir *supra*, n° 10.76.

<sup>464</sup> À propos de cette Convention, voir également Livre bleu 3.

3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal compétent ou toute autre autorité compétente, délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus, aient été respectées, et que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou ait été consigné entre les mains de l'autorité compétente, d'après les lois de l'Etat où a lieu la vente. Sur production de ce certificat, le conservateur sera tenu de radier tous le hypothèques et « mortgages » inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatriculation selon le cas.

La Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes – qui ne lie pas davantage la Belgique<sup>465</sup> – contient quelques dispositions relatives aux publications des conséquences d'une vente forcée. Celles-ci sont énoncées comme suit :

#### Article 11. Notification de la vente forcée

1. Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat partie, l'autorité compétente de cet Etat partie veille à ce qu'une notification soit adressée conformément au présent article :

- a) À l'autorité chargée du registre dans l'Etat d'immatriculation;
- b) A tous les titulaires d'hypothèques, de "mortgages" ou de droits inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur;
- c) A tous les titulaires d'hypothèques, de "mortgages" ou de droits inscrits constitués au porteur et à tous les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4, sous réserve que l'autorité compétente, chargée de procéder à la vente forcée reçoive notification de leurs créances respectives;
- d) Au propriétaire du navire, dont le nom est inscrit au registre.

2. Cette notification est adressée au moins 30 jours avant la vente forcée et mentionne :

- a) Soit la date et le lieu de la vente forcée et les renseignements concernant la vente forcée ou la procédure aboutissant à celle-ci que l'autorité de l'Etat partie chargée de la procédure juge suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir notification;
- b) Soit, si le lieu et la date de la vente forcée ne peuvent être déterminés avec certitude, la date approximative et le lieu prévu de la vente forcée ainsi que les renseignements concernant celle-ci que l'autorité de l'Etat partie chargée de la procédure juge suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir notification.

Dans l'éventualité évoquée à l'alinéa b) ci-dessus, notification supplémentaire de la date et du lieu effectifs de la vente forcée est donnée dès que ces date et lieu sont connus mais, en tout état de cause, sept jours au moins avant la vente forcée.

3. La notification spécifiée au paragraphe 2 du présent article est adressée par écrit soit en courrier recommandé, soit par tout moyen de communication électronique ou autre moyen approprié donnant lieu à un accusé de réception, aux personnes intéressées visées au paragraphe 1, si elles sont connues.

En outre, la notification est publiée par voie de presse dans l'Etat où la vente forcée est réalisée et, si les autorités réalisant la vente forcée le jugent utile, dans d'autres publications.

#### Article 12. Effets de la vente forcée

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat partie, la totalité des hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement des titulaires, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit cessent de grever le navire, à condition :

- a) Qu'au moment de la vente le navire se trouve dans la zone relevant de la juridiction de cet Etat;

---

<sup>465</sup> À propos de cette Convention, voir Livre bleu 3.

*b) Que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de l'article 11 et du présent article.*

*2. Les frais et dépenses provoqués par la saisie conservatoire ou par la mesure d'exécution et par la vente qui l'a suivie sont payés les premiers par prélèvement sur le produit de la vente. Ces frais et dépenses comprennent notamment les frais de conservation du navire et d'entretien de l'équipage, ainsi que les gages, autres sommes et frais mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 4, encourus depuis la date de la saisie conservatoire ou de la mesure d'exécution. Le solde du produit de la vente est distribué conformément aux dispositions de la présente Convention, à due concurrence des créances respectives. Après désintéressement de tous les créanciers, le reliquat éventuel du produit de la vente est versé au propriétaire et peut être librement transféré.*

*3. Un Etat partie peut prévoir dans sa législation qu'en cas de vente forcée d'un navire échoué ou coulé suite à l'enlèvement de celui-ci par une autorité publique aux fins de la sécurité de la navigation ou de la protection du milieu marin, les frais de cet enlèvement sont prélevés sur le produit de la vente par préférence à toutes les autres créances garanties par un privilège maritime sur le navire.*

*4. Si au moment de la vente forcée le navire est en la possession d'un constructeur ou d'un réparateur de navires qui, en vertu des lois de l'Etat partie dans lequel la vente a lieu, jouit d'un droit de rétention, le constructeur ou le réparateur de navires doit abandonner la possession du navire à l'acheteur mais est habilité à obtenir le règlement de sa créance sur le produit de la vente après que les créances des titulaires des privilèges maritimes mentionnés à l'article 4 ont été honorées.*

*5. Lorsqu'un navire immatriculé dans un Etat partie a fait l'objet d'une vente forcée dans tout Etat partie, l'autorité compétente délivre, à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de toutes hypothèques, tous "mortgages" ou tous droits inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, sous réserve que les conditions mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 aient été respectées. Sur production de ce certificat, le conservateur est tenu de radier la totalité des hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de la nouvelle immatriculation, selon le cas.*

*6. Les Etats parties veillent à ce que tout produit d'une vente forcée soit effectivement disponible et librement transférable.*

Comme exposé ailleurs, les conventions internationales de 1967 et 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes ne lient qu'un nombre minime d'États, dont aucun pays voisin de la Belgique et rien ne semble indiquer que la Belgique pourrait encore adhérer à l'un de ces régimes<sup>466</sup>. Néanmoins, certaines dispositions évoquées précédemment peuvent être une source d'inspiration pour la rédaction de nouvelles dispositions nationales.

La disposition, prévue à l'article 11.1 (a) de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, qui prévoit d'informer le registre des navires de l'État d'immatriculation de la vente forcée pourrait être mise en œuvre dans les dispositions de droit public de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Il faut remarquer que, contrairement à la Convention internationale de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes, la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes ne contient aucune disposition relative au sort, après la vente forcée du navire, des conventions de tonnage et d'autres conventions d'utilisation. Par conséquent, la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes laisse au droit national la question de savoir si ces conventions restent en vigueur après la vente forcée<sup>467</sup>. La différence par

---

<sup>466</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.386.

<sup>467</sup> Voir à ce sujet Antapassis, A., "Brève analyse de certaines règles tirées de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes", DMF 2009, (322), 334.

rapport à la Convention internationale de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes ne semble par ailleurs pas très importante étant donné que la portée de l'article 11.1, dernier alinéa de cette convention semble également être que le sort des conventions de tonnage et autres conventions d'utilisation n'est pas réglé par la Convention. En droit belge, les conventions contractées par l'ancien propriétaire semblent prendre fin avec la vente forcée, à défaut de réglementation légale contraire, sauf si le nouveau propriétaire consent, par exemple dans le cahier des charges, à reprendre le contrat. À titre de comparaison, nous pouvons renvoyer aux dispositions légales en matière de bail en vertu desquelles les contrats de bail à date certaine, conclus avant la saisie, sont opposables à l'acheteur mais pas les contrats de bail sans date certaine<sup>468</sup>. Bien que la résiliation automatique des conventions de tonnage et d'autres conventions d'utilisation relatives aux navires après une vente forcée ait été identifiée ailleurs comme importante en vue du financement du navire<sup>469</sup>, on n'a pour le moment noté ni problème, ni demande d'une réglementation légale à ce sujet en Belgique.

**10.277.** Le CMI travaille actuellement à la reconnaissance de la vente forcée de navires à l'étranger. Ces travaux ont déjà conduit à un premier *Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, établi par l'*International Working Group on Judicial Sales of Ships*. Ce *Draft Instrument* sera à présent discuté dans un *International Sub-Committee*, qui s'est réuni une première fois le 27 septembre 2011 à Oslo.

Le *Draft Instrument* contient un grand nombre de définitions qui semblent évidentes pour la plupart (art. 1). Par ailleurs, il définit son champ d'application, à savoir « the recognition of a Judicial Sale taking place in the territory of a State other than the State in which its recognition is sought » (art. 2). Il ne s'agit donc pas de la problématique de la reconnaissance ou de la contestation d'une saisie-exécution sur navire nationale ; un élément transfrontalier doit être présent. L'article 6, intitulé « Deregistration and Registration of the Ship » semble surtout important pour les dispositions de droit public relatives au Registre belge d'immatriculation des navires qui seront reprises dans le Livre 2 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Les articles 3, 4, 5, 7, 8 et 9 du *Draft Instrument* se rapportent principalement à la matière réglée dans le Livre 3 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation et sont repris intégralement ci-dessous :

#### Article 3. Notice of Judicial Sale

1. *Prior to a Judicial Sale in a State, the Court in such State shall ensure that notice in accordance with this Article is provided to:*

(a) *the registered owner of the ship;*

(b) *all holders of registered mortgages, "hypothèques" or charges which have not been issued to bearer;*

(c) *all holders of registered mortgages, "hypothèques" or charges issued to bearer and all holders of maritime liens, provided that the Court conducting the Judicial Sale receives notice of their respective claims;*

(d) *the authority in charge of the ship's register in the State of Registration; and*

(e) *the Embassy or Consulate of the ship's Flag State to the State in which the Judicial Sale takes place, unless no such Embassy or Consulate is established in such State.*

2. *The notice required by paragraph 1 of this Article shall be provided at least 30 days prior to the Judicial Sale and shall contain, as a minimum, the following information:*

(a) *The name, the IMO number, the registered shipowner of the ship;*

(b) *The time and place of the Judicial Sale; or if the time and place of the Judicial Sale cannot be determined with certainty, the approximate time and anticipated place of the Judicial Sale which shall be*

<sup>468</sup> Pour plus de précisions, voir Dirix-Broeckx, 556-559, n° 910-914.

<sup>469</sup> Li, H.H., "A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2009. Athens II. Documents of the Conference*, s.l., CMI, s.d., (342), 347.

*followed by additional notice of the actual time and place of the Judicial Sale when known but, in any event, not less than seven days prior to the judicial sale; and*

*(c) Such particulars concerning the Judicial Sale or the proceedings leading to the Judicial Sale as the Court conducting the proceedings shall determine is sufficient to protect the interests of persons entitled to notice.*

*3. The notice specified in paragraph 2 of this Article shall be in writing, and either given by registered mail, or given by any electronic or other appropriate means which provide confirmation of receipt, to the persons as specified in paragraph 1, if known. In addition, the notice shall be given by press announcement in the State in which the Judicial Sale is conducted and if deemed appropriate by the Court conducting the Judicial Sale, in other publication.*

#### Article 4. Effect of Judicial Sale

*Subject to:*

*(a) the ship being in the area of the jurisdiction of the State in which the Sale is accomplished, at the time of the Sale and*

*(b) the Sale having been conducted in accordance with the law of the State in which the Sale is accomplished and the provisions of this Instrument*

*the ownership of the shipowner prior to the Sale shall be extinguished and all mortgages, "hypothèques" or charges, except those assumed by the Purchaser, and all kinds of liens (including Maritime liens) and other encumbrances of whatsoever nature, shall cease to attach to the ship.*

#### Article 5. Issuance of a Certificate of Judicial Sale

*When a ship is sold by way of Judicial Sale, the Court or court officer conducting the Sale shall, at the request of the Purchaser, issue a Certificate to the Purchaser containing the date of the judicial sale and recording that (1) the ship has been sold in accordance with the law of the said State and the provisions of this Instrument free of all registered mortgages, "hypothèques" or charges, except those assumed by the Purchaser and of all kinds of liens (including Maritime liens) and other encumbrances of whatsoever nature, and (2) that the ownership of the shipowner prior to the Sale is extinguished.*

#### Article 7. Recognition of Judicial Sale

*1. Subject to the provisions of this Instrument, each State Party shall recognize a Judicial Sale in any other State accomplished in accordance with the law of the said State and the provisions of this Instrument, as having the effect*

*(i) that ownership of the ship is transferred to the purchaser and the rights of the previous owner to the vessel are extinguished;*

*(ii) that (subject to Article 4) the ship has been sold free of all registered mortgages, "hypothèques" or charges, except those assumed by the Purchaser and of all maritime liens and of all other kinds of liens and other encumbrances of whatsoever nature.*

*2. Where a ship which was sold by way of a Judicial Sale is sought to be arrested or is arrested by a Court in a State Party, the Court shall reject the application for arrest or release the ship from arrest upon production by the Purchaser or Subsequent Purchaser of the Certificate as provided for in Article 5 of this Instrument or a duly certified copy thereof, unless the Interested Person furnishes proof evidencing the existence of any of the circumstances provided for in Article 8 of this Instrument.*

*3. No Court of a State Party other than of the State Party in which recognition of a Judicial Sale is sought shall entertain any application to challenge or nullify the Judicial Sale.*

*4. Where a claim to challenge or nullify the Judicial Sale is filed by an Interested Person against the Purchaser or the Subsequent Purchaser or the ship before the Court of a State Party where recognition is sought, the Court shall refuse to entertain the claim or reject the claim upon production by the Purchaser or Subsequent Purchaser of the Certificate which is provided for in Article 5 of this Instrument or a duly certified copy thereof, unless the Interested Person furnishes proof evidencing the existence of any of the circumstances provided for in Article 8 of this Instrument.*

## Article 8. Circumstances in which Recognition may be Refused

*1A. Recognition of a Judicial Sale may be refused by a State Party, at the request of an Interested Person, only if that Interested Person furnishes to the Court where the recognition is sought, proof that:*

*(a) at the time of the Sale, the ship was not physically in the area of the jurisdiction of the State in which the Court issuing the Certificate provided for in Article 5 is located; or*

*(b) the Judicial Sale was not accomplished in accordance with the law of the State in which the Judicial Sale took place or the provisions of this Instrument; or*

*(c) the Certificate produced by the Purchaser or Subsequent Purchaser is not issued by the Court appearing on the produced Certificate.*

*1B. Any such request by an Interested Person will only be admitted if it is presented within 12 months of the date of the judicial sale as recorded in the Certificate.*

*2. Recognition of a Judicial Sale may also be refused if the Court in a State Party in which recognition is sought finds that the recognition of the Judicial Sale would be contrary to the public policy of that State Party.*

## Article 9. Restricted Recognition

*When signing, ratifying or acceding to this Instrument, any State may on the basis of reciprocity declare that it will only apply the Instrument to the recognition of a Judicial Sale accomplished in the territory of a State Party and the ship is flying the flag of a State Party.*

Les dispositions citées présentent plusieurs similitudes avec les dispositions, commentées précédemment, du deuxième Protocole à la Convention internationale de 1965 sur les bateaux de navigation intérieure et des Conventions internationales de 1967 et 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes. Du reste, ces dernières réglementations ont été expressément prises en considération par le CMI<sup>470</sup>.

On peut conclure des dispositions visées qu'apparemment, des règles relatives (1) à l'immatriculation et à la désimmatriculation après une vente forcée étrangère, (2) à la notification de toutes les parties concernées préalablement à la vente forcée, (3) aux critères pour la reconnaissance d'une vente forcée étrangère et (4) à la compétence internationale de connaître de contestations en matière de validité d'une vente forcée<sup>471</sup> sont surtout nécessaires.

La première question semble surtout importante en ce qui concerne les dispositions de droit public relatives au Registre belge des navires qui seront reprises dans le Livre 2 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. La deuxième question est déjà réglée dans le droit belge actuel.

Les dispositions relatives à la reconnaissance d'une vente forcée étrangère semblent, dans la mesure où la vente forcée correspondante fait l'objet, dans certains régimes juridiques, d'une décision judiciaire, relever dans les États membres de l'Union européenne du champ d'application du Règlement de Bruxelles en matière de reconnaissance de décisions judiciaires<sup>472</sup>. Il en va de même pour les dispositions éventuelles relatives à la compétence judiciaire (bien que l'on ne sache pas clairement si l'article 7.3 du *Draft Instrument* vise à régler la compétence judiciaire) pour les affaires intra-européennes, la compétence est impérativement réglée par le règlement de Bruxelles

---

<sup>470</sup> Voir Li, H.H., "A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2009. Athens II. Documents of the Conference*, s.l., CMI, s.d., (342), 352-354.

<sup>471</sup> Pour plus de précisions, voir Li, H.H., "A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2009. Athens II. Documents of the Conference*, s.l., CMI, s.d., (342), 351-354.

<sup>472</sup> Smeele, F., "Recognition of the legal effects of foreign judicial sales of ships", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2010*, www.comitemaritime.org, (225), 225-226, n° 2-3.

I<sup>473</sup>. D'emblée, il semble donc il n'est pas souhaitable, voire pas possible de mettre en œuvre les dispositions visées dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

**10.278.** Afin de constituer un motif de saisie-exécution en Belgique, un titre étranger doit être exécutoire en Belgique.

En vertu du règlement de Bruxelles I, les décisions judiciaires et actes authentiques d'autres États membres doivent être reconnus en Belgique et constituent un titre exécutoire une fois qu'ils ont obtenu une « exequatur ». Il en va de même pour les jugements et actes de pays avec lesquels une convention a été conclue en matière de reconnaissance et d'exécution des décisions judiciaires et actes authentiques<sup>474</sup>. La reconnaissance et l'exécution d'autres jugements et actes authentiques étrangers sont réglées dans le CDIP<sup>475</sup>.

La reconnaissance des sentences arbitrales relève dans la plupart des cas du champ d'application de la Convention de New York du 10 juin 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères<sup>476</sup>, largement suivie, sur la base de laquelle la Belgique garantit qu'une sentence arbitrale étrangère peut être exécutée en Belgique<sup>477</sup>. L'exécution de sentences arbitrales étrangères est réglée dans les articles 1719 et suiv. C. jud.

**10.279.** Comme indiqué précédemment<sup>478</sup>, la théorie, défendue par certains en Belgique, de la transformabilité générale de la saisie conservatoire sur navire en une saisie-exécution sur navire va à l'encontre de la protection du droit de propriété telle que celle-ci est garantie à l'article 1<sup>er</sup> du premier Protocole de la Conv. eur. D.H. et, par ailleurs, à l'article 16 de la Constitution.

À cet égard, nous vous renvoyons à l'exposé précédent concernant la saisie conservatoire sur navire<sup>479</sup>, étant entendu (1) qu'il s'agit dans ce contexte d'une règle purement nationale - du moins postulée par certains, et non d'une interprétation d'une règle conventionnelle et (2) que l'atteinte au droit de propriété, visée ici, va nettement plus loin.

Nous avons conclu précédemment que, sur ce plan, une interprétation conforme à la convention et à la Constitution des dispositions pertinentes du Code judiciaire s'imposait en tout cas<sup>480</sup>.

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

#### - ALLEMAGNE

**10.280.** En ce qui concerne le droit allemand, nous vous renvoyons à la *Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung*. Le § 17 (1) de cette loi dispose à propos de la vente forcée de terrains :

---

<sup>473</sup> Erauw, 90-91, n° 33.

<sup>474</sup> Voir Erauw, 237-255, n° 169-184 et 267, n° 192-193; van Lynden, C.J.H., "Quelques observations concernant la vente aux enchères de navires selon le droit néerlandais", *DMF* 2009, (627), 628.

<sup>475</sup> Voir Erauw, 269-294, n° 194-223.

<sup>476</sup> Approuvé par la loi du 5 juin 1975 contenant approbation de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, faite à New York le 10 juin 1958 (*M.B.* 15 novembre 1975).

<sup>477</sup> Voir Erauw, 305-306, n° 237.

<sup>478</sup> Voir *supra*, n° 10.248.

<sup>479</sup> Voir *supra*, n° 10.47.

<sup>480</sup> Voir *supra*, n° 10.47 et 10.259.

*Die Zwangsversteigerung darf nur angeordnet werden, wenn der Schuldner als Eigentümer des Grundstücks eingetragen oder wenn er Erbe des eingetragenen Eigentümers ist.*

Dans la section de la loi consacrée à la vente forcée de navires et de navires en construction, on peut lire :

§ 162

*Auf die Zwangsversteigerung eines im Schiffsregister eingetragenen Schiffs oder eines Schiffsbauwerkes, das im Schiffsbauregister eingetragen ist oder in dieses Register eingetragen werden kann, sind die Vorschriften des Ersten Abschnitts [à laquelle appartient le § 17] entsprechend anzuwenden, soweit sich nicht aus den §§ 163 bis 170a etwas anderes ergibt.*

Il ressort du § 164 que l'exigence postulée au § 17 (1) que le débiteur soit également le propriétaire du bien vendu en vente forcée n'est pas applicable de manière absolue aux navires et navires en construction :

*Die Beschränkung des § 17 gilt für die Zwangsversteigerung eines eingetragenen Schiffs nicht, soweit sich aus den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs oder des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, etwas anderes ergibt; [...]*

En ce qui concerne la vente forcée de navires étrangers qui, lorsqu'ils battaient pavillon allemand, aurait du être enregistrée dans le registre des navires, on peut lire au § 171 (2) :

*[...] Die Zwangsversteigerung darf, soweit sich nicht aus den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs oder des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, etwas anderes ergibt, nur angeordnet werden, wenn der Schuldner das Schiff im Eigenbesitz hat; [...]*

Les travaux préparatoires expliquent en quelque sorte quelles situations concrètes, dans lesquelles le débiteur n'est pas le propriétaire du navire vendu en vente forcée, ont été prises en considération :

*Der Abs. 2 setzt im Einklang mit dem § 211 Abs. 1 des Entwurfs voraus, daß der Schuldner im Eigenbesitz des Schiffes ist. Der weitere Fall des Art. 764 H.G.B., wenn er das Schiff als Schiffer führt, ist durch den Vorbehalt, "soweit sich nicht aus den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs ... ein anderes ergibt", gedeckt. Die ausdrückliche Bezugnahme auf diese Vorschrift ist vermieden, weil auch die Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes zu berücksichtigen waren (§ 2 des Ges.) und auch die Art. 758, 764, 477 H.G.B. in Betracht kommen können. Die Fassung läßt dabei die Frage offen, ob und inwieweit schon nach den angeführten Vorschriften eine Zwangsvollstreckung gegen den bloßen Inhaber, Ausrüster oder gegen den Schiffer als solchen stattfindet<sup>481</sup>.*

La réponse à la question de savoir si une saisie-exécution est possible contre le navire pour les dettes d'une autre partie que le propriétaire du navire doit, en vertu de la *Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung* être recherchée en premier lieu dans le *Handelsgesetzbuch*. En droit allemand, c'est soit le propriétaire du navire, soit l'*Ausrüster* (*de facto*, l'affréteur coque nue, en particulier) qui doit répondre personnellement de l'usage commercial du navire. Pour les dettes personnelles de l'*Ausrüster*, c'est-à-dire l'exploitant du navire qui n'est pas propriétaire, il

---

<sup>481</sup> X., "Bemerkungen zu der vorläufigen Zusammenstellung der Beschlüsse der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen", dans Jakobs, H.H. et Schubert, W., *Die Beratung des Bürgerlichen Gesetzbuches in systematischer Zusammenstellung der unveröffentlichten Quellen. Sachenrecht IV. Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung*, Berlin, de Gruyter, 1983, 1011.

existe toutefois souvent une coresponsabilité réelle du propriétaire du navire en vertu d'un privilège maritime<sup>482</sup>. Le § 760 du *Handelsgesetzbuch* mentionne à ce propos :

(1) *Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.*

(2) *Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.*

[...]

Le propriétaire du navire doit en principe tolérer l'exécution sur son navire par les titulaires d'un privilège maritime. C'est seulement si l'utilisateur du navire l'a obtenu de manière illégale et que le titulaire du privilège maritime était ou aurait dû en être informé qu'il peut s'opposer à l'exécution en vertu du § 510 (2) du *Handelsgesetzbuch*<sup>483</sup>. Dans la navigation intérieure, la même règle est d'application en vertu du § 2 (2) de la *Binnenschiffahrtsgesetz*.

Une saisie-exécution sur un navire ne semble par conséquent pas possible en droit allemand en raison d'une créance non privilégiée contre une autre personne que le propriétaire du navire.

#### - ANGLETERRE

**10.281.** En ce qui concerne le droit anglais, il faut d'emblée signaler encore la nature particulière de l'*action in rem*. Selon les conceptions traditionnelles du droit anglais, une telle action est totalement indépendante d'une action *in personam*. Une *action in rem* contre le navire est intentée contre le navire lui-même et non contre le propriétaire du navire. Elle peut déboucher sur une condamnation contre le navire, même si le propriétaire du navire n'est pas intervenu dans l'instance. La responsabilité personnelle du propriétaire du navire est sans pertinence mais le propriétaire du navire peut, s'il l'estime opportun, participer à l'instance pour protéger sa propriété<sup>484</sup>.

En ce qui concerne la saisie-exécution, nous vous renvoyons à la Rule 61.10 (1) dans les *Civil Procedure Rules*, Part 61 (« Admiralty Claims »), qui énonce comme suit :

*An application for an order for the survey, appraisal or sale of a ship may be made in claim in rem at any stage by any party.*

Une vente judiciaire du navire qui fait l'objet d'une *action in rem* est donc possible même avant qu'une décision ne soit rendue sur le fond, notamment si les frais pour garder le navire sous saisie conservatoire sont trop élevés. Le produit de la vente se substitue alors aux navires comme garantie pour la partie demanderesse<sup>485</sup>.

Les cas dans lesquels le tribunal peut procéder à la vente judiciaire du navire semblent être les mêmes que ceux dans lesquels une saisie conservatoire peut être demandée. Tsimplis écrit à ce sujet :

---

<sup>482</sup> Voir, entre autres, Athanassopoulou, V., *Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge*, Tübingen, Mohr Siebeck, 2005, 95 et 98.

<sup>483</sup> Athanassopoulou, V., *Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge*, Tübingen, Mohr Siebeck, 2005, 95 et 98-99.

<sup>484</sup> Hill, 100.

<sup>485</sup> Tsimplis, M., « Procedures for Enforcement », dans Southampton, (349), 358; Derrington-Turner, 170-171, n° 7.59.

*Under arrest, the ship becomes the financial security for the claimant in rem. This means that unless the shipowner puts up security in order to have the ship released from arrest, the ship will be sold and the claimants will be paid out of the proceeds of sale*<sup>486</sup>.

Les *Civil Procedure Rules* ne précisent pas expressément que le navire doit déjà être sous saisie conservatoire lorsque le commandement de vente est donné mais les *Practice Directions* qui sont ajoutées semblent bien le postuler<sup>487</sup>. Une vente semble possible en raison de toutes les *actions in rem*. Comme exposé précédemment dans le cadre de la saisie conservatoire<sup>488</sup>, le fondement de l'action ne doit pas nécessairement être une dette personnelle du propriétaire du navire mais, du moins dans la mesure où la demande n'est pas privilégiée sur le navire et qu'il ne s'agit pas d'un litige relatif à la propriété du navire, à la copropriété du navire et à une hypothèque ou un mortgage sur navire, certaines exigences relatives aux liens entre le navire et le débiteur de l'action sont prévues. Il est notamment requis qu'au moment où la demande naît, le débiteur soit le propriétaire, l'affrèteur, ou le détenteur du navire et, par ailleurs, qu'au moment où la demande est introduite, le débiteur soit le propriétaire ou l'affrèteur coque nue du navire. Une vente judiciaire du navire en raison d'une dette de l'affrèteur coque nue semble par exemple parfaitement possible.

- FRANCE

**10.282.** Jusqu'avant l'introduction du *Code des Transports*<sup>489</sup>, les dispositions nationales relatives à la saisie-exécution sur navire de mer étaient énoncées dans la *loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer* et dans le *décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer*.

La *loi* disposait :

Article 70

*La saisie des navires est régie par des dispositions réglementaires particulières.*

Article 71

*En cas de saisie, l'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.*

Le *décret* disposait :

#### Section I : Dispositions générales

Article 26

*Lorsqu'il est avisé d'une saisie par la notification de la décision qui l'a autorisée, le service du port refuse l'autorisation de départ du navire.*

---

<sup>486</sup> Tsimplis, M., "Procedures for Enforcement", dans Southampton, (349), 357.

<sup>487</sup> Derrington-Turner, 169, n° 7.55.

<sup>488</sup> Voir *supra*, n° 10.84.

<sup>489</sup> Plusieurs des dispositions citées ci-dessous ont été transposées, dans une forme quelque peu modifiée, dans la partie légale du *Code des Transports*. Comme dans les autres Livres bleus, les dispositions de ce nouveau code ne seront pas discutées ici.

#### Article 27

*Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de grande instance statuant en la forme des référés peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une garantie suffisante.*

#### Article 28

*Le président fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, autoriser le navire à faire des voyages.*

*Si, à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par la police.*

### Section III : Saisie-exécution

#### Article 31

*Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que vingt-quatre heures après le commandement de payer.*

#### Article 32

*Le commandement est fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.*

#### Article 33

*Le commandement se périmé par dix jours.*

#### Article 34

*La saisie est faite par huissier.*

*L'huissier énonce dans son procès-verbal:*

*Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit;*

*Le titre exécutoire en vertu duquel il procède;*

*La somme dont il poursuit le paiement;*

*La date du commandement à payer; L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire est amarré;*

*Le nom du propriétaire;*

*Les nom, espèce, tonnage et nationalité du bâtiment.*

*Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et autres appareils du navire, provisions et soutes.*

*Il établit un gardien.*

#### Article 35

*Le procès-verbal de saisie est notifié au service du port ainsi qu'au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.*

#### Article 36

*Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal de grande instance du lieu de saisie, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.*

*Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine. Le délai de trois jours est augmenté de dix jours si le destinataire demeure hors de la France métropolitaine et en Europe et de vingt jours s'il demeure en toute autre partie du monde.*

*S'il est étranger, hors du territoire français et non représenté, les citations et significations sont données dans les formes prescrites en matière de procédure civile.*

#### Article 37

*Le procès-verbal de saisie est inscrit, si le navire est francisé, sur le registre prévu à l'article 15 et sur le fichier des inscriptions des navires prévu à l'article 88; si le navire n'est pas francisé, le procès-verbal de saisie est inscrit sur le fichier spécial tenu au bureau des douanes du lieu de la saisie.*

*Cette inscription est requise dans le délai de sept jours courant de la date du procès-verbal. Ce délai est augmenté de vingt jours si le lieu de la saisie et le lieu où le fichier est tenu ne se trouvent pas l'un et l'autre en France métropolitaine ou dans un même département d'outre-mer ou un même territoire d'outre-mer.*

#### Article 38

*Lorsque le navire est francisé, le conservateur des hypothèques maritimes délivre un état des inscriptions.*

*Dans les sept jours qui suivent, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions. Ce délai est augmenté de vingt jours si le lieu de la saisie et le lieu du tribunal qui doit connaître de la saisie et de ses suites ne se trouvent pas l'un et l'autre en France métropolitaine ou dans un même département d'outre-mer ou un même territoire d'outre-mer.*

*La dénonciation aux créanciers indique le jour de la comparution devant le tribunal. Le délai de comparution est augmenté de vingt jours si le domicile élu et le siège du tribunal ne se trouvent pas l'un et l'autre en France métropolitaine ou dans un même département d'outre-mer ou un même territoire d'outre-mer.*

#### Article 39

*Lorsque le navire saisi n'est pas français, la procédure de l'article précédent subit les modifications qui suivent :*

*La dénonciation est adressée au consul désigné à l'article 35.*

*Le délai de comparution est de trente à soixante jours après cette dénonciation.*

#### Article 40

*Le tribunal fixe par son jugement la mise à prix, les conditions de vente et, pour le cas où il ne serait pas fait d'offre, le jour auquel de nouvelles enchères auront lieu sur mise à prix inférieure qui est déterminée par le même jugement.*

#### Article 41

*La vente se fait à l'audience de criées du tribunal de grande instance, quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche dans un journal d'annonces légales sans préjudice de toutes autres publications qui peuvent être autorisées par le tribunal.*

*Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente sera faite soit devant un autre tribunal, soit en l'étude et par le ministère d'un notaire, soit par un courtier interprète et conducteur de navires, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi.*

*Dans ces divers cas, le jugement règle la publicité.*

#### Article 42

*Les affiches sont apposées au grand mât ou sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment est amarré, à la chambre de commerce, au bureau de douane et à la circonscription maritime.*

#### Article 43

*Les affiches doivent indiquer:*

*Les nom, profession et demeure du poursuivant;*

*Les titres en vertu desquels il agit;*  
*Le montant de la somme qui lui est due;*  
*L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal de grande instance et dans le lieu où se trouve le bâtiment;*  
*Les nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi;*  
*Le nom du bâtiment et, s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine ainsi que la puissance motrice en cas de propulsion mécanique;*  
*Le lieu où il se trouve;*  
*La mise à prix et les conditions de la vente;*  
*Les jour, lieu et heure de l'adjudication.*

#### Article 44

*Les demandes en distraction sont formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.*  
*Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.*

#### Article 45

*Le demandeur ou l'opposant a trois jours francs pour fournir ses moyens.*  
*Le défendeur a trois jours francs pour contredire.*  
*La cause est portée à l'audience sur simple citation.*

#### Article 46

*Pendant trois jours francs après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix sont reçues; passé ce temps elles ne seront plus admises.*

#### Article 47

*La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire.*

#### Article 48

*L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais, à la caisse des dépôts et consignations et dans les vingt-quatre heures de l'adjudication à peine de folle enchère.*

#### Article 49

*A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment est remis en vente et adjugé, trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui seront également tenus pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.*  
*L'adjudicataire doit dans les cinq jours suivants présenter requête au président du tribunal de grande instance pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.*

#### Article 50

*L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans un journal habilité à recevoir des annonces légales.*  
*Le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation à raison de la distance.*

#### Article 51

*Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créances dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi, faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente sans qu'ils y soient compris.*

#### Article 52

*Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits.*

*Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe une demande de collocation avec titre à l'appui.*

*A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte extrajudiciaire, appelés devant le tribunal, qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés*

#### Article 53

*Le délai d'appel est de dix jours à compter de la signification du jugement, outre les délais de distance prévus en matière de procédure civile.*

*L'acte d'appel doit contenir assignation et l'énonciation des griefs, à peine de nullité.*

#### Article 54

*Dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours de l'arrêt, le juge déjà assigné dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie.*

#### Article 55

*La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur ordre et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est, tant pour son principal que pour ses intérêts et frais.*

#### Article 56

*Les dépens des contestations ne peuvent être pris sur les deniers à distribuer, sauf les frais de l'avoué le plus ancien.*

#### Article 57

*Sur ordonnance rendue par le juge-commissaire, le greffier délivre les bordereaux de collocation contre la caisse des dépôts et consignations, comme il est prévu en matière de saisie immobilière.*

*La même ordonnance autorise la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.*

#### Article 58

*La saisie d'un ou plusieurs quirats d'un navire et la distribution du prix provenant de l'adjudication obéissent aux règles précédentes, sauf les modifications qui suivent:*

*La saisie doit être dénoncée aux autres quirataires dans les conditions de l'article 38, deuxième et troisième alinéa.*

*Dans le cas prévu par l'article 29 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, il est statué sur l'opposition par le tribunal de la saisie avant l'adjudication.*

En ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure, les articles 118 à 131 de *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* sont encore d'application. Ces dispositions règlent la procédure de saisie et de vente forcée en matière de bateaux de navigation intérieure. Il s'agit uniquement de dispositions relatives à la saisie-exécution sur bateaux de navigation intérieure<sup>490</sup>. Celles-ci sont énoncées comme suit :

---

<sup>490</sup> Navarre-Laroche, C., *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Paris, Moreux, 2001, 11, note 26.

#### Article 118

*La saisie et la vente forcée des bateaux de navigation intérieure d'un tonnage égal ou supérieur à 20 tonnes sont effectuées dans les formes prévues par le présent code.*

#### Article 119

*Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.*

#### Article 120

*L'huissier énonce dans le procès-verbal de saisie:*  
*Les nom, prénoms et domicile du créancier pour qui il agit;*  
*Le titre en vertu duquel il procède;*  
*La somme dont il poursuit le paiement;*  
*L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le juge de l'exécution devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le bateau saisi est amarré;*  
*Les noms du propriétaire et du capitaine ou patron;*  
*Le nom et la devise, le type, le tonnage du bateau, son numéro et le bureau d'immatriculation.*  
*Il fait l'énonciation et la description des agrès, batelets, ustensiles et approvisionnements.*  
*Il établit un gardien.*

#### Article 121

*Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le juge de l'exécution du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.*

*Si le propriétaire n'est pas domicilié dans l'arrondissement où se trouve le bateau, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine ou patron du bateau saisi, ou, en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine ou patron. Le délai de trois jours est porté à huit jours si le propriétaire est domicilié dans le département et à quinze jours s'il est domicilié en France hors du département.*

*Si le propriétaire est domicilié hors de France et non représenté, les citations et les significations seront données ainsi qu'il est prescrit par l'article 69, paragraphe 10, du code de procédure civile, sous réserve de toutes autres dispositions des traités internationaux.*

#### Article 122

*Le procès-verbal de saisie est transcrit au greffe du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation ou dans le ressort duquel le bateau est en construction, dans le délai de trois jours, huit jours ou quinze jours, selon que le lieu où se trouve la juridiction qui doit connaître de la saisie et de ses suites est dans l'arrondissement, dans le département ou hors du département.*

*Dans la huitaine, le greffe du tribunal de commerce délivre un état des inscriptions et, dans les trois jours qui suivent (avec augmentation du délai à raison des distances comme il est dit ci-dessus), la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec l'indication du jour de la comparution devant le juge de l'exécution.*

*Le délai de comparution est également calculé à raison de trois, huit ou quinze jours selon la distance entre le lieu où le bateau est immatriculé et le lieu où siège la juridiction dans le ressort de laquelle la saisie a été pratiquée.*

#### Article 123

*Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un bateau immatriculé à l'étranger dans un des pays signataires de la convention de Genève, du 9 décembre 1930, concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits par lettre recommandée avec accusé de réception un mois avant le jour de la comparution devant le*

*juge de l'exécution. Ces créanciers seront avisés de la même manière au moins un mois à l'avance, de la date fixée pour la vente.*

*La date de la vente sera publiée dans le même délai au lieu d'immatriculation du bateau.*

#### Article 124

*Le juge de l'exécution fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si, au jour fixé pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le juge indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui est déterminée par jugement.*

#### Article 125

*La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du juge de l'exécution quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche;*

*1° Dans un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal de grande instance où la vente a lieu;*

*2° Dans un journal spécial de navigation intérieure.*

*Néanmoins, le juge peut ordonner que la vente soit faite ou devant un autre juge de l'exécution ou en l'étude et par le ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve le bateau saisi.*

*Dans ces divers cas, le jugement régleme la publicité locale.*

#### Article 126

*Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente du bateau saisi, à la porte principale du tribunal de grande instance devant lequel on doit procéder, sur la place publique, le quai du lieu où le bateau est amarré, à la bourse de commerce s'il y en a une, sur les marchés d'affrètement de la région, ainsi qu'à la porte du bureau d'immatriculation et à celle du tribunal de commerce.*

#### Article 127

*Les annonces et affiches doivent indiquer:*

*Les nom, profession et domicile du poursuivant;*

*Les titres en vertu desquels il agit;*

*La somme qui lui est due;*

*L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le juge de l'exécution et dans le lieu où le bateau saisi est amarré;*

*Les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire du bateau saisi;*

*Les caractéristiques du bateau portées au certificat d'immatriculation;*

*Le nom du capitaine ou patron;*

*Le lieu où se trouve le bateau;*

*La mise à prix et les conditions de la vente, les jour, lieu et heure de l'adjudication.*

#### Article 128

*L'adjudicataire est tenu de verser son prix sans frais, à la caisse des dépôts et consignations dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, à peine de folle enchère.*

*Il doit attraire devant le juge de l'exécution les créanciers, par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.*

*L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal de grande instance et inséré dans l'un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal et dans un journal spécial de navigation intérieure.*

*Le délai de convocation est de quinzaine, sans augmentation à raison de la distance.*

#### Article 129

*Seront déduits du prix d'adjudication, avant sa distribution, les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde.*

#### Article 130

*Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il sera dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits.*

*Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe du juge de l'exécution une demande de collocation contenant constitution d'avoué avec titre à l'appui.*

*A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par un simple acte d'avoué, appelés devant le juge de l'exécution qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.*

#### Article 131

*Le jugement est signifié dans les trente jours de sa date, à avoué seulement pour les parties présentes, et aux domiciles élus pour les parties défaillantes; le jugement n'est pas susceptible d'opposition.*

*Le délai d'appel est de dix, quinze ou trente jours à compter de la signification du jugement, selon que le siège du tribunal et le domicile élu dans l'inscription sont dans le même arrondissement, dans le même département ou dans des départements différents.*

*L'acte d'appel contient assignation et énonciation des griefs à peine de nullité.*

*La disposition finale de l'article 762 du code de procédure civile est appliquée, ainsi que les articles 761, 763 et 764 du même code relativement à la procédure devant la cour.*

*Dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours de l'arrêt, le juge déjà désigné dresse l'état des créances, colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des sommes utilement colloquées cessent de courir à l'égard de la partie saisie. Les dépens des contestations ne pourront être pris sur les deniers à distribuer, sauf les frais de l'avoué le plus ancien.*

*Sur ordonnance par le juge-commissaire, le greffier du tribunal de grande instance délivre les bordereaux de collocation exécutoire contre la caisse des dépôts et consignations dans les termes de l'article 770 du code de procédure civile. La même ordonnance autorise la radiation, par le greffier du tribunal de commerce, des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.*

**10.283.** La législation française, contrairement à la législation belge, ne contient pas de disposition procédurale si le navire sur lequel une saisie-exécution est pratiquée n'est pas la propriété du débiteur. À cet égard, nous pouvons faire référence à l'article 32, évoqué précédemment, du décret n° 67-967, selon lequel le commandement est fait à la personne du propriétaire ou à son domicile. Le législateur français semble donc partir du principe qu'une saisie-exécution sur un navire de mer n'est quoi qu'il en soit possible que du fait d'une dette du propriétaire du navire.

Cette théorie est confirmée également dans la doctrine française. Rodière affirme très clairement :

*Le saisi ne peut être que le propriétaire du navire. Il n'est pas nécessairement le débiteur puisque le navire hypothéqué ou grevé d'un privilège est suivi entre les mains de l'acquéreur grâce au droit de suite des créanciers hypothécaires [...] et privilégiés [...]. Par contre, s'il peut être admissible dans certaines circonstances et surtout suivant certains systèmes imités de la Convention de 1952 que le navire n'appartienne pas au saisi dans la saisie conservatoire, la même situation ne saurait se rencontrer dans une procédure qui conduit à l'expropriation du saisi<sup>491</sup>.*

---

<sup>491</sup> Rodière LN, 260, n° 209.

La saisie-exécution sur un navire « exproprie » l'armateur et peut donc en principe se rapporter uniquement à un navire qui appartient au débiteur. Cette règle connaît seulement une exception lorsqu'il s'agit du recouvrement d'une créance privilégiée ou d'une créance pour laquelle une hypothèque maritime a été établie. Le privilège sur navire et l'hypothèque sur navire sont en effet caractérisés par un droit de suite. Par ailleurs, la saisie-exécution est d'une nature tout à fait différente de la saisie conservatoire qui est purement un moyen de pression. Les deux formes de saisie peuvent se succéder chronologiquement mais il s'agit de mesures tout à fait différentes<sup>492</sup>.

**10.284.** L'article 47 du *décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer* exclut expressément la possibilité d'une surenchère.

**10.285.** Selon un jugement récent du *Tribunal de Grande Instance* de Nice, il est possible de pratiquer une saisie-exécution et de procéder à la vente forcée d'un navire en vertu d'une ordonnance en référé qui ordonne le paiement d'une somme d'argent et impose une astreinte. Une telle ordonnance en référé est en effet un titre exécutoire. Auparavant, il avait été admis qu'une vente forcée ne pouvait intervenir qu'en vertu d'une condamnation sur le fond qui était coulée en force de chose jugée<sup>493</sup>.

- LUXEMBOURG

**10.286.** Autant que l'on sache, des dispositions légales nationales n'ont pas été adoptées au Luxembourg à propos de la saisie-exécution.

- PAYS-BAS

**10.287.** La saisie-exécution ou « *executoriaal beslag* » et l'exécution sur navire sont réglées dans les articles 562a à 582 du *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*. Par ailleurs, les règles générales relatives à l'exécution judiciaire de jugements, décisions et actes authentiques (art. 430-438a Rv.) sont d'application à titre supplétif<sup>494</sup>.

Par ailleurs, il convient de souligner l'article 704, alinéa 1<sup>er</sup> du *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*, dont le texte s'énonce comme suit :

*Zodra de beslaglegger in de hoofdzaak een executoriale titel heeft verkregen en deze voor tenuitvoerlegging vatbaar is geworden, gaat het conservatoir beslag over in een executoriaal beslag, mits de verkregen titel aan de beslagene en, zo het beslag onder een derde is gelegd, ook aan deze is betekend.*

**10.288.** Il a été exposé précédemment qu'en vue de pratiquer tant une saisie conservatoire qu'une saisie-exécution sur un navire aux Pays-Bas, il faut que le navire fasse partie du patrimoine du débiteur ou qu'il existe un droit de recours sur le navire<sup>495</sup>.

---

<sup>492</sup> Carlier, J.-Cl., "Saisie conservatoire et insolvabilité ou faillite. Le droit positif français", *DMF* 2010, (603), 603 ; Marguet, B., "Peut-on vendre judiciairement un navire pour une créance dont le propriétaire n'est pas débiteur ?", *DMF* 2010, (633), 633-635; Voir encore plus de sources *supra*, n° 10.258.

<sup>493</sup> Tribunal de Grande Instance Nice 28 février 2008, *DMF* 2008, 813, avec note Coste, B., "La procédure d'adjudication d'un navire saisi peut être engagée sur la base d'une simple ordonnance de référé".

<sup>494</sup> Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (réd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 287.

<sup>495</sup> Voir *supra*, n° 10.97.

Ci-dessus, l'attention également été attirée sur la théorie néerlandaise de la « vereenzelviging ». Il en est question lorsqu'une distinction artificielle est opérée entre le débiteur et le propriétaire du navire par des constructions inhérentes au droit des sociétés<sup>496</sup>.

L'article 565, alinéa 3 du Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering dispose que le procès-verbal de la saisie-exécution doit être signifié au propriétaire du navire ou au comptable de l'armateur « alsmede aan degene jegens wie de in het eerste lid onder b bedoelde titel luidt [il faut entendre par là le titre en vertu duquel la saisie est pratiquée], indien dit een andere is dan de eigenaar ». Il en ressort également que la saisie-exécution sur un navire, du moins dans certains cas, est possible en vertu d'une décision par laquelle une autre personne que le propriétaire du navire a été condamnée.

**10.289.** Le droit néerlandais offre plusieurs possibilités d'obtenir tout de même un titre exécutoire néerlandais lorsqu'une clause attributive de compétences a été convenue entre les parties. Tout d'abord, le droit néerlandais permet, malgré une clause attributive de compétences, de saisir le juge néerlandais d'une demande en paiement d'une somme d'argent *en référé*. Par ailleurs, il est possible d'obtenir aux Pays-Bas un acte notarié de reconnaissance de dettes. Un acte hypothécaire confère généralement au créancier hypothécaire une vaste possibilité de signer des actes pour le compte du débiteur. Par conséquent, le créancier hypothécaire pourrait, pour le compte de son débiteur, signer un acte notarié de reconnaissance de dettes qui constitue d'emblée un titre exécutoire<sup>497</sup>.

Sur la base du titre exécutoire néerlandais ainsi obtenu, une saisie-exécution peut être pratiquée aux Pays-Bas sans autre procédure d'exequatur.

**10.290.** Le saisissant n'est pas responsable du navire en droit néerlandais. Il ne répond pas des redevances portuaires et des frais courants. Le saisissant a probablement intérêt à ce que le navire reste en bon état et il entreprendra au besoin les démarches nécessaires à cet effet mais il n'y est pas tenu<sup>498</sup>.

**10.291.** La vente publique est effectuée par surenchère et ensuite par enchères dégressives (art. 575, alinéa 5 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering). Après une première phase, au cours de laquelle des offres toujours supérieures sont faites, un certain montant est ajouté à l'enchère la plus élevée. Ensuite, ce montant est réduit pas à pas dans une deuxième phase jusqu'à ce qu'un acheteur potentiel crie « mijn ! » et achète dès lors le navire. Si personne ne crie « mijn ! », le navire est vendu à celui qui a fait l'enchère la plus élevée pendant la première phase<sup>499</sup>. Une telle méthode de vente peut générer un prix plus élevé qu'une vente classique au plus offrant<sup>500</sup>.

**10.292.** Il faut remarquer qu'en droit néerlandais, le détenteur d'une hypothèque et l'affectant hypothécaire jouissent, dans le cadre d'une procédure de vente publique, de la possibilité de procéder encore à la vente de gré à gré du bien grevé. À cet effet, au plus tard une semaine avant le jour de la vente (art. 548, alinéa 1<sup>er</sup> Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering), une demande en

---

<sup>496</sup> Voir *supra*, n° 10.99.

<sup>497</sup> van Lynden, C.J.H., "Quelques observations concernant la vente aux enchères de navires selon le droit néerlandais", *DMF* 2009, (627), 628-629.

<sup>498</sup> van Lynden, C.J.H., "Quelques observations concernant la vente aux enchères de navires selon le droit néerlandais", *DMF* 2009, (627), 630; X., "Lawyers say vessel auctions to rise", *Lloyd's List* 27 mars 2009, 10.

<sup>499</sup> van Lynden, C.J.H., "Quelques observations concernant la vente aux enchères de navires selon le droit néerlandais", *DMF* 2009, (627), 629-630.

<sup>500</sup> Bonassies, P., "Brèves observations comparatives", *DMF* 2009, (632), 632; X., "Lawyers say vessel auctions to rise", *Lloyd's List* 27 mars 2009, 10.

ce sens est déposée auprès du « *voorzieningenrechter* » ou juge des référés, l'acte de vente sous seing privé étant soumis pour approbation de même qu'un rapport d'expertise récent. Au cours de la procédure devant le « *voorzieningenrechter* », une offre plus avantageuse peut encore être produite, après quoi ce dernier peut déterminer que la vente interviendra conformément à cette offre (art. 3:268, alinéa 2 *Burgerlijk Wetboek*)<sup>501</sup>. La section relative à la saisie-exécution sur navire dans le *Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering* ne renvoie pas à cette procédure. L'exposé des motifs révèle que le législateur l'a voulu délibérément parce que la vente de gré à gré ne serait pas contraire au bien-fondé d'une exécution rapide qui est préférable dans le cas de navire. La jurisprudence a cependant statué qu'il s'agissait d'une erreur de jugement du législateur et que la réglementation générale du Code civil pouvait effectivement être appliquée en cas d'hypothèques maritimes<sup>502</sup>.

- AUTRES PAYS

**10.293.** Comme exposé précédemment<sup>503</sup>, une saisie conservatoire sur un navire en droit norvégien n'est possible qu'au profit d'une créance contre le propriétaire du navire et non au profit d'une créance, par exemple, contre l'affrètement. La section 93, quatrième alinéa du Code maritime norvégien prévoit que la saisie conservatoire est possible uniquement lorsque le navire peut servir comme objet de recours en exécution de l'*Enforcement of Claims Act*. Il ressort également de l'*Enforcement of Claims Act* que le débiteur doit être le propriétaire du bien sur lequel une saisie est pratiquée<sup>504</sup>. La question de la transformabilité en saisie-exécution lorsque la saisie conservatoire concerne une créance contre une autre personne que le propriétaire du navire ne se pose par conséquent pas en droit norvégien.

La vente judiciaire d'un navire n'est possible en droit norvégien que sur la base d'une décision judiciaire finale et impérative ou d'une hypothèque<sup>505</sup>.

**10.294.** Le Code maritime slovène contient des dispositions remarquables en matière d'exécution de jugements et d'arrêts sur des navires.

L'article 841, premier alinéa, dispose en effet :

*A ship owned by a debtor who engages in an economic activity may not be subjected to the execution process if the ship is indispensable for the performance of that activity.*

Ceci sera probablement souvent le cas de telle sorte qu'une saisie-exécution sur un navire ne semble généralement pas possible.

Les alinéas suivants énumèrent cependant plusieurs cas dans lesquels un navire doit encore être soumis à des mesures d'exécution. La liste correspondante des créances maritimes détermine

---

<sup>501</sup> van Lynden, C.J.H., "Quelques observations concernant la vente aux enchères de navires selon le droit néerlandais", *DMF* 2009, (627), 630.

<sup>502</sup> Hof 's Gravenhage 19 décembre 1995, commenté dans van der Kwaak, D.J., "Van de gerechtelijke tenuitvoerlegging van schepen en luchtvaartuigen", dans Boonekamp, R.J.B., van Schaick, A.C. et Wesseling-van Gent, E.M., *Burgerlijke rechtsvordering. Wet en rechtspraak*, Deventer, Kluwer, 2009, (818), 828.

<sup>503</sup> Voir *supra*, n° 10.102.

<sup>504</sup> Fuglevåg, I., "Ship Arrest dans Norway",

<http://www.vogtwiig.no/Documents/Ship%20arrest%20in%20norway%202009.pdf>, 6; Steinholt Visnes, S., *Arrest of ships dans Norway and South Africa – a comparison*, University of Cape Town, 2005, 57-58.

<sup>505</sup> Fuglevåg, I., "Ship Arrest in Norway",

<http://www.vogtwiig.no/Documents/Ship%20arrest%20in%20norway%202009.pdf>, 8.

également les cas dans lesquels une saisie conservatoire sur navires de mer est possible. La limitation aux créances maritimes énumérées en droit slovène semble donc appliquée aux *mesures d'exécution* et pas seulement aux *mesures conservatoires* à l'égard du navire. Un jugement relatif à une pure « créance terrestre » semble généralement ne pas pouvoir être exécuté sur le navire.

**10.295.** Le droit maritime de Malte connaît depuis quelques années un mode d'exécution particulier aussi appelé « court approved private sale ». Un *mortgagee* y a traditionnellement la possibilité d'entrer en possession du navire et de le vendre de sa propre initiative ainsi que la possibilité d'intenter une procédure de vente publique judiciaire. Par ailleurs, un créancier avec un titre exécutoire, y compris un *mortgagee*, a désormais aussi la possibilité de vendre le navire sur le marché privé, mais sous contrôle judiciaire. Il cherche d'abord un acheteur et convient d'un prix de vente. Ensuite, il doit déposer auprès du tribunal, en même temps que la requête demandant d'approuver la vente privée, deux rapports d'experts indépendants qui doivent attester que le prix convenu que l'acheteur a proposé est correct. Lorsque le tribunal approuve la vente privée, l'acheteur peut acquérir le navire libre et franc de charges. Les droits existants des créanciers sont reportés sur le prix de vente. C'est l'avantage le plus important par rapport à une vente privée normale par le *mortgagee*, le navire n'étant pas vendu franc et libre de toute charge. Par rapport à la vente publique judiciaire, la « court approved private sale » présente l'avantage que la procédure peut être clôturée plus rapidement et que le prix de vente est généralement plus élevé. Cette procédure est aussi plus attractive pour le propriétaire du navire étant donné qu'il peut apporter lui-même un acheteur – qui ne doit pas craindre une surenchère – et parce que le prix de vente supérieur éventuel permettra de payer une grande part de ses dettes ou, lorsque le prix suffit pour payer toutes les dettes, de lui verser le surplus<sup>506</sup>.

**10.296.** Comme expliqué précédemment, une saisie conservatoire sur un navire n'est en principe possible en vertu d'une *actio in rem* en droit canadien que si le propriétaire du navire est responsable également *in personam* envers le demandeur.

Lorsque, à l'issue d'une procédure *in rem*, la décision judiciaire n'est pas rendue volontairement, le demandeur peut obtenir un commandement d'*appraisal and sale* (traduit librement : estimation et vente). Dans certains cas, le navire peut même être vendu pendant la procédure sur la base d'un commandement de *pre-judgment sale*<sup>507</sup>.

#### D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

##### - POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

**10.297.** Pendant la première consultation publique, l'URAB a déclaré n'avoir aucune objection de principe à une simplification des règles procédurales en matière de saisie-exécution mais a insisté sur la nécessité d'une bonne délimitation et d'un bon équilibre entre les intérêts des propriétaires, des créanciers et des ports. Son inquiétude était notamment que les ports soient envahis de

---

<sup>506</sup> Zammit & Associates, “The Enforcement of Malta-registered Mortgages, ‘In Rem’ Actions Against Vessels Sailing dans Maltese Waters”, site Internet HG.org Legal Directories, <http://www.hg.org/article.asp?id=22596>, 19 juli 2011 ; Vassalo, A., “Key factors dans the choice of appropriate jurisdiction for registering a superyacht”, [http://www.mmla.org.mt/news\\_logbook.php](http://www.mmla.org.mt/news_logbook.php), 7 juli 2010 ; X., “Maritime Q&A – Malta”, site Internet Lawyer Monthly, <http://www.lawyer-monthly.com/news/Maritime-QA--Malta>, 25 janvier 2011. Selon certaines sources, ce mode d'exécution serait du reste accepté aussi par les juges anglais (Thomas, J.-Y., “Faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ?”, dans *Gazette de la Chambre. Lettre d'Information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris* 2004, livr. 4, (5), 6-7).

<sup>507</sup> Gold-Chircop-Kindred, 791-792.

navires immobilisés. L'équilibre visé doit être considéré, selon l'URAB, à la lumière de l'ensemble de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

**10.298.** La Cour d'Appel d'Anvers a signalé qu'elle préférerait voir se réaliser un assouplissement des règles fédérales concernant la saisie-exécution sur navires de mer par le biais d'une autre voie que le canal de la codification.

**10.299.** Dans le même sens, l'ABDM a fait remarquer que la question d'un assouplissement des règles procédurales en matière de saisie-exécution sur navire ne concernait pas la réforme du droit maritime mais celle du Code judiciaire.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

**10.300.** Nous avons déjà expliqué précédemment pourquoi la matière de la saisie sur navires était transférée dans l'Ébauche de Code judiciaire dans le nouveau Code belge de la Navigation<sup>508</sup>. Cette matière appartient en tout cas au domaine de la révision du droit de la navigation.

**10.301.** Dans la pratique maritime, le créancier d'une créance maritime est souvent confronté à la situation dans laquelle son débiteur est propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte. Souvent, le débiteur s'avère par ailleurs ne pas posséder d'autres biens sur lesquels une saisie peut être pratiquée<sup>509</sup>. Si la créance ne peut être poursuivie sur le navire, les possibilités de forcer son paiement sont limitées pour les créanciers de créances maritimes.

Par ailleurs, le propriétaire du navire ne sait pas toujours lui-même quelles dettes sont contractées ou occasionnées en rapport avec l'utilisation de son navire. Si ces dettes sont recouvrables sur son navire, il peut être amené à perdre une part, souvent importante, de son patrimoine sans pouvoir exercer lui-même le moindre contrôle.

Une question importante en droit matériel est donc de savoir dans quels cas un créancier doit être autorisé à pratiquer une saisie-exécution sur navire. Dans le droit maritime actuel, c'est un point de discussion important et l'Ébauche de Code belge de la Navigation doit en tout cas offrir une solution claire et sûre sur le plan juridique à cette question.

**10.302.** En ce qui concerne les créances qui autorisent à pratiquer une saisie-exécution sur navire, les scénarios législatifs suivants sont imaginables :

1° une saisie-exécution sur un navire est autorisée du fait (1) de créances contre le propriétaire du navire, (2) de créances garanties par un privilège ou une hypothèque maritime (« droit des sûretés sur navire » dans la terminologie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation) et (3) de toutes les créances maritimes, à moins que le navire n'ait changé de propriétaire depuis la naissance de la créance et que le créancier ne bénéficie pas d'un droit de suite ;

2° une saisie-exécution sur un navire est autorisée du fait (1) de créances contre le propriétaire du navire et (2) de créances garanties par un privilège ou une hypothèque maritime ;

3° une saisie-exécution sur un navire est autorisée du fait (1) de créances contre le propriétaire du navire et (2) de créances garanties par une hypothèque maritime.

**10.303.** Le premier scénario décrit confirme la tendance majoritaire dans la doctrine actuelle. Outre la possibilité d'une saisie-exécution sur navire pour les dettes du propriétaire du navire et

---

<sup>508</sup> Voir *supra*, n° 10.15-10.25.

<sup>509</sup> Van Aerde, C., "Doorbraak van rechtspersoonlijkheid, van eigendomsrecht of van eigendomsoverdracht bij beslag op zeeschepen", dans LA Libert, (375), 377.

pour les créances garanties par un privilège ou une hypothèque maritime, une saisie-exécution sur navire serait également autorisée du fait de toutes les créances maritimes pour lesquelles une saisie conservatoire sur navire est possible.

C'est seulement si, depuis la naissance de la créance, le navire a changé de propriétaire et que le créancier ne bénéficie pas d'un droit de suite qu'une saisie-exécution sur navire ne pourrait pas être autorisée. Que le droit suive la chose (en l'espèce, navire), quelles que soient les mains entre lesquelles elle se retrouve, est en effet l'essence même du droit de suite. Si la loi n'attribue pas de droit de suite à un créancier, le créancier ne peut logiquement conserver son droit de pratiquer une saisie-exécution une fois que le navire a changé de propriétaire. La jurisprudence belge actuelle admet par ailleurs déjà que le titulaire d'une créance maritime ordinaire ne peut pratiquer de saisie-exécution sur navire après une telle cession de propriété.

Le scénario ébauché ici est particulièrement avantageux pour les créanciers avec une créance maritime qui ne bénéficient pas d'un privilège ou d'une hypothèque maritime. Non seulement, ils peuvent inciter le propriétaire du navire, par une saisie conservatoire, à fournir une caution mais ils peuvent également procéder à la vente forcée du navire et – le cas échéant – se faire payer à partir des produits de la vente, que le propriétaire du navire soit leur débiteur ou non. Le crédit à court terme est nettement favorisé, ce qui est également dans l'intérêt de l'exploitant du navire non-propriétaire. Naturellement, le scénario est défavorable pour le propriétaire du navire.

Indépendamment de cette mise en balance des intérêts, force est de constater que le premier scénario soulève de nombreuses objections.

Tout d'abord, il a été démontré précédemment<sup>510</sup> que la théorie de la transformabilité générale de la saisie conservatoire en une saisie-exécution sur navire qui revient à permettre également, en principe, une saisie-exécution en raison de dettes ordinaires d'un affréteur à temps ou à voyage, qui est actuellement défendue par différents juristes belges, ne trouve pas ou du moins pas assez de soutien dans la réglementation internationale et interne en vigueur.

*De lege ferenda*, il est important que cette théorie, comme démontré également<sup>511</sup>, déroge considérablement à la norme internationale. La théorie ne trouve pas d'appui dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, n'existe en tant que telle dans aucun des régimes juridiques étudiés, même pas dans les pays voisins, est accueillie par l'incompréhension, sinon un grand étonnement dans la doctrine internationale et va à l'encontre de la protection du droit de propriété qui est garantie par le premier Protocole de la Conv. eur. D.H. et par la Constitution et à l'encontre du principe d'égalité. Si elle devait s'imposer dans la jurisprudence ou, désormais, dans la législation, elle pourrait par ailleurs rendre les ports belges particulièrement inattractifs.

Ces objections sont tellement éloquentes que le premier scénario n'est pas suivi dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Par ailleurs, ceci ne déroge pas aux intérêts des créanciers. Comme exposé ailleurs<sup>512</sup>, le principe de la coresponsabilité du propriétaire du navire qui est désormais prévu dans l'article 46 de la Loi maritime est en principe conservé. Il en découle que le propriétaire du navire restera tenu personnellement dans de nombreux cas et continuera par conséquent à s'exposer aussi au risque

---

<sup>510</sup> Voir *supra*, n° 10.248 et suiv.

<sup>511</sup> Voir *supra*, n° 10.280 et suiv.

<sup>512</sup> Voir Livre bleu 4.

de saisie-exécution. Au-delà de cette dernière règle qui va déjà très loin et déroge aux pratiques internationales, consacrer encore dans la législation la théorie de la transformabilité générale rendrait le droit belge extrêmement exorbitant de la moyenne internationale.

**10.304.** Dans le deuxième scénario législatif, la saisie-exécution sur navire n'est désormais plus autorisée que du fait de dettes qui sont réputées traditionnellement recouvrables sur le navire, en d'autres termes pour les dettes du propriétaire du navire et les créances garanties par un privilège ou une hypothèque maritime.

La limitation de la saisie-exécution sur navire à de tels cas semble mieux correspondre à la pratique courante sur la scène internationale. Comme chacun sait, un objectif général de l'Ébauche de Code belge de la Navigation consiste à rapprocher le droit maritime belge des régimes juridiques courants sur la scène internationale<sup>513</sup>.

Dans le rapport des résultats d'un *questionnaire* du CMI concernant les *judicial sales of ships*, on peut en effet lire :

*So, generally it can be said to be common ground that while some jurisdictions allow to sell the vessel as a result and consequence of Court procedures for the satisfaction of a special type of secured credit, i.e. a lien or mortgage, in others the sale of a vessel as a result of judicial procedures is also possible for other creditor's rights insofar as those creditor's rights are either contained in an executive title such as for example a notarized document of debt, a promissory note or draft, or some other title or credit that has been shown through the evidence presented in Court as sufficient for the creditor to be considered to have a right to satisfy his debt with the sale of assets from the defendant*<sup>514</sup>.

En d'autres termes, certains pays autorisent uniquement une saisie-exécution sur navire du fait de dettes garanties par un privilège ou une hypothèque maritime tandis que, dans d'autres pays, une saisie-exécution sur navire est également possible du fait d'un jugement ou d'un autre titre exécutoire à l'égard du propriétaire du navire. Par le deuxième scénario législatif, la Belgique continuerait toujours à appartenir à la catégorie des pays avec les possibilités d'exécution les plus vastes.

Parmi nos pays voisins, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas ont élaboré une réglementation de la saisie-exécution sur navire qui répond plus ou moins à la description de ce deuxième scénario. Le droit anglais connaît des possibilités d'exécution un peu plus vastes étant donné qu'une vente judiciaire du navire en raison d'une dette de l'affréteur coque nue semble également possible. Cependant, cette réglementation qui est propre à la juridiction anglaise *in rem* typique, est aussi apparentée plus étroitement au deuxième scénario qu'au premier scénario, aucune exigence n'étant imposée en ce qui concerne le lien juridique entre le débiteur et le navire.

Il faut souligner qu'en vertu de la validité constante de la coresponsabilité personnelle du propriétaire du navire (actuellement, l'article 46 de la Loi maritime)<sup>515</sup> dans le deuxième scénario, il subsisterait toujours un droit très large à une saisie-exécution sur navire. Par ailleurs, de nombreuses dettes contractées ou nées à l'occasion de l'exploitation du navire restent garanties

---

<sup>513</sup> Voir, entre autres, Livre bleu 1, n° 1.26.

<sup>514</sup> Fernádes-Concheso, A., "Presentation on the first set of questions", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2010*, [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org), (207), 210.

<sup>515</sup> Voir encore Livre bleu 4.

par un privilège maritime<sup>516</sup>. Dans tous les cas visés, le créancier pourrait toujours procéder à une saisie-exécution sur navire.

**10.305.** Dans le troisième scénario législatif, une saisie-exécution sur navire serait seulement autorisée du fait des dettes du propriétaire du navire et des créances garanties par une hypothèque maritime. Une créance à laquelle est attaché un privilège maritime conformément à la législation en vigueur ne pourrait plus donner lieu à une saisie-exécution sur navire si le propriétaire du navire n'est pas le débiteur de la créance.

Dans la théorie juridique, on peut défendre qu'un privilège sur un bien déterminé ne suppose pas nécessairement que la créance soit aussi recouvrable *ipso facto* sur ce bien. Un droit de recours peut être distingué d'un privilège sur le plan de la technique juridique. Un privilège n'est rien de plus, à strictement parler, que le droit de prendre rang avant ses cocréanciers. Un droit de recours a en revanche un effet « primaire » : pour l'exécution sur les biens, il faudrait d'abord vérifier si un droit de recours existe sur ces biens avant qu'un privilège éventuel puisse jouer un rôle sur ces mêmes biens, c'est-à-dire que, pour l'exercice du recours, le créancier bénéficie également d'une priorité déterminée. Un privilège sur un bien ne profiterait donc au créancier que si un droit de recours lui revient également sur ce bien et, lorsqu'il s'agit d'un bien d'un tiers, ce serait uniquement le cas si la loi attribue également un droit de recours au créancier concerné<sup>517</sup>.

Étant donné que la validité d'un droit de priorité sur le navire ou d'un privilège sur navire dans la systématique de l'Ébauche de Code belge de la Navigation implique effectivement que la créance correspondante est recouvrable sur le navire<sup>518</sup> et qu'en général, un privilège suppose aussi dans d'autres pays la recouvrabilité et la saisissabilité dans d'autres pays, le troisième scénario n'est pas une alternative valable.

**10.306.** Par ailleurs, on peut également partir du principe du bien-fondé de faire valoir expressément la nouvelle réglementation de la saisie-exécution sur navire aux navires non commerciaux. En fait, c'est le cas également dans le droit actuel et l'Ébauche de Code belge de la Navigation vise en tout cas à s'appliquer également à l'égard de la navigation non commerciale<sup>519</sup>.

**10.307.** Outre les interventions de droits matériels, évoquées précédemment, il convient d'améliorer les règles procédurales.

Rendre plus attractive la procédure belge de la saisie-exécution sur navires et bateaux pourrait générer de nouvelles activités en droit maritime et de nouvelles recettes fiscales. Outre le régime discuté ailleurs des privilèges et hypothèques maritimes<sup>520</sup>, la durée de la procédure, la responsabilité du navire pendant la procédure et les coûts de la procédure sont notamment importants<sup>521</sup>. Le coût total de l'ensemble de la procédure, y compris les coûts de dépôt, divers autres frais courants et la réduction de valeur du navire sont étroitement liés à sa durée.

---

<sup>516</sup> Voir Livre bleu 3.

<sup>517</sup> Claringbould, M.H., "Over voorrechten en verhaalbaarheid", dans *Vergelijkend zee-recht. Een bundeling van ter ere van Prof. Mr. R.E. Japikse op 18 februari 1994 gehouden voordrachten*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1994, (93), 94-97 ; comp. Dekkers-Dirix, 398, n° 966.

<sup>518</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.417.

<sup>519</sup> Voir Livre bleu 1, 180, n° 1.217.

<sup>520</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.309-3.564.

<sup>521</sup> van Lynden, C.J.H., "Quelques observations concernant la vente aux enchères de navires selon le droit néerlandais", *DMF* 2009, (627), 628.

Une réduction de la procédure de saisie ne servirait pas seulement les intérêts des créanciers et des prestataires de services juridiques mais aussi ceux des administrations et entreprises portuaires.

**10.308.** Concrètement, la procédure de vente pourrait devenir plus courte et plus attractive en prenant les mesures suivantes :

- 1° l'adaptation de quelques délais légaux ;
- 2° le choix de la méthode de vente à confier à l'huissier de justice intervenant ou ;
- 3° l'introduction de la possibilité de conclure une convention de vente privée préalablement à la vente publique ;
- 4° une limitation du droit de surenchère.

**10.309.** En ce qui concerne spécifiquement le droit de surenchère dans la procédure de saisie-exécution, trois scénarios législatifs peuvent être envisagés :

- 1° le maintien de la réglementation actuelle ;
- 2° l'abrogation du droit de surenchère ;
- 3° l'abrogation de la possibilité de renoncer au droit de surenchère séance tenante.

Ces scénarios sont mis en balance ci-dessous.

**10.310.** En ce qui concerne le premier scénario législatif, à savoir le maintien de la réglementation actuelle, il faut avant tout rappeler que le droit de surenchère n'est plus absolu depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Comme déjà exposé<sup>522</sup>, le saisissant, conformément à l'article 1556, premier alinéa *juncto* article 1592, dernier alinéa C. jud., peut soit prévoir dans le cahier des charges, soit décider séance tenante que la formalité de surenchère ne sera pas d'application. Logiquement, le saisissant optera pour cette possibilité s'il préfère une vente rapide plutôt que la chance incertaine d'un prix de vente plus élevé lorsqu'il considère que l'offre obtenue est suffisamment élevée ou lorsqu'il pense qu'il n'obtiendra pas une offre plus avantageuse. Si, lorsqu'il y a plusieurs saisissants, les différents saisissants ne parviennent pas à trouver un accord, il reviendrait, selon la doctrine, au juge des saisies de régler le litige. Il est cependant difficile d'estimer comment une contestation serait réglée lors de la séance de vente elle-même.

Selon une certaine doctrine, non dirigée spécifiquement sur la saisie sur navire, l'exclusion de la faculté de surenchère présentera un caractère plutôt exceptionnel. Elle risquerait en effet que l'adjudication, par la séance unique, se fasse à un prix trop bas ou dont on peut à tout le moins douter. Pour cette raison, la surenchère est considérée comme un moyen important de correction et de contrôle du prix adjudgé.<sup>523</sup>

Bien que, en excluant la faculté de surenchère, le saisissant laisse échapper la chance d'un prix de vente supérieur, il reste bien placé pour procéder lui-même à l'estimation correspondante.

**10.311.** Si la faculté de surenchère devait être totalement supprimée dans le cadre de la saisie-exécution sur navire conformément au deuxième scénario, la procédure serait assurément réduite de 15 jours au moins par rapport à une procédure avec faculté de surenchère. Dans ce dernier

---

<sup>522</sup> Voir *supra*, n° 10.267.

<sup>523</sup> Devos, S., "Openbare verkoping op uitvoerend beslag van onroerende goederen", dans De Knijf, I. (éd.), *Beslag- en executierecht*, Gand, Larcier, 2010, (97), 112, n° 24; Michielsens, A., "De openbare verkoping na de wet van 15 mai 2009", *Not.Fisc.M.* 2010, (19), 27, n° 25.

cas, il faut en effet attendre l'exercice éventuel de la faculté de surenchère. Si une surenchère est effectivement annoncée, la procédure est allongée en conséquence.

L'existence de la faculté de surenchère semble par ailleurs avoir pour conséquence que les acheteurs intéressés ne font pas d'offres sérieuses au cours de la première séance. Dans la réglementation actuelle, dans laquelle l'application de la procédure de surenchère est facultative, ceci ne pourrait plus arriver théoriquement mais, si la faculté de surenchère n'est pas supprimée avant la séance - dans le cahier des charges, cette éventualité n'est pas à exclure.

Si la faculté de surenchère est totalement supprimée, le saisissant se voit privé de la possibilité de réaliser encore un prix de vente raisonnable après une offre insuffisante lors de la première séance. À la lumière de l'objectif de la saisie-exécution sur navire de pouvoir récupérer un maximum de la créance, c'est un inconvénient important.

**10.312.** Le troisième scénario législatif consiste à supprimer la possibilité actuelle pour le saisissant de décider séance tenante que la formalité de la surenchère ne sera pas appliquée. Le saisissant pourrait cependant encore spécifier dans le cahier des charges que la faculté de surenchère ne sera pas appliquée.

Si le saisissant préfère une vente rapide à la chance incertaine d'un prix de vente supérieur à la suite d'une surenchère, il peut toujours choisir de ne pas appliquer la formalité de la surenchère. S'il attache cependant plus d'importance au prix de vente le plus élevé possible, il peut tout de même autoriser la surenchère. Tout comme dans le premier scénario, on peut partir du principe que le saisissant lui-même est le mieux placé pour procéder à l'estimation.

S'il y a plus d'un saisissant et qu'ils ne parviennent pas à s'entendre ou si d'autres parties concernées, telles que le propriétaire du navire, le débiteur ou les autres créanciers, ne sont pas d'accord avec le choix du saisissant, il est possible d'introduire un recours contre le cahier des charges et les litiges peuvent être réglés par le juge des saisies. Si le choix ne peut être opéré qu'en séance, un tel règlement des litiges ne semble pas faisable en pratique.

Si, avant la séance de vente, il est établi, quoi qu'il en soit, que la formalité de la surenchère sera appliquée ou non, les acheteurs intéressés en seront informés d'emblée. Le risque qu'aucune offre sérieuse ne soit faite pendant la première séance disparaît donc.

**10.313.** Tout bien considéré, le troisième scénario dans lequel le saisissant a le choix d'appliquer ou non la faculté de surenchère mais doit déjà opérer ce choix dans le cahier des charges est préférable. En cas de vente forcée du navire sur lequel une saisie est pratiquée, il est avantageux pour tous les intéressés d'obtenir le prix de vente le plus élevé possible. Le saisissant lui-même est le mieux placé pour estimer, en fonction des circonstances spécifiques du cas, de quelle manière ce résultat peut être atteint. Une contradiction de ce choix doit toutefois être possible et les acheteurs intéressés doivent savoir avant la séance si le navire sera ou non adjudé définitivement.

**10.314.** Afin de limiter la durée de la procédure de saisie et ses coûts, il est également imaginable, à première vue, de permettre la vente forcée pendant la procédure sur le fond (vente *pendente lite*) si le propriétaire du navire néglige de mettre fin à la saisie conservatoire en présentant une garantie et a apparemment perdu son intérêt dans le navire. De ce fait, l'immobilisation inutile du navire pourrait être évitée et les créanciers pourraient disposer assez vite, après l'obtention d'un titre exécutoire, du produit de la vente forcée déjà réalisé entre-temps.

Comme exposé précédemment<sup>524</sup>, la possibilité visée existe notamment dans les systèmes juridiques anglais et canadien et, selon les résultats d'un *questionnaire* récent du CLI concernant la *judicial sales of ships*<sup>525</sup>, au Nigéria, à Singapour et aux États-Unis, entre autres.

*In a number of jurisdictions, for example, France, the Dominican Republic and Venezuela, to mention just three, a judicial sale is only possible when the procedures in respect of the lien, mortgage or such other type of credit have concluded with judgment or an award. But in others cases, say for example Nigeria, Singapore the United States and Canada the judicial sale is possible pendent litis [sic] that is to say in the context of the i.e. at the start of procedures or irrespective of whether a judgment has been reached, when there is a clear right, to prevent deterioration, increased costs or in a combination of factors. That is also the case when there is a mortgage and the mortgage agreement provides for a direct repossession pre-judgment sale.*

Bien que l'idée d'une vente judiciaire pendant l'instance offre évidemment certains avantages, elle semble surtout typique pour les régimes juridiques de *common law* et il est difficilement défendable dans le droit belge qu'un élément de patrimoine précieux tel qu'un navire fasse l'objet d'une vente forcée du fait d'une action intentée avant que le bien-fondé de cette action en justice n'ait été définitivement constaté par un juge. Par conséquent, l'Ébauche de Code belge de la Navigation a choisi de ne pas introduire la vente *pendente lite*.

**10.315.** Comme indiqué précédemment<sup>526</sup>, les dispositions légales existantes relatives à la saisie-exécution sur navire nécessitent un remaniement rédactionnel sur de nombreux plans. Nous reviendrons sur les adaptations préférées dans le commentaire article par article ci-dessous.

#### E) CONCLUSION

**10.316.** Comme proposé également en ce qui concerne la saisie conservatoire sur navire, le régime légal de la saisie-exécution sur navire doit être transféré du Code judiciaire au Code belge de la Navigation. La nouvelle réglementation doit s'appliquer également aux saisies sur navires non commerciaux.

Le Code belge de la Navigation doit surtout indiquer clairement dans quels cas un créancier peut pratiquer une saisie-exécution sur navire. Au terme d'une analyse critique du droit en vigueur et d'une comparaison internationale, le scénario dans lequel la saisie-exécution sur navire n'est autorisée que du fait de créances contre le propriétaire du navire et de créances garanties par un privilège ou une hypothèques maritime s'avère avoir la préférence (« droit des sûretés sur navire » dans la nouvelle terminologie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation). Par ce choix législatif, la Belgique se rapprochera de la moyenne internationale et, en particulier, du droit des pays voisins. Par la nouvelle réglementation, les créanciers restent bien protégés étant donné que le propriétaire du navire restera coresponsable personnellement dans de nombreux cas.

La procédure de la vente sera raccourcie et rendue plus attractive dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation par :

- 1° l'adaptation de quelques délais légaux ;
- 2° la détermination de la méthode de vente à confier à l'huissier de justice intervenant ou ;

---

<sup>524</sup> Voir *supra*, n°10.281 en 10.296.

<sup>525</sup> Fernández-Concheso, A., "Presentation on the first set of questions", dans Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2010*, [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org), (2010), 210-211.

<sup>526</sup> Voir *supra*, n° 10.234.

3° l'introduction de la possibilité de conclure un contrat de vente privé préalablement à la vente publique ;

4° la possibilité d'exclusion d'une faculté de surenchère mais uniquement par le biais des conditions de vente.

Par ailleurs, plusieurs corrections rédactionnelles doivent être apportées aux dispositions légales existantes relatives à la saisie-exécution sur navire.

Enfin, il ne semble pas indiqué d'introduire le système de la vente *pendente lite*.

## **B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ**

### **B.1. ARTICLE 10.28. APPLICATION INTERNATIONALE ET MATÉRIELLE**

#### **A) TEXTE DE LOI**

**10.317.**

#### **Section 2 – Saisie-exécution sur bâtiment**

##### ***Article 10.28. Application internationale et matérielle***

**Cette section est d'application à toute saisie-exécution sur navire de mer et bateau d'intérieur en Belgique et dans les zones maritimes belges.**

#### **B) COMMENTAIRE**

**10.318.** Le § 1 proposé définit simultanément le champ d'application international et matériel de la présente section.

Comme exposé<sup>527</sup>, la nouvelle réglementation s'applique pour tous les navires et bateaux, y compris bâtiments non commerciaux. En ce qui concerne la signification des notions de navire et bateau, la définition générale figure à l'article 3.1, 1° de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

### **B.2. ARTICLE 10.29. AUTRE RÉGLEMENTATION**

#### **A) TEXTE DE LOI**

**10.319.**

##### ***Article 10.29. Autre réglementation***

**§ 1. Dans la mesure où cette Section n'y déroge pas, les dispositions générales du Code judiciaire relative à la saisie-exécution sont également d'application à la saisie régie par la présente Section.**

---

<sup>527</sup> Voir *supra*, n° 10.306.

§ 2. Les articles 513 et 633 du Code judiciaire sont d'application à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par la présente Sous-section.

§ 3. La présente section ne dérange pas l'article 28 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

§ 4. Cette section ne dérange pas l'article 507 du Code pénal.

#### B) COMMENTAIRE

**10.320.** La saisie-exécution sur navire est une forme particulière de saisie mobilière. Conformément à l'article 1545 C. jud. en vigueur, les dispositions relatives à la saisie-exécution mobilière sont d'application à la saisie-exécution sur navire dans la mesure où les dispositions particulières correspondantes n'y dérogent pas<sup>528</sup>.

Néanmoins, le régime relatif à la saisie-exécution sur navire est inspiré aussi, ici et là, par la saisie-exécution immobilière. Les articles 1555 et 1556 C. jud. renvoient par ailleurs expressément aux dispositions spécifiques relatives à la saisie-exécution immobilière. Sur le plan de la technique légale, cette situation n'est pas particulièrement réussie. Étant donné que des problèmes d'interprétation pourraient se poser, on plaide plutôt en faveur d'une refonte des textes de loi correspondants<sup>529</sup>.

**10.321.** Le § 1 proposé ici vise à conférer un effet supplétif aux dispositions du Code judiciaire relatives à la saisie en général et à la saisie-exécution mobilière en particulier à l'égard des dispositions particulières reprises dans la présente Section.

Parmi les dispositions applicables également, il faut inclure en particulier l'article 1491 C. jud. qui porte sur la transformation d'une saisie conservatoire en une saisie-exécution.

**10.322.** Les § 2, § 3 et § 4 proposés correspondent à l'article 10.4, § 2, § 3 et § 4 déjà commenté précédemment.

#### B.3. ARTICLE 10.30. EXIGENCES DE BASE

##### A) TEXTE DE LOI

**10.323.**

#### *Article 10.30. Exigences de base*

**§ 1. Une saisie-exécution peut exclusivement être pratiquée sur un bâtiment:**

**1° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard du propriétaire du bâtiment; ou**

**2° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard d'une autre personne à condition que la créance à l'égard de cette personne soit garantie par un droit de sûreté sur bâtiment.**

<sup>528</sup> Van Herreweghe, Art. 1545, 2, n° 3 ; Dujardin BUSB, 51, n° 178.

<sup>529</sup> Voir, entre autres, Van Herreweghe, art. 1545, 3-4, n° 3.3-4.

**§ 2. En dehors des cas visés au § 1, une saisie conservatoire sur un bâtiment ne peut être transformée en une saisie-exécution.**

B) COMMENTAIRE

**10.324.** Le § 1 proposé explique qu'une saisie-exécution sur bâtiment est autorisée uniquement selon l'Ébauche de Code belge de la Navigation en vertu d'un titre exécutoire qui constate soit les dettes du propriétaire du bâtiment, soit les dettes d'une autre personne garanties par un droit de sûreté sur bâtiment sur le bâtiment correspondant. La raison d'être de ce choix a été largement expliquée précédemment<sup>530</sup>. La définition des droits de sûretés sur bâtiment est commentée ailleurs<sup>531</sup>.

**10.325.** Le § 2 proposé explique clairement que la théorie - déjà très douteuse dans le droit actuel - de la transformabilité générale de la saisie conservatoire en une saisie-exécution sur bâtiment n'est pas conservée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

B.4. ARTICLE 10.31. COMMANDEMENT PRÉALABLE

A) TEXTE DE LOI

**10.326.**

***Article 10.31. Commandement préalable***

**Le commandement préalable à la saisie contient, à peine de nullité, l'indication de la somme due et du bâtiment sur lequel, faute de paiement, la saisie sera pratiquée.**

**Le commandement contient une description sommaire du bâtiment saisi. Sur avis de la Commission de Droit maritime, le Roi peut préciser quels éléments doivent être communiqués à ce propos dans le commandement.**

B) COMMENTAIRE

**10.327.** La disposition proposée correspond à l'article 1546 C. jud. actuel.

**10.328.** L'utilité du commandement qui précède la saisie-exécution sur bâtiment est remise en question dans une certaine littérature. Il en découlerait des coûts inutiles et l'absence de commandement en cas de saisie-arrêt exécution ne se serait jamais heurtée à des objections<sup>532</sup>. Néanmoins, le commandement préalable a été qualifié par d'autres comme une « étape essentielle » et un « élément capital qui est indispensable pour continuer les poursuites »<sup>533</sup> et la doctrine récente ne comporte pas de telles critiques.

Les coûts du commandement ne semblent pas jouer un rôle trop important par rapport à la valeur du bien saisi, à savoir un bâtiment. Étant donné que le commandement peut être signifié en même temps que la saisie, voire, en vertu de l'article 1551, deuxième alinéa C. jud., dans le même acte, l'exigence ne semble pas poser de problème réel : l'exigence d'un commandement préalable s'inscrit par ailleurs dans la systématique des saisies-exécutions, tant mobilières

<sup>530</sup> Voir *supra*, n° 10.301 et suiv.

<sup>531</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.388.

<sup>532</sup> Delwaide SB, 248, n° 205.

<sup>533</sup> Dujardin BUSB, 51, n° 179 et 55, n° 186.

qu'immobilières, qui ont plus de points communs avec la saisie-exécution sur bâtiment que la saisie-arrêt.

**10.329.** Au lieu de la mention, requise pour le moment par l'article 1546, deuxième alinéa C. jud., du nom, de l'espèce, du tonnage et du mode de puissance motrice du bâtiment, la disposition proposée demande seulement une « description sommaire » du bâtiment, ce qui correspond au régime correspondant, expliqué précédemment, relatif à la saisie conservatoire (voir art. 10.8) ainsi qu'à la réglementation, exposée ci-dessous, relative au contenu de l'exploit de saisie (art. 10.35). Dans le prolongement des suggestions de la doctrine<sup>534</sup>, la sanction de nullité appliquée aussi, en vertu du droit actuel, à la description du navire ou bateau (art. 1556, deuxième alinéa C. jud.) est supprimée.

**10.330.** Sur la suggestion du conservateur des hypothèques maritimes, on a toutefois créé la possibilité que le Roi spécifie quelles données d'identification doivent être reprises dans l'exploit<sup>535</sup>.

#### B.5. ARTICLE 10.32. SIGNIFICATION DU COMMANDEMENT

##### A) TEXTE DE LOI

**10.331.**

***Article 10.32. Signification du commandement***

**Le commandement préalable est signifié au débiteur.**

**Si le bâtiment n'est pas la propriété du débiteur, le commandement préalable est en outre signifié au propriétaire du bâtiment.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.332.** La disposition proposée règle la signification du commandement au débiteur et au propriétaire du bâtiment et remplace les articles 1547 et 1548 C. jud.

**10.333.** La formulation du premier alinéa proposé ici est nettement plus sommaire que celle de l'article 1547 C. jud. correspondant.

La possibilité que la signification puisse être faite « à la personne du débiteur ou à son domicile » ne doit plus être indiquée étant donné que les règles générales du Code judiciaire contiennent une réglementation suffisante (art. 33-38). Selon cette réglementation, la signification peut être faite à la personne, et, si c'est impossible, à son domicile ou à sa résidence et, si c'est impossible aussi, elle peut être remise à son domicile ou à sa résidence et, si c'est aussi matériellement impossible, au procureur du Roi.

Les spécifications relatives à la possibilité de signification au capitaine ou à l'un des officiers ou encore au commissaire maritime, qui n'existe plus<sup>536</sup>, peuvent être omises dans cette disposition.

<sup>534</sup> Voir Delwaide SB, 218-222, n° 189 et 248, n° 205.

<sup>535</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.167.

<sup>536</sup> La nécessité d'une adaptation de l'article 1547 C. jud. a été omise lors des travaux préparatoires de la loi du 3 mai 1999 « organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale » (voir *supra*, n° 10.175) (Dujardin, R., "De territoriale bevoegdheid ter zee", *De Gerechtsd.* 1999, (94), 97). La façon dont il faut actuellement comprendre le

La possibilité de signification au capitaine et aux marins est en effet réglée de manière générale à l'article 5.14.

Les dispositions procédurales de droit commun en matière de signification restent également d'application de telle sorte que la signification au procureur du Roi remplace, en tant que dernière option, la disposition - obsolète - relative à la signification au commissaire maritime.

**10.334.** Afin de prendre un maximum de précautions pour que le destinataire soit atteint et informé de la meilleure manière possible, Dujardin a proposé également d'ajouter la possibilité d'une signification à « la personne qui est chargée de la surveillance du navire » à l'article 1547, troisième alinéa<sup>537</sup>. Étant donné qu'il est opté dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation pour un remplacement du terme néerlandais « bewaarder » par « bewaker »<sup>538</sup>, et qu'en pratique, ce dernier est généralement désigné par l'huissier de justice et peut difficilement être considéré comme un mandataire du propriétaire du bâtiment, aucune suite n'a été donnée ici à cette suggestion.

**10.335.** En ce qui concerne le deuxième alinéa proposé, il faut signaler que la possibilité de signification à l'agent du propriétaire du navire ou bateau est omise étant donné qu'une réglementation générale est également reprise à ce sujet dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>539</sup>.

Par ailleurs, il faut souligner à cet égard que la nouvelle réglementation générale relative à la signification au commandant et aux membres de l'équipage peut également être appliquée en plus des réglementations du droit procédural commun en matière de signification (art. 33-38 C. jud.).

---

commissaire maritime n'est pas établie clairement. La loi susmentionnée a conféré à la police fédérale des compétences relatives à « l'exécution de la saisie sur les navires et sur les bateaux à l'occasion de l'exercice des missions de police judiciaire et de police administrative » (art. 18, 4°), mais, dans le même temps, a donné aux fonctionnaires du Service de Contrôle de la Navigation la compétence de « l'exécution de la saisie judiciaire de navires ou de bateaux de navigation intérieure » (art. 13, 4°; voir encore à ce sujet *supra*, n° 10.175). Lannoy se demande ouvertement si – et, le cas échéant, pourquoi – le législateur a voulu attribuer à la police fédérale la compétence de la saisie conservatoire sur navires et au Service de Contrôle de la Navigation celle de la saisie-exécution de navires ou de bateaux de navigation intérieure (Lannoy, G., “Van zeevaartpolitie tot scheepvaartcontrole en scheepvaartpolitie”, dans Van Hooydonk, E. (éd.), *Actualia Zee- en Vervoerrecht*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2003, (29), 32-33). La suggestion de Lannoy évoquant que le législateur a peut-être voulu parler de saisie-exécution par le terme imprécis de saisie « judiciaire », ce qui relèverait des compétences du Service de Contrôle de la Navigation, est contredite par l'exposé des motifs de la loi du 3 mai 1999 qui utilise précisément la notion dans le contexte de la saisie conservatoire. On peut y lire en particulier :

*À l'article 1471, alinéa 2, la police fédérale est chargée de l'exécution de la saisie judiciaire et surtout d'éviter que le bateau ne parte quand même (Doc. Parl., Chambre, 1998-99, n° 2045/1, 14-15).*

<sup>537</sup> Dujardin, R., “De territoriale bevoegdheid ter zee”, *De Gerechtsd.* 1999, (94), 97.

<sup>538</sup> Voir déjà *supra*, n° 10.179.

<sup>539</sup> Voir Livre bleu 7, n° 7.158.

## B.6. ARTICLE 10.33. INSCRIPTION DU COMMANDEMENT DE TRANSFORMATION

### A) TEXTE DE LOI

**10.336.**

#### *Article 10.33. Inscription du commandement de transformation*

Lorsqu'une saisie conservatoire sur bâtiments est convertie en saisie-exécution sur bâtiment, l'inscription du commandement préalable à l'exécution tient lieu, pour l'application des dispositions de la présente Section, d'inscription de l'exploit de saisie-exécution.

Ce commandement doit être inscrit, au plus tard dans les quinze jours, dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur et contenir l'indication précise de l'inscription de la saisie conservatoire transformée en saisie-exécution.

Si le bâtiment n'est pas enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre belge des Bâtiments se limite au dépôt de l'exploit dans le registre des dépôts.

### B) COMMENTAIRE

**10.337.** La disposition proposée correspond à l'article 1497, deuxième alinéa C. jud. Cette dernière disposition sera datée à l'aide de la loi d'introduction de telle sorte qu'elle ne s'applique plus que pour la transformation de la saisie immobilière.

La rédaction proposée ici mentionne l'hypothèse du dépôt.

## B.7. ARTICLE 10.34. MOMENT DE LA SAISIE

### A) TEXTE DE LOI

**10.338.**

#### *Article 10.34. Moment de la saisie*

**Il peut être procédé à la saisie immédiatement après l'accomplissement des formalités du commandement.**

**Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le renouveler avant de pratiquer la saisie.**

### B) COMMENTAIRE

**10.339.** La disposition proposée correspond à l'article 1549 C. jud. Par dérogation à l'article 1499 C. jud., la saisie peut être faite immédiatement après la signification du commandement afin d'empêcher la fuite du bâtiment après le commandement<sup>540</sup>. Conformément à la vision en vigueur, il est expliqué que la saisie peut également être effectuée en même temps que la signification du commandement<sup>541</sup>.

<sup>540</sup> Delwaide SB, 255, n° 208; Van Herreweghe, Art. 1549, 1, n° 1.

<sup>541</sup> Voir, entre autres, Van Herreweghe, Art. 1549, 1, n° 2.

B.8. ARTICLE 10.35. EXPLOIT DE SAISIE

A) TEXTE DE LOI

10.340.

*Article 10.35. Exploit de saisie*

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire, une description sommaire du bâtiment saisi. Sur avis de la Commission du Droit maritime, le Roi peut spécifier quels renseignements doivent être indiqués à ce propos dans l'exploit.

Si la saisie est faite par un exploit distinct du commandement préalable, le procès-verbal de saisie en contient la relation.

B) COMMENTAIRE

10.341. La disposition proposée correspond à l'article 1551, premier et deuxième alinéas C. jud.

B.9. ARTICLE 10.36. SIGNIFICATION ET DÉNONCIATION DE LA SAISIE

A) TEXTE DE LOI

10.342.

*Article 10.36. Signification et dénonciation de la saisie*

§ 1. Une expédition de l'exploit de saisie est signifiée sur le champ à bord du bâtiment au commandant ou, en son absence, à un autre homme d'équipage ou préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment, visée à l'article 10.37. Si la signification ne peut être effectuée au commandant, à un autre homme d'équipage, à un préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment à bord, la signification consiste en la remise de l'exploit au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le bâtiment.

La signification tient lieu d'interdiction d'appareillage pour le bâtiment.

La saisie est affichée sur le pont du bâtiment et, le cas échéant, à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2 Dans les trois jours qui suivent la signification visée au § 1, la saisie est en outre signifiée au propriétaire du bâtiment et au débiteur si le bâtiment saisi n'est pas sa propriété.

§ 3. Les formalités et délais stipulés dans les paragraphes 1 et 2 sont observés à peine de nullité.

§ 4. La saisie est dénoncée soit, au choix du saisissant, à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou au fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation ou encore, en leur défaut, au capitaine du port ou à l'officier de port, avec sommation de retenir le bâtiment saisi.

Dans les canaux ou rivières à écluses qui ne sont pas du ressort d'un capitaine de port ou d'un officier de port, la dénonciation peut être faite aux éclusiers et aux pontiers qui se trouvent en amont et en aval du lieu où séjourne le bâtiment.

**Si la dénonciation est faite à un service de pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.**

B) COMMENTAIRE

**10.343.** Les §§ 1 et 2 proposés correspondent à l'article 1550 C. jud. La classification en paragraphes a été ajoutée pour une meilleure clarté du texte.

**10.344.** La formulation du § 1 correspond à l'article 10.9, § 1, commenté précédemment, relatif à la saisie conservatoire sur navire.

Au § 1, la notion de capitaine a été remplacée par la notion de commandant, conformément à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. La réglementation de la saisie-exécution sur navire s'applique en effet à la fois pour les navires de mer et pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de navigation intérieure n'ont pas de « capitaine ».

Contrairement à l'article 1550, premier alinéa C. jud., il est indiqué expressément que la signification se fait « à bord » parce qu'elle entraîne une interdiction immédiate d'appareillage.

Dans la même perspective, il est ajouté que la saisie, en l'absence du commandant, sera notifiée à un autre homme d'équipage ou préposé ou à la personne qui a la garde du navire. De cette manière, l'équipage est au moins informé le plus vite possible. Si la signification à bord du bâtiment ne s'avère pas possible, la remise au procureur du Roi est introduite comme alternative. En vertu de la législation actuelle, on admet également que la signification, au lieu d'être faite au capitaine ou à la personne qui a la garde du navire, désignée par huissier de justice, peut être faite à l'un des officiers du navire ou au commissaire maritime - qui n'existe plus<sup>542</sup>.

Par ailleurs, le terme « onverwijld » en néerlandais est remplacé par « terstond », de telle sorte que les dispositions relatives à la saisie conservatoire à la saisie-exécution soient également mieux harmonisées en ce qui concerne cet aspect.

**10.345.** Le § 2 proposé concerne la signification au propriétaire du bâtiment et au débiteur. Ici, la disposition qui prévoit que la signification au propriétaire du bâtiment, si celui-ci n'a pas son domicile dans le ressort du tribunal du lieu d'amarrage du bâtiment, peut être faite au capitaine ou à son représentant a été abrogée. La possibilité de signification au commandant et aux membres d'équipage est en effet réglée de manière générale dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Cette possibilité s'applique sous le régime de l'Ébauche pour toute signification, quel que soit le domicile du propriétaire du bâtiment. Par ailleurs, la possibilité générale, reprise dans l'Ébauche, de signification à l'agent maritime est également d'application.

Si la signification au commandant ou à un membre d'équipage, effectuée en vertu du § 1, sur la base du régime général de la signification de l'Ébauche tient lieu également de signification au propriétaire du bâtiment, il ne faut naturellement procéder qu'à une seule signification.

Si la signification au propriétaire du bâtiment ou au débiteur doit avoir lieu à l'étranger, la réglementation de l'article 40 C. jud est d'application. La signification est réputée avoir été faite par remise de l'acte à la poste.

---

<sup>542</sup> Van Herreweghe, Art. 1550, 2, n° 5 ; Delwaide SB, 255, n° 210 ; comp. toutefois Dujardin BUSB, 57-58, n° 194-195, qui estime que la copie de l'exploit de saisie doit alors être laissée sous pli fermé à bord du navire mais mentionne aussi comme possibilité la signification à l'un des officiers ou à l'agent maritime.

**10.346.** La sanction de nullité décrite au § 3 correspond à l'article 1556, deuxième alinéa C. jud.

**10.347.** Le § 4 proposé correspond à la réglementation correspondante, déjà commentée précédemment, pour la saisie conservatoire sur navire (art. 10.9, § 3). Le Code judiciaire ne régit pas la dénonciation relative à la saisie-exécution sur bâtiment mais celle-ci est recommandée dans la doctrine<sup>543</sup>.

#### B.10. ARTICLE 10.37. SURVEILLANCE

##### A) TEXTE DE LOI

**10.348.**

***Article 10.37. Surveillance***

**L'huissier peut, en tout état de cause, établir un surveillant à la garde du bâtiment saisi.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.349.** La disposition proposée correspond à l'article 1551, troisième alinéa C. jud. La nouvelle formulation est identique à celle de l'article article 10.11 déjà commenté précédemment.

#### B.11. ARTICLE 10.38. INSCRIPTION

##### A) TEXTE DE LOI

**10.350.**

***Article 10.38. Inscription***

**A moins que la saisie n'ait été précédée d'une saisie conservatoire dûment inscrite, l'exploit de saisie est inscrit, conformément aux articles 10.12 et 10.13 au registre des bâtiments.**

**L'inscription et ses effets sont régis par les articles 10.18 à 10.20. Néanmoins, si le bâtiment n'est pas enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre belge des Bâtiments se limite au dépôt de l'exploit dans le registre des dépôts.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.351.** La disposition proposée correspond à l'article 1552 C. jud.

La terminologie a été adaptée à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Par ailleurs, il est fait référence aux dispositions pertinentes de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, transposées du Code judiciaire.

---

<sup>543</sup> Dujardin BUSB, 59, n° 197-199 ; Van Herreweghe, Art. 1550, 2, n° 6 ; X., *Algemene Modellenverzameling voor de praktijk van de Gerechtsdeurwaarder*, Bruxelles, E. Story-Scientia, feuillets mobiles, "Uitvoerend beslag op zeeschepen en binnenschepen", 10, note 1.

Le régime de l'inscription de la saisie sur bâtiment constitue une forme particulière de publicité qui n'est pas régie dans le chapitre général relatif à la publicité des droits sur bâtiment<sup>544</sup>, mais, comme c'est actuellement le cas dans le Code judiciaire et auparavant en vertu de la loi du 4 septembre 1908 dans les dispositions spécifiques relatives à la saisie sur bâtiments. En ce qui concerne la réglementation générale de la publicité des droits sur bâtiment, il n'y avait pas lieu d'apporter des innovations fondamentales<sup>545</sup>.

## B.12. ARTICLE 10.39. DURÉE DE VALIDITÉ

### A) TEXTE DE LOI

#### 10.352.

##### *Article 10.39. Durée de validité*

**La saisie est d'application pendant trois ans à compter de la date de la signification visée à l'art. 10.36, § 1.**

**À l'expiration de ce délai :**

**1° la saisie cesse de produire ses effets de plein droit ;**

**2° il n'est plus fait état de la saisie d'un bâtiment enregistré ou immatriculé en Belgique dans les attestations que délivre le Registre belge des Bâtiments à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.**

**La saisie peut être renouvelée par de nouvelles significations visées à l'art. 10.36, § 1 et 2. Le renouvellement prend cours à la date de la dernière de ces significations.**

### B) COMMENTAIRE

**10.353.** L'article 1552 C. jud. actuel a donné lieu à une insécurité juridique importante en ce qui concerne la durée de validité de la saisie-exécution sur navire et, par ailleurs, à une inégalité de traitement entre navires belges et étrangers. Selon une certaine doctrine, la durée de validité de trois ans ne concernait pas la validité de la saisie elle-même mais seulement celle de l'inscription et de ses conséquences en ce qui concerne l'opposabilité des actes ultérieurs d'aliénation et d'hypothèque et la possibilité de radiation de l'inscription<sup>546</sup>. En particulier, la référence croisée de l'article 1552 C. jud. à l'article 1474, mais pas aux articles 1475 à 1477 a prêté à confusion.

Une toute nouvelle réglementation, simplifiée d'emblée, a été élaborée dans la disposition proposée.

L'importance de cette question est probablement minime étant donné que l'huissier de justice ou le notaire désigné n'attendent pas trois ans pour vendre le bâtiment<sup>547</sup>.

<sup>544</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.565-3.647.

<sup>545</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.569.

<sup>546</sup> Van Herreweghe, Art. 1552, 2, n° 4 ; Dujardin BUSB, 60, n° 204.

<sup>547</sup> Comp. Delwaide SB, 261, note 11.

B.13. ARTICLE 10.40. DÉCISION D'ENTAMER LA PROCÉDURE DE VENTE

A) TEXTE DE LOI

10.354.

***Article 10.40. Décision d'entamer la procédure de vente***

**Dans les huit jours à dater de l'inscription de l'exploit de saisie ou, s'il y a eu une saisie conservatoire antérieure, dans les huit jours du commandement de transformation de la saisie conservatoire en saisie-exécution, une requête est présentée au juge des saisies, à l'effet de désigner un officier public ou ministériel qui sera chargé de procéder à la vente. Le juge désigne dans son ordonnance le lieu où il sera procédé à la vente. Ce lieu peut être situé en dehors de l'arrondissement dans lequel se trouve le bâtiment. Le juge peut aussi ordonner, à la requête de toute partie intéressée qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de bâtiments. Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.**

B) COMMENTAIRE

**10.355.** La disposition proposée correspond à l'article 1553 C. jud. actuel.

**10.356.** Cependant, il a été expliqué que le juge visé était le juge des saisies. Conformément à l'article 633 C. jud., il s'agit du juge des saisies du lieu de la saisie<sup>548</sup>.

**10.357.** Sur la base d'une suggestion de la pratique des huissiers de justice, il est expressément mentionné que le lieu de la vente peut être situé en dehors de l'arrondissement dans lequel se trouve le bâtiment.

**10.358.** La prescription que le juge des saisies règle les conditions de publicité a été abrogée. À la lumière de la pratique, cette question est de préférence laissée à l'officier intervenant qui peut tenir compte d'éléments tels que le coût, le type de navire et le marché pertinent.

B.14. ARTICLE 10.41. CAHIER DES CHARGES

A) TEXTE DE LOI

10.359.

***Article 10.41. Cahier des charges***

**Le cahier des charges dressé par l'officier public ou ministériel indique les lieu, jour et heure de la vente.**

<sup>548</sup> Sur ces questions, voir *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 340 ; Delwaide SB, 263, n° 220 et 264, n° 222 ; Dujardin BUSB, 61, n° 207 ; Storme, M., "Rechter ter zee. Beschouwingen over de tussenkomst van de rechter dans scheepszaken", *TBH* 1985, (420), 436, n° 23 ; Van Herreweghe, Art. 1553, 1, n° 1.

B) COMMENTAIRE

10.360. La disposition proposée correspond à l'article 1554 C. jud.

B.15. ARTICLE 10.42. CONSULTATIONS ET LITIGES

A) TEXTE DE LOI

10.361.

*Article 10.42. Consultations et litiges*

§ 1. Au moins quinze jours avant la vente, l'officier public ou ministériel commis fait sommation par exploit d'huissier de prendre communication du cahier des charges :

1° au débiteur contre lequel la saisie est pratiquée ;

2° au propriétaire du bâtiment s'il n'est pas le débiteur ;

3° aux créanciers inscrits et aux créanciers opposants, soit à leur domicile élu dans l'inscription, soit à leur domicile, soit à leur siège social.

L'exploit mentionne les lieu, jour et heure de la vente.

L'officier avertit, en outre, des conditions de la vente tout tiers se prétendant créancier par lettre recommandée à la poste.

§ 2 Si le cahier des charges fait l'objet de contestations, celles-ci ne sont recevables que si elles sont présentées à l'officier public ou ministériel dans les huit jours de la sommation. L'officier instrumentant en dresse procès-verbal et sursoit à toutes opérations.

Après le dépôt du procès-verbal, effectué au greffe par l'officier instrumentant, le juge des saisies fixe jour et heure pour l'examen et le règlement des contestations. Les parties sont appelées par pli judiciaire, à la diligence du greffier et elles sont entendues si elles comparaissent. À l'audience fixée, les objections sont formulées. Le cas échéant, le juge des saisies fixe un nouveau délai pour l'adjudication. La décision n'est susceptible ni d'opposition, ni d'appel.

§ 3. Le créancier qui peut introduire une action résolutoire est tenu, sous peine de déchéance, d'exercer celle-ci avant le jour de l'adjudication et de notifier sa décision en ce sens à l'officier public ou ministériel instrumentant avant le jour de l'adjudication.

L'officier public ou ministériel informe les parties visées au § 1 de l'introduction de l'action résolutoire.

À partir du jour où la décision d'introduction de l'action résolutoire est signifiée à l'officier public ou ministériel, la procédure de vente est suspendue en ce qui concerne le bâtiment auquel se rapporte l'action résolutoire et elle ne peut être reprise que lorsque les créanciers ont renoncé à l'action résolutoire ou après que cette demande eut été rejetée.

En ce qui concerne les autres bâtiments du débiteur, la procédure de vente peut également être suspendue à la demande des parties et sur la décision du juge des saisies.

La partie poursuivante et les créanciers inscrits peuvent intervenir dans l'instance en résolution.

B) COMMENTAIRE

10.362. La disposition proposée correspond à l'article 1555 C. jud. Afin de rendre la structure de l'article de loi plus claire, il a été subdivisé en paragraphes.

**10.363.** Le délai de quinze jours prévu au § 1 est un délai minimum. Cette précision est expliquée ici, contrairement à la disposition légale en vigueur.

Par ailleurs, l'insertion des termes « aux créanciers » dans le premier alinéa, 3<sup>o</sup> explique que les créanciers inscrits et les créanciers opposants<sup>549</sup> sont deux catégories distinctes de créanciers auxquels faire sommation et que « inscrits et opposants » ne désignent pas les conditions cumulatives. La disposition en vigueur est également interprétée de cette manière par la doctrine dominante, et ce à juste titre<sup>550</sup>. Par ailleurs, il est souhaitable que les créanciers connus soient autant que possible sommés de prendre connaissance du cahier des charges et il n'y a en tout cas aucune raison d'exclure certaines catégories de créanciers connus.

En vertu du § 1<sup>er</sup>, les créanciers suivants sont donc sommés par exploit d'huissier de justice : les créanciers hypothécaires qui sont inscrits conformément à l'article 3.77, § 1 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>551</sup>, les créanciers saisissants dont la saisie ou le commandement préalable ont été inscrits conformément aux articles 10.12, 10.13, 10.33 ou 10.38 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation et les créanciers qui n'ont pas fait pratiquer de saisie mais qui ont fait opposition, pour quelque raison que ce soit, contre la remise du prix de vente.

**10.364.** Le § 2 proposé correspond aux troisième et quatrième alinéas actuels de l'article 1555 C. jud. La force suspensive d'un litige relatif au cahier des charges est justifiée par la valeur du navire de mer qui ne permet pas de procéder à la vente alors que l'exécution forcée fait l'objet d'une contestation<sup>552</sup>.

L'article 1555, quatrième alinéa C. jud. existant présente une formulation bâclée. Par conséquent, la disposition a été remaniée sans rechercher une adaptation sur le fond. Le texte de loi proposé explique que le juge détermine le jour et l'heure pour l'examen et le règlement des contestations, que les parties doivent ensuite être appelées *quoi qu'il en soit* par pli judiciaire et sont entendues, *si elles comparaissent*, et que les litiges sont ensuite réglés.

**10.365.** Au premier alinéa du § 3, les termes « sommé en vertu du présent article » ont disparu par rapport à l'article 1555, cinquième alinéa C. jud. correspondant. En effet, il est souhaitable que *tous* les créanciers qui peuvent introduire une action résolutoire le fassent avant le jour de l'adjudication. Sinon, des problèmes juridiques complexes peuvent se produire en ce qui concerne la propriété du bâtiment. Cette inquiétude ne s'applique pas uniquement à l'égard des créanciers sommés en vertu de cet article<sup>553</sup>.

---

<sup>549</sup> L'opposition visée concerne ce que l'on appelle l'« opposition à la distribution du prix », par laquelle le créancier fait savoir qu'il souhaite être repris dans la distribution des fonds (Voir Jansen, R., "Interferentie tussen beslag en samenloop", dans De Knijf, I. (éd.), *Beslag- en executierecht*, Gand, Larcier, 2010, (151), 165, n° 20 et suiv.).

<sup>550</sup> Dujardin BUSB, 64, n° 217 ; Delwaide SB, 269, note 8 ; *contra* Van Herreweghe, Art. 1555, 2, n° 3. Dans le Rapport Van Reepinghen, il est mentionné clairement :

*Toutes les parties intéressées sont sommées par l'officier ministériel de prendre connaissance du cahier des charges. À cet égard, l'article 1555 dispose que la sommation doit être faite non seulement au propriétaire, aux créanciers hypothécaires inscrits et aux créanciers saisissants inscrits, ainsi que le prévoit l'article 18, alinéa 2, de la loi de 1908, mais en outre au débiteur saisi, lorsqu'il n'est pas propriétaire, et aux créanciers qui n'ont pas pratiqué de saisie, mais peuvent former opposition sur le prix, ainsi que le prévoit l'article 1515 et même aux tiers qui se prétendent créanciers ; tous ces créanciers pourront en effet intervenir, lors de la distribution (art. 1660) (Doc. Parl., Sénat, 1963-64, n° 60, 340).*

<sup>551</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.577 et 3.582.

<sup>552</sup> Voir Delwaide SB, 270, note 10 ; Dujardin BUSB, 65, n° 222.

<sup>553</sup> L'obligation d'introduire une action éventuelle en dissolution avant le jour de l'attribution s'applique uniquement, selon Van Herreweghe, dans le chef des créanciers inscrits et opposants. Les autres créanciers ne seraient pas visés par l'article 1555 C. jud. et, par conséquent, ne tirent ni un avantage, ni un inconvénient de ces prescriptions. Ils ne pourraient faire suspendre la procédure de vente par l'action en dissolution mais leur action en dissolution ne

Par ailleurs, il est expliqué qu'il ne faut pas seulement intenter l'action résolutoire mais aussi signifier la décision en ce sens à l'officier public ou ministériel intervenant avant le jour de l'adjudication, tous deux à peine de déchéance du droit d'introduire une action résolutoire. De cette manière, il est possible d'exclure la circonstance que l'action résolutoire ait déjà été introduite mais que l'officier public ou ministériel n'en ait pas encore été informé et que la séance de vente ait tout de même lieu.

Le texte proposé prescrit que l'officier public ou ministériel informe toutes les parties concernées de l'introduction de l'action résolutoire. La doctrine dominante estimait déjà qu'il en avait obligation mais, jusqu'à présent, cette dernière n'était pas reprise dans la loi<sup>554</sup>.

La suite du § 3 intègre, *mutatis mutandis*, les règles qui sont prescrites en matière de saisie-exécution immobilière par l'article 1583 C. jud. Par cette intégration, les problèmes d'interprétation<sup>555</sup> sont évités et le texte de loi devient plus clair.

**10.366.** Le texte de l'article de loi proposé explique que le juge visé est le juge des saisies. Le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen à propos du Code judiciaire révèle que c'est effectivement le juge des saisies qui était visé. La compétence du juge des saisies est défendue également dans la doctrine. Conformément à l'article 633 C. jud., il s'agit du juge des saisies du lieu de la saisie.

**10.367.** Quiconque fait valoir à tort des objections conformément au § 2 proposé ou introduit une action résolutoire conformément au § 3 proposé pourrait être condamné, si son intervention peut être considérée comme un abus de droit procédural, au paiement, en vertu de l'article 1382 C. civ., de l'indemnisation du préjudice qu'il a occasionné par le retard de la procédure de saisie-exécution. Il n'y a pas lieu de reprendre une disposition particulière à ce sujet.

## B.16. ARTICLE 10.43. VENTE DE GRÉ À GRÉ

### A) TEXTE DE LOI

#### 10.368.

##### *Article 10.43. Vente de gré à gré*

**Jusqu'au jour qui précède la date de la vente indiquée dans le cahier des charges, le président du tribunal, siégeant en référé, peut déterminer que la vente aura lieu de gré à gré par un acte qui sera soumis à son approbation.**

**La demande peut être introduite par le saisissant, le débiteur contre lequel la saisie est opérée, le propriétaire du bâtiment, les créanciers inscrits et les créanciers opposants.**

**Le demandeur signifie la citation à toutes les autres parties visées à l'alinéa précédent et à l'officier public ou ministériel.**

---

s'éteindrait pas non plus s'ils n'introduisent pas cette demande avant le jour de l'attribution (Van Herreweghe, Art. 1555, 3-4, n° 8). Van Herreweghe reconnaît toutefois que cette position peut donner lieu à des problèmes pratiques inextricables et estime que l'article 1555 C. jud. devrait être réécrit (Van Herreweghe, Art. 1555, 4, n° 8).

<sup>554</sup> Delwaide SB, 264-265, n° 223.

<sup>555</sup> Voir à ce sujet Van Herreweghe, Art. 1555, 4-5, n° 9-10.

**Le président peut accéder à la demande lorsqu'un rapport d'expertise indépendant et une consultation du marché permettent de conclure que le prix de vente stipulé dans l'acte correspond à la valeur de marché du bâtiment.**

**Si une offre plus avantageuse est soumise par une des parties avant l'issue de la procédure, le président peut déterminer que la vente sera effectuée conformément à cette offre.**

**La vente de gré à gré autorisée en vertu de cet article remplace la vente publique régie dans les articles 10.44 à 10.46 et produit les mêmes effets que l'adjudication en cas de vente publique.**

**Les inscriptions grevant le bâtiment peuvent être radiées conformément à l'article 3.99.**

## B) COMMENTAIRE

**10.369.** La disposition proposée introduit la possibilité de conclure un acte de vente de gré à gré préalablement à la vente publique.

Une telle possibilité d'une « court approved private sale » existe notamment dans le droit néerlandais<sup>556</sup> et le droit maltais<sup>557</sup> et est considérée par ces forums comme un atout important. Les parties concernées les plus importantes ont ainsi l'opportunité d'apporter un acheteur de leur choix, en dehors du cadre d'une vente publique, d'accélérer la procédure de vente et d'obtenir éventuellement un prix plus élevé. L'introduction de cette possibilité dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation peut être réputée profiter à la fois aux créanciers et au secteur des services en droit maritime.

Aux Pays-Bas et à Malte, le groupe des bénéficiaires qui peuvent faire usage de cette possibilité est limité au porteur d'une hypothèque et à l'affectant hypothécaire ou aux créanciers titulaires d'un titre exécutoire. Il semble cependant qu'il n'y ait pas lieu de prévoir une telle limitation. La disposition proposée offre cette opportunité à un vaste groupe de parties concernées, à savoir le saisissant, le débiteur contre lequel la saisie est opérée, le propriétaire du bâtiment, les créanciers inscrits et les créanciers opposants.

La possibilité d'une vente de gré à gré après saisie-exécution *immobilière* a déjà été introduite en Belgique par la loi du 5 juillet 1998 relative au règlement collectif de dettes et à la possibilité de vente de gré à gré des biens immeubles saisis<sup>558</sup>. La réglementation correspondante figure dans les articles 1580*bis* à 1580*quater* C. jud. La procédure semble cependant ne pas avoir été parfaitement adaptée à la saisie sur bâtiments et à la rapidité avec laquelle la procédure doit être menée. Par conséquent, la disposition proposée est plutôt inspirée par le régime néerlandais et offre uniquement cette possibilité pendant le délai d'attente qui précède quoi qu'il en soit le jour de la vente publique. La citation peut, conformément à l'article 1037 C. jud., être donnée de jour à jour, ou d'heure à heure, sans ordonnance, et le défaut peut être jugé sur-le-champ. La décision judiciaire doit être prise au plus tard le jour précédant le jour prévu de la vente. Tout retard en raison de la nouvelle procédure est ainsi évité. L'exigence d'un rapport d'évaluation indépendant a été empruntée au droit néerlandais et, en même temps que l'exigence d'une consultation du marché, semble être une bonne manière d'établir que la vente a lieu à un prix correct. Contrairement au droit maltais, deux rapports d'évaluation ne sont pas exigés et ce, en raison du fait que ces rapports sont coûteux et ne peuvent, en soi, apporter une certitude absolue.

<sup>556</sup> Voir *supra*, n° 10.292.

<sup>557</sup> Voir *supra*, n° 10.295.

<sup>558</sup> *M.B.S* 31 juillet 1998, err. *M.B.* 18 septembre 1998.

L'avant-dernier alinéa explique que la vente de gré à gré remplace toute la procédure de la vente publique, y compris la procédure éventuelle après surenchère à la procédure éventuelle en annulation. Ceci entraîne donc une accélération considérable de la procédure. L'alinéa mentionne par ailleurs que la vente produit les mêmes effets que l'adjudication en vente publique, le plus important étant de lever les privilèges et hypothèques. C'est une condition nécessaire pour pouvoir vendre le navire à un bon prix étant donné que l'acheteur pourra faire l'acquisition du navire franc et libre de toute charge.

Le dernier alinéa est ajouté par souci de clarté à la suggestion du conservateur des hypothèques maritimes.

#### B.17. ARTICLE 10.44. MODE D'ADJUDICATION

##### A) TEXTE DE LOI

**10.370.**

##### ***Article 10.44. Mode d'adjudication***

**La vente publique se déroule selon un mode de vente réputé adéquat par l'officier public ou ministériel, tel qu'il est décrit dans le cahier des charges et qui offre les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.371.** La vente aux enchères, à main levée, est perçue par certains comme inefficace et dépourvue d'attrait. Dans le texte de loi actuel, la manière dont la vente forcée du navire est organisée n'est pas régie spécialement.

La disposition proposée laisse à l'officier public ou ministériel intervenant la liberté de déterminer le mode de vente appliqué mais souligne que ce mode de vente doit préalablement être décrit dans le cahier des charges et doit offrir les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable. Des alternatives imaginables pour la vente classique aux enchères à main levée sont la vente par enchères dégressives, la vente par surenchère puis par enchères dégressives (le système néerlandais) et la vente par offre sous enveloppe fermée.

#### B.18. ARTICLE 10.45. SURENCHÈRE

##### A) TEXTE DE LOI

**10.372.**

##### ***Article 10.45. Surenchère***

**Toute personne a le droit de surenchérir pendant les quinze jours qui suivent la vente, dans les formes et aux conditions prévues à l'article 1592 du Code judiciaire. Par dérogation à l'article 1592, dernier alinéa du Code judiciaire, il n'est cependant pas possible de décider à l'audience que la formalité de la surenchère ne sera pas appliquée. Si la formalité de la surenchère est appliquée, l'officier public ou ministériel instrumentant procède ainsi qu'il est dit aux articles 1593 et 1594 du Code judiciaire.**

B) COMMENTAIRE

**10.373.** Cette disposition correspond à l'article 1556, premier alinéa C. jud. actuel. Étant donné que l'article 1556, deuxième alinéa C. jud. n'était pas en rapport avec les dispositions de l'article 1556, premier alinéa actuel, les deux dispositions ont été séparées.

L'opportunité d'une nouvelle réglementation relative à la surenchère a été abondamment commentée ci-dessus<sup>559</sup>.

**10.374.** Dans la référence aux articles 1593 et 1594 C. jud., le membre de phrase « en cas de surenchère » a été remplacé par « si la formalité de la surenchère est appliquée ». L'article 1593 règle en effet les démarches de l'officier après l'adjudication afin de faire connaître la faculté de surenchère. Cette disposition ne s'applique donc pas seulement si une surenchère est effectivement lancée mais dans *tous* les cas (sauf lorsqu'il a été décidé que la formalité de la surenchère ne serait pas appliquée).

B.19. ARTICLE 10.46. DEMANDE EN NULLITÉ

A) TEXTE DE LOI

**10.375.**

***Article 10.46. Demande en nullité***

**Un extrait de l'acte d'adjudication est signifié au débiteur saisi, au propriétaire du bâtiment s'il n'est pas le débiteur, à tous les créanciers inscrits et à ceux qui se sont fait connaître.**

**L'extrait contient les nom, prénom, profession et domicile du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite, et le nom de l'officier public ou ministériel qui a procédé à la vente.**

**Les demandes en nullité sont formulées, à peine de déchéance, dans les huit jours de cette signification.**

B) COMMENTAIRE

**10.376.** La disposition proposée correspond à l'article 1557 C. jud.

Les parties auxquelles un extrait de l'acte d'adjudication doit être signifié conformément au premier alinéa peuvent introduire une demande d'annulation dans les quinze jours qui suivent la signification<sup>560</sup>.

Le délai pour la demande d'annulation est ramené de 15 jours à 8 jours par analogie au délai pour les contestations en matière de cahier des charges, ce qui contribue à une réduction de la durée de la procédure.

L'« acte d'adjudication » visé ici est normalement l'acte dans lequel l'adjudication pure et simple est constatée avant de procéder au paiement du prix d'achat.

<sup>559</sup> Voir *supra*, n° 10.267 et suiv. et 10.309 et suiv.

<sup>560</sup> Dujardin BUSB, 73, n° 253.

B.20. ARTICLE 10.47. FIN DU SERVICE DU COMMANDANT

A) TEXTE DE LOI

**10.377.**

***Article 10.47. Fin du service du commandant***

**L'adjudication définitive du bâtiment fait cesser les fonctions du commandant.**

B) COMMENTAIRE

**10.378.** La disposition proposée correspond à l'article 1558 C. jud.

**10.379.** Il a été spécifié qu'il doit s'agir d'une adjudication définitive. En attendant une adjudication définitive, le capitaine doit rester à bord.

**10.380.** Conformément à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, le terme capitaine a été remplacé par commandant. La disposition est en effet d'application aussi aux bateaux de navigation intérieure.

La doctrine prévoit que la disposition actuelle s'applique uniquement pour les navires de mer<sup>561</sup>. *De lege ferenda*, il est difficile de comprendre pourquoi cette règle ne devrait pas être d'application à tous les commandants de navires de mer ou de bateaux. Si le bâtiment est définitivement adjugé à l'acheteur à la suite d'une vente forcée, la mission du commandant semble de toute façon devoir prendre fin. L'acheteur du bâtiment a le choix de désigner une autre personne (ou la même) comme commandant.

B.21. ARTICLE 10.48. FOLLE ENCHÈRE ET REVENTE

A) TEXTE DE LOI

**10.381.**

***Article 10.48. Folle enchère et revente***

**Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le bâtiment est vendu à la folle enchère, après une mise en demeure signifiée au fol enchérisseur, et non suivie d'effet dans les trois jours de la signification.**

**La revente a lieu par l'officier public ou ministériel déjà commis, sur le même cahier des charges, après de nouvelles publications, dans les formes et aux conditions prescrites par l'article 10.42.**

**Si l'acheteur, après mise en demeure, satisfait encore aux conditions de l'adjudication, la preuve de leur exécution par l'acheteur est signifiée à l'officier public ou ministériel intervenant et à celui qui a procédé à la mise en demeure.**

<sup>561</sup> Delwaide SB, 268, n° 225.

B) COMMENTAIRE

**10.382.** Les deux premiers alinéas de la disposition proposée correspondent à l'article 1559 C. jud.

La référence dans le texte de l'article 1559 C. jud. à l'article 1555 est remplacée par une référence à l'article correspondant de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

Le troisième alinéa est une disposition complémentaire par rapport au texte actuel. Étant donné l'importance de la chose, le notaire ou l'huissier de justice intervenant et celui qui demande la remise aux enchères doivent être informés par exploit d'huissier de justice du fait qu'après la mise en demeure, l'acheteur a encore satisfait aux conditions de l'adjudication<sup>562</sup>.

B.22. ARTICLE 10.49. REPORT DES DROITS SUR LE PRIX

A) TEXTE DE LOI

**10.383.**

***Article 10.49. Report des droits sur le prix***

**Sous réserve des dispositions suivantes, les droits des créanciers inscrits sont reportés sur le prix de l'adjudication.**

B) COMMENTAIRE

**10.384.** La disposition proposée correspond à l'article 1655 C. jud. Étant donné que la distribution proportionnelle et la collocation en cas de saisie sur bâtiments ne sont pas réglées dans une partie distincte dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, le texte a été adapté en conséquence.

B.23. ARTICLE 10.50. SOMMES À PAYER

A) TEXTE DE LOI

**10.385.**

***Article 10.50. Sommes à payer***

**L'officier public ou ministériel commis délivre à l'adjudicataire un certificat indiquant les sommes dont il est tenu à la suite de la vente, à savoir :**

- 1° le prix ;**
- 2° les intérêts ;**
- 3° les frais, droits et honoraires ;**
- 4° tous autres accessoires.**

B) COMMENTAIRE

**10.386.** La disposition proposée correspond à l'article 1656 C. jud.

---

<sup>562</sup> Dujardin BUSB, 74, n° 257.

Étant donné que le cahier des charges n'est pas la seule manière de procéder à la vente, les termes « en vertu du cahier des charges » sont remplacés par les termes « à la suite de la vente ».

#### B.24. ARTICLE 10.51. PAIEMENT

##### A) TEXTE DE LOI

**10.387.**

##### ***Article 10.51. Paiement***

**L'adjudicataire paie les montants dont il est question à l'article 10.50, 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> de la manière déterminée dans le cahier des charges.**

**Il paie le montant visé à l'article 10.50, 3<sup>o</sup>, entre les mains de l'officier public ou ministériel commis.**

**L'acheteur est libéré par ces paiements.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.388.** La disposition proposée correspond à l'article 1657 C. jud. Quelques modifications ont été apportées par rapport au texte de loi actuel.

Dans la doctrine, il a été suggéré d'adresser le versement que l'acheteur a effectué au notaire ou à l'huissier de justice intervenant plutôt que directement à la Caisse des Dépôts et Consignations et de permettre que les sommes soient déposées auprès d'une autre institution financière<sup>563</sup>. Le premier alinéa de la disposition proposée donne une base légale à une telle procédure.

Le paiement libératoire est effectué conformément à la disposition proposée de la manière prévue dans le cahier des charges. Le cahier des charges doit indiquer si les sommes doivent être versées à la Caisse des Dépôts et Consignations ou à une autre institution financière avec, le cas échéant, la désignation du compte de consignation au nom du notaire ou de l'huissier de justice qui est rendu indisponible par l'institution financière jusqu'à la remise des bordereaux déclarés exécutoires par le juge des saisies.

En ce qui concerne les frais, droits et honoraires relatifs à la vente, la règle reste qu'ils soient payés entre les mains du notaire ou d'un huissier de justice. La règle selon laquelle les paiements libèrent l'acheteur a également été conservée.

Les notions de « verser » et « versements » ont été remplacées par « payer » et « paiements » afin de couvrir les différents modes de paiement possibles.

**10.389.** À titre d'illustration, les conditions de paiement du cahier des charges de la vente publique récente du MT « ATLANTIC GALAXY » à Anvers en 2011 sont présentées ci-dessous :

---

<sup>563</sup> Delwaide SB, 275-276, n° 231; Dujardin BUSB, 76, n° 260 ; comp. Van Lennep, R., *Gerechtiged Wetboek*, Leuven, Universitas, 1969, 1755.

## Article 9 – PAIEMENT DU PRIX D'ACHAT PAR L'ACHETEUR

*Onmiddellijk na de toewijzing onder de opschortende voorwaarde van afwezigheid van hoger bod, moet de koper in handen van de verkoophoudende gerechtsdeurwaarder een borg stellen, in de vorm van*

*- ofwel een onvoorwaardelijke en onherroepelijke bankwaarborg uitgaande van een Belgische bank en luidende in Euro en waarvan de geldigheidstermijn tenminste drie maanden dient te zijn, en dit ten bedrage van één miljoen Euro (€ 1.000.000);*

*- ofwel een door een Belgische bank onvoorwaardelijke en onherroepelijke gewaarborgde bankcheque voor een bedrag van één miljoen Euro (€ 1.000.000), in welk geval de termijn van de waarborg tenminste drie maanden dient te zijn.*

*De koper is gehouden de koopprijs met bijhorigheden te betalen :*

*- ofwel met een door een Belgische bank onvoorwaardelijke en onherroepelijke gewaarborgde bankcheque luidende in Euro, in welk geval de termijn van de waarborg tenminste drie maanden dient te zijn;*

*- ofwel door een Europese overschrijving (iban & bic) of een internationale (swift) overschrijving in Euro op de rubriekrekening van het kantoor van de verkoophoudende gerechtsdeurwaarder.*

*De betaling van de volledige koopsom moet geschieden ten kantore, in handen en tegen kwijting van de verkoophoudende gerechtsdeurwaarder, binnen drie werkdagen na het verstrijken van de termijn van hoger bod vermeerderd met de termijn voor het instellen van de vorderingen tot nietigverklaring, of binnen drie werkdagen na het verstrijken van de termijn voor het instellen van de vorderingen tot nietigverklaring na de toewijzing ingevolge hoger bod, indien het schip hem definitief is toegewezen.*

*De gerechtsdeurwaarder is in voorkomend geval gemachtigd, ofwel de hem bij de voorlopige toewijzing overhandigde bankwaarborg te verzilveren, ofwel de hem bij de voorlopige toewijzing overhandigde gecertificeerde bankcheque te innen, vanaf de vierde werkdag na het verstrijken van de voormelde termijnen.*

*Verkiest de koper te betalen op de wijze die hierboven is uiteengezet, dan wordt hem de verstrekte bankwaarborg bij de volledige betaling – zijnde binnen de tien werkdagen na de creditering van de rubriekrekening van de verkoophoudende gerechtsdeurwaarder - teruggegeven.*

*Indien na hoger bod degene aan wie het schip definitief wordt toegewezen niet dezelfde is als de eerste koper, dan zal aan de eerste koper ofwel de door hem verstrekte bankwaarborg ofwel de door hem verstrekte gecertificeerde bankcheque worden teruggegeven binnen de tien werkdagen na de definitieve toewijzing.*

*Degene die pas ingevolge hoger bod koper wordt, is eveneens gehouden de volledige koopprijs te betalen op de wijze en binnen de termijnen zoals hierboven uiteengezet.*

*Deze betaling bevrijdt de koper.*

*De kosten van inning van cheques zijn ten laste van de koper. Dit moet op elke cheque zijn vermeld. De bepalingen van dit article doen geen afbreuk aan de dwingende voorschriften ter zake uitgevaardigd door de Nationale Bank van België.*

## B.25. ARTICLE 10.52. DÉSIGNATION D'UN LIQUIDATEUR

### A) TEXTE DE LOI

**10.390.**

#### **Article 10.52. Désignation d'un liquidateur**

**Le dossier de la procédure d'adjudication et d'ordre est déposé au greffe du juge des saisies par l'officier public ou ministériel commis. Celui-ci présente une requête au juge des saisies aux fins de faire désigner un liquidateur.**

**Le dépôt du dossier et de la requête a lieu dans les huit jours à compter de :**

**1° l'expiration du délai de huit jours prévu à l'article 10.46, si, dans ce délai, l'adjudication n'est pas attaquée ;**

2° l'expiration du délai d'un mois après la prononciation du jugement qui a statué sur la demande en nullité ;  
3° ou en cas d'appel du jugement, de la dénonciation de l'arrêt à l'officier public ou ministériel commis, par la partie la plus diligente.  
L'article 4.8, § 1, 2, 3, 4, 6, deuxième alinéa et 7 est d'application au liquidateur de manière correspondante.

B) COMMENTAIRE

**10.391.** La disposition proposée correspond à l'article 1658 C. jud.

**10.392.** La doctrine s'est demandé pourquoi la désignation du liquidateur conformément à l'article 1658 C. jud. devait faire l'objet d'une requête distincte étant donné que la désignation d'un liquidateur est obligatoire et pourrait donc intervenir d'office<sup>564</sup>. Par ailleurs, il est difficile de comprendre en quoi consisterait pour le notaire ou l'huissier de justice la difficulté d'introduire une telle requête en même temps que le dépôt du dossier de la procédure d'adjudication et d'ordre au greffe. La réglementation actuelle ne semble pas induire de problèmes importants.

**10.393.** Les juges et tribunaux compétents dans le cadre de la procédure de partage ne sont pas désignés avec une précision suffisante dans les dispositions en vigueur du Code judiciaire. Dans les articles 1658, 1660, 1664, 1666, 1667, 1673 et 1675 C. jud., il est actuellement question du « juge », ou alors du « juge des saisies », ou encore du « tribunal ». Il n'est pas indiqué clairement quel juge ou tribunal le législateur vise. On peut déduire du rapport du Commissaire royal Van Reepinghen que le juge des saisies répond de tous les aspects du partage, fût-ce sur proposition du liquidateur. Le juge des saisies accepte ou rejette les créances, en estime le montant et détermine leur rang<sup>565</sup>.

Cette interprétation semble toutefois contraire à l'article 574, 7° C. jud., qui confère au tribunal de commerce la compétence de connaître « des demandes en matières maritime et fluviale *et notamment de l'examen des créances à l'occasion d'une répartition des deniers provenant de l'adjudication d'un bâtiment saisi* » (mise en évidence ajoutée). La jurisprudence à Anvers est établie de telle sorte que, pour l'ordonnance de nomination du liquidateur, la procédure est renvoyée au tribunal de commerce ou la procédure de partage est poursuivie<sup>566</sup>. Il ressort de renseignements que Storme a obtenus pour une contribution de 1985 que le juge des saisies gantois ne renvoyait pas au tribunal de commerce<sup>567</sup>. Depuis lors, il s'avère toutefois relever également de la tâche du juge des saisies gantois, pour la désignation d'un liquidateur pour l'examen des créances et le partage du prix adjugé, de renvoyer au tribunal de commerce<sup>568</sup>. Probablement peut-on partir du principe que cette jurisprudence est universellement suivie<sup>569</sup>. Il semble par conséquent adéquat d'apporter également plus de clarté sur le plan législatif et de conférer une base légale à l'interprétation en vigueur sur ce plan.

<sup>564</sup> Dujardin BUSB, 78, n° 269; Van Lennep, R., *Gerechdelijk Wetboek*, Leuven, Universitas, 1969, 1756.

<sup>565</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 354; Delwaide SB, 272-273, n° 227.

<sup>566</sup> Delwaide SB, 273, n° 227 ; voir aussi Dujardin BUSB, 81-84, n° 277 et 282-288.

<sup>567</sup> Storme, M., "Rechter ter zee. Beschouwingen over de tussenkomst van de rechter dans scheepszaken", *TBH* 1985, (420), 437, n° 24.

<sup>568</sup> Sais. Gand 22 avril 1985, *TGR* 1985, 90.

<sup>569</sup> Voir Theunis, J., "Belgium", dans Theunis, J., Claringbould, M., Saldanha, W. et Ivkovic, G., *Arrest of ships*, II, Londres / New York / Hambourg / Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1986, (1), 29, qui ne fait pas état d'une quelconque disparité entre les différents juges compétents territorialement.

Le premier alinéa explique, conformément à l'interprétation en vigueur que, dans cette phase de la procédure, le juge des saisies et le greffe du juge des saisies interviennent<sup>570</sup>.

**10.394.** Au dernier alinéa, plusieurs dispositions de l'Ébauche de Code belge de la Navigation relative au statut des liquidateurs de fonds de limitation sont déclarées applicables en conséquence aux liquidateurs visés ici. Cette mesure vise à introduire des garanties qualitatives, en autorisant uniquement des avocats spécialisés à exercer le mandat de liquidateur.

Par ailleurs, on peut se demander pourquoi des huissiers de justice spécialisés ou des notaires ne pourraient pas aussi intervenir en tant que liquidateur<sup>571</sup>. Pour le moment, un tel élargissement n'est pas prévu.

## B.26. ARTICLE 10.53. NOTIFICATION AU REGISTRE BELGE DES NAVIRES

### A) TEXTE DE LOI

**10.395.**

#### ***Article 10.53. Notification au Registre belge des Bâtiments***

**Dans le délai prévu à l'article 10.52, l'officier public ou ministériel remet deux extraits signés de l'acte d'adjudication et de vente au Registre belge des Bâtiments.**

**L'officier public ou ministériel délivre également au Registre belge des Bâtiments le certificat visé à l'article 3.99.**

**Le Registre belge des Bâtiments inscrit l'acte et le certificat dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur.**

**À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation du bâtiment saisi, le Registre belge des Bâtiments se limite au dépôt des pièces dans le registre de dépôts.**

### B) COMMENTAIRE

**10.396.** La disposition proposée correspond à l'article 1659 C. jud.

La référence à l'article 1658 C. jud. a été remplacée par une référence à l'article correspondant dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

La terminologie concernant le registre des bâtiments et le conservateur des hypothèques maritimes a été adaptée à la terminologie de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. À propos de la nouvelle rédaction, une concertation a également été menée avec le Conservateur des hypothèques maritimes.

Il ressort de l'« acte d'adjudication et de vente » visé au premier alinéa qu'il a entre-temps été procédé au paiement.

---

<sup>570</sup> Voir *supra*, n° 10.366.

<sup>571</sup> Précédemment, il a été mentionné qu'après une saisie-exécution sur navire, le liquidateur du prix de vente avait des tâches et compétences moins vastes que le liquidateur du fonds de limitation. En cas de partage proportionnel et de collocation, c'est le juge qui prend toutes les décisions tandis que le liquidateur donne seulement un avis (voir Dujardin BUSB, 79, n° 270). Voir par ailleurs le Rapport du Commissaire royal Van Reepinghen (*Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 353-354), qui envisageait que le juge des saisies prenait les décisions en cas de partage proportionnel et de collocation.

**10.397.** La radiation de toutes sortes d'inscriptions sur le bâtiment à l'occasion de la vente forcée et du partage proportionnel ainsi que de l'ordre consécutifs n'est pas réglée clairement dans le texte de loi actuel.

Dans la disposition proposée, il est par conséquent prescrit à titre complémentaire que l'huissier de justice ou le notaire intervenant, outre un extrait de l'acte d'adjudication, délivre également un certificat attestant qu'il a payé les sommes dues par lui. Moyennant production de ce certificat au Registre belge des Bâtiments, celui-ci procède d'office, en vertu de l'article 3.99 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, à la radiation de toutes les inscriptions existantes jusqu'à l'adjudication définitive relative au bâtiment vendu en vente forcée. Cette réglementation tente d'apporter la sécurité juridique et de réduire au minimum les formalités et procédures pour obtenir la radiation. Elle est inspirée par le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen et une proposition *de lege ferenda* faite par l'huissier de justice Dujardin dans son ouvrage consacré à la saisie conservatoire et à la saisie-exécution sur bâtiments<sup>572</sup>, et répond aux remarques en la matière de Delwaide. Elle est par ailleurs conforme à l'article 11.3 de la Convention internationale de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes, à l'article 12.5 de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et à l'article 5 *Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships* du CMI. Enfin, elle se fonde également sur la concertation avec le conservateur des hypothèques maritimes.

#### B.27. ARTICLE 10.54. PUBLICATION

##### A) TEXTE DE LOI

**10.398.**

#### ***Article 10.54. Publication***

**Dans les quinze jours de la notification qui lui est faite, par le greffier, de l'ordonnance du juge des saisies, le liquidateur adresse aux créanciers inscrits et opposants et à ceux qui se sont fait connaître à l'officier public ou ministériel commis, un avis par lequel il les informe de sa nomination et de la déclaration qu'ils ont à faire au greffe, conformément à l'article 10.55.**

**L'avis est publié, dans le même délai, par les soins du liquidateur :**

**1° au Moniteur belge ;**

**2° dans un périodique au moins hebdomadaire qui est soit destiné spécifiquement à la navigation, soit publié dans l'arrondissement où siège le tribunal ;**

**3° si c'est utile, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation ;**

**4° par voie électronique prescrite éventuellement à titre additionnel par le Roi.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.399.** La disposition proposée correspond à l'article 1660 C. jud.

**10.400.** Concernant l'article 1660, premier alinéa C. jud. relatif à l'avis que le liquidateur transmet aux créanciers pour leur faire savoir qu'il est nommé et qu'ils doivent faire une déclaration de leur

---

<sup>572</sup> Dujardin BUSB, 72, n° 248.

créance, la description des catégories de créanciers pose un problème similaire à celui évoqué précédemment à propos de l'article 1555, premier alinéa C. jud.<sup>573</sup>. En vertu de la version en néerlandais de l'article 1660, premier alinéa, le liquidateur doit transmettre un avis « de ingeschreven schuldeisers die verzet hebben gedaan en aan degene die zich aan de benoemde openbare of ministeriële ambtenaar kenbaar hebben gemaakt ». Selon la version en français du texte, il adresse son avis « aux créanciers inscrits et opposants et à ceux qui se sont fait connaître à l'officier public ou ministériel commis » (mise en évidence ajoutée). Dujardin estime, tout comme en ce qui concerne l'article 1555, premier alinéa, que les créanciers opposants qui n'ont pas poursuivi l'éviction mais se sont opposés au produit de la vente doivent également être impliqués dans la procédure<sup>574</sup>. Van Lennep était également de cet avis<sup>575</sup>. Les termes « inscrits et opposants » ne pourraient donc pas se lire comme une condition cumulative. Cette interprétation est défendue ici aussi par le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen, dans lequel on peut lire ce qui suit :

*L'article 1660 organise la publicité de la procédure de distribution, de manière à en avertir efficacement les créanciers: à ceux qui sont inscrits, opposants ou qui se sont fait connaître, le liquidateur doit adresser un avis [...]»<sup>576</sup>.*

Le texte de loi proposé ici explique que les catégories suivantes reçoivent l'avis du liquidateur : les créanciers hypothécaires et saisissants (« créanciers inscrits »), les créanciers qui n'ont pas pratiqué de saisie mais qui ont fait opposition à la remise du prix de vente (« créanciers opposants ») et ceux qui se sont fait connaître au notaire ou à l'huissier de justice.

**10.401.** Le régime de la publication repris au dernier alinéa est calqué sur des dispositions similaires ailleurs dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

## B.28. ARTICLE 10.55. DÉCLARATION DE CRÉANCES

### A) TEXTE DE LOI

#### 10.402.

##### ***Article 10.55. Déclaration de créances***

**Dans les trois mois de l'envoi de l'avis qui leur est adressé par le liquidateur, les créanciers doivent faire parvenir au greffe du tribunal de commerce par lettre recommandée, à peine de déchéance de leurs droits sur le prix de l'adjudication, la déclaration du montant de leur créance ou de son estimation provisoire et, le cas échéant, du privilège ou de l'hypothèque auquel ils prétendent et des demandes en justice qu'ils ont introduites.**

**Cette déclaration contient élection de domicile.**

**Les pièces justificatives y sont jointes.**

### B) COMMENTAIRE

**10.403.** La disposition proposée correspond à l'article 1661 C. jud.

<sup>573</sup> Voir *supra*, n° 10.363.

<sup>574</sup> Dujardin BUSB, 81, n° 276.

<sup>575</sup> Van Lennep, R., *Gerechtelijk Wetboek*, Leuven, Universitas, 1969, 1756-1757.

<sup>576</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 355.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est expliqué que la déclaration doit être faite au greffe du tribunal de commerce<sup>577</sup>.

#### B.29. ARTICLE 10.56. INTERRUPTION DE LA PRESCRIPTION

##### A) TEXTE DE LOI

**10.404.**

***Article 10.56. Interruption de la prescription***

**La prescription de la créance cesse de courir à partir de la date de l'envoi de la déclaration si celle-ci est parvenue au greffe dans les délais.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.405.** La disposition proposée correspond à l'article 1662 C. jud.

La disposition relative à l'interruption de la « prescription » *du privilège* a été abrogée étant donné que l'article 3.48 *7*<sup>o</sup> article 3.50, § 2 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation relatif à la déchéance des privilèges sur bâtiments contient une réglementation concluante<sup>578</sup>.

#### B.30. ARTICLE 10.57. LISTE DES CRÉANCES ET AVIS

##### A) TEXTE DE LOI

**10.406.**

***Article 10.57. Liste des créances et avis***

**À l'expiration du délai de déclaration des créances, le liquidateur dépose au greffe du tribunal de commerce, dans les quinze jours, la liste des créances déclarées avec la mention des hypothèques et des privilèges invoqués par les créanciers.  
Il y joint son avis au sujet du fondement de ces créances, les sûretés sur bâtiments et un projet de distribution ou d'ordre.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.407.** La disposition proposée correspond à l'article 1663 C. jud.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est expliqué que la liste et l'avis sont déposés au greffe du tribunal de commerce<sup>579</sup>.

**10.408.** La doctrine signale que le législateur a apparemment oublié les hypothèques à l'article 1663, deuxième alinéa C. jud., dans lequel il prévoit que le liquidateur doit rendre son avis

---

<sup>577</sup> Voir *supra*, n° 10.393.

<sup>578</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.463 et 3.468-3.471.

<sup>579</sup> Voir *supra*, n° 10.393.

au sujet du fondement des créances et des privilèges et un projet de distribution ou d'ordre. Dans le projet de distribution ou d'ordre, le liquidateur devra nécessairement tenir compte des hypothèques. Son avis motivé doit donc porter également sur la validité et le montant des créances hypothécaires<sup>580</sup>.

Par conséquent, le deuxième alinéa proposé explique que l'avis motivé du liquidateur doit en général comprendre les sûretés sur bâtiments.

#### B.31. ARTICLE 10.58. RÈGLEMENT DES LITIGES

##### A) TEXTE DE LOI

**10.409.**

***Article 10.58. Règlement des litiges***

**Dans les huit jours du dépôt par le liquidateur des pièces prévues à l'article 10.57, le greffier convoque sous pli judiciaire et dans les délais de citation, le liquidateur, le débiteur saisi et le créancier, à comparaître devant le tribunal de commerce, aux jour et heure préalablement fixés par le juge, pour y entendre statuer sur les contestations des créances et, s'il échet, sur les contredits relatifs au rang des sûretés sur bâtiments. Les créanciers peuvent prendre connaissance du dossier au greffe.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.410.** La disposition proposée correspond à l'article 1664 C. jud.

Il est expliqué, conformément à l'interprétation en vigueur, que le règlement des litiges est confié au tribunal de commerce<sup>581</sup>.

#### B.32. ARTICLE 10.59. CONCLUSIONS

##### A) TEXTE DE LOI

**10.411.**

***Article 10.59. Conclusions***

**Les contestations et les contredits sont produits en forme de conclusions.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.412.** La disposition proposée reprend littéralement l'article 1665 C. jud.

---

<sup>580</sup> Delwaide SB, 283, note 21.

<sup>581</sup> Voir *supra*, n° 10.393.

## B.33. ARTICLE 10.60. INSTANCES PENDANTES

### A) TEXTE DE LOI

10.413.

#### *Article 10.60. Instances pendantes*

**Si avant d'être déclarée, une créance a fait l'objet d'une demande en justice sur laquelle il n'a pas été statué par une décision définitive au fond, cette demande est renvoyée au tribunal de commerce saisi de l'examen des créances, selon les règles énoncées aux articles 661 à 663 du Code judiciaire.**

**Si la demande a été soumise au juge d'appel, une copie de la décision d'appel est transmise, à la diligence du liquidateur, par les soins du greffier, au tribunal de commerce saisi de la contestation des créances.**

### B) COMMENTAIRE

**10.414.** La disposition proposée correspond à l'article 1666 C. jud.

**10.415.** À l'article 1666, premier alinéa C. jud., le législateur a commis une erreur manifestement imputable à une coquille d'impression. La disposition concerne le cas dans lequel une créance faisait déjà l'objet d'une instance pendante avant sa déclaration. Il est mentionné que cette demande est renvoyée au tribunal saisi de l'examen des créances, « selon les règles énoncées aux articles 1661 à 1663 ». Toutefois, les règles générales en matière de renvoi figurent dans les articles 661 à 663 C. jud.<sup>582</sup>. Le législateur visait vraisemblablement à déclarer ces dispositions applicables. La nouvelle réglementation corrige cette erreur.

**10.416.** Conformément à l'interprétation en vigueur, il est une nouvelle fois expliqué dans la disposition proposée que l'examen et le règlement des contestations à propos des créances déclarées sont assurés par le tribunal de commerce<sup>583</sup>.

## B.34. ARTICLE 10.61. JUGEMENT

### A) TEXTE DE LOI

10.417.

#### *Article 10.61. Jugement*

**Le tribunal, après avoir entendu le liquidateur en son avis, statue par un seul jugement sur l'ensemble des contestations et des contredits qui lui ont été soumis ; il arrête le tableau de répartition des deniers.**

**Néanmoins, si certaines contestations n'étaient pas en état, le tribunal peut liquider les droits des parties en y comprenant le montant des créances contestées, lequel, provisoirement consigné, est ultérieurement distribué dans les mêmes formes, s'il échet. Le jugement n'est pas susceptible d'opposition.**

<sup>582</sup> Delwaide SB, 283, note 28.

<sup>583</sup> Voir *supra*, n° 10.393.

B) COMMENTAIRE

**10.418.** La disposition proposée correspond à l'article 1667 C. jud.

Conformément à l'interprétation en vigueur, il est encore expliqué dans les dispositions proposées que le règlement des contestations est assuré par le tribunal de commerce<sup>584</sup>.

B.35. ARTICLE 10.62. INTÉRÊTS

A) TEXTE DE LOI

**10.419.**

***Article 10.62. Intérêts***

**Les intérêts et arrérages dus aux créanciers colloqués cessent de courir à partir de l'adjudication.**

B) COMMENTAIRE

**10.420.** La disposition proposée reprend littéralement l'article 1668 C. jud.

Par « adjudication », il faut entendre dans sa disposition la vente définitive du bâtiment<sup>585</sup>.

B.36. ARTICLE 10.63. NOTIFICATION DU JUGEMENT

A) TEXTE DE LOI

**10.421.**

***Article 10.63. Notification du jugement***

**Dans les huit jours le greffier notifie le jugement, sous pli judiciaire, au liquidateur et aux parties.**

B) COMMENTAIRE

**10.422.** La disposition proposée reprend littéralement l'article 1669 C. jud.

---

<sup>584</sup> Voir *supra*, n° 10.393.

<sup>585</sup> Dujardin BUSB, 86, n° 302 ; Van Lennep, R., *Gerechtelijk Wetboek*, Leuven, Universitas, 1969, 1760.

B.37. ARTICLE 10.64. RÈGLEMENT SÉPARÉ DES CRÉANCES

A) TEXTE DE LOI

10.423.

*Article 10.64. Règlement séparé des créances*

**Il est procédé de la même manière qu'indiqué dans l'article précédent pour les demandes relatives aux créances dont le jugement a été réservé.**

**Si elles sont rejetées, leur montant est réparti entre les créanciers définitivement admis, conformément au tableau de répartition.**

B) COMMENTAIRE

10.424. La disposition proposée reprend presque littéralement l'article 1670 C. jud.

B.38. ARTICLE 10.65. AFFECTATION DU PRIX

A) TEXTE DE LOI

10.425.

*Article 10.65. Affectation du prix*

**Le prix d'adjudication est affecté par préférence au paiement des créances admises au procès-verbal définitif de distribution ou d'ordre.**

**Cette affectation est opposable à tous autres créanciers et, le cas échéant, à la faillite du débiteur, prononcée après l'adjudication ou la réorganisation judiciaire du débiteur qui est homologuée ou ordonnée après l'adjudication.**

B) COMMENTAIRE

10.426. La disposition proposée correspond à l'article 1671 C. jud.

Le deuxième alinéa a été adapté aux procédures de réorganisation judiciaire instaurées par la loi du 31 janvier 2009 relative à la continuité des entreprises<sup>586</sup>. L'affectation prioritaire du prix de la vente forcée au paiement des créances impliquées dans la procédure de répartition proportionnelle et d'ordre ne doit pas seulement pouvoir être invoquée contre la faillite du débiteur mais aussi contre les procédures, instaurées par la loi récente, du plan de réorganisation judiciaire et du transfert sous autorité de justice.

---

<sup>586</sup> M.B. 9 février 2009 (Ed. 1).

B.39. ARTICLE 10.66. APPEL

A) TEXTE DE LOI

10.427.

***Article 10.66. Appel***

**Le liquidateur est averti de l'appel et de la fixation par les soins du greffier de la cour. L'arrêt, rendu après l'audition du liquidateur en son avis, lui est notifié par le greffier sous pli judiciaire, en même temps qu'aux parties.**

B) COMMENTAIRE

10.428. La disposition proposée reprend littéralement l'article 1672 C. jud.

B.40. ARTICLE 10.67. BORDEREAUX DE COLLOCATION

A) TEXTE DE LOI

10.429.

***Article 10.67. Bordereaux de collocation***

**Dans les quinze jours qui suivent l'expiration du délai d'appel ou, le cas échéant, dans les quinze jours qui suivent la notification de l'arrêt, le liquidateur délivre aux créanciers les bordereaux de collocation.**

**Ceux-ci sont établis pour le montant qui a été attribué aux créanciers sous déduction du prorata des frais et honoraires du liquidateur.**

**Les bordereaux sont déclarés exécutoires par le juge des saisies.**

B) COMMENTAIRE

10.430. La disposition proposée reprend littéralement l'article 1673 C. jud.

B.41. ARTICLE 10.68. QUITTANCE

A) TEXTE DE LOI

10.431.

***Article 10.68. Quittance***

**Les créanciers donnent quittance de leur collocation.**

B) COMMENTAIRE

10.432. La disposition proposée correspond à l'article 1674 C. jud.

10.433. La radiation de l'inscription sur le navire à l'occasion de la vente forcée et de la répartition proportionnelle et de l'ordre consécutifs n'est pas réglée clairement dans la législation en vigueur.

L'article 1674 C. jud. dispose que les créanciers hypothécaires consentent, s'il échet, à la radiation de leur inscription hypothécaire. Delwaide affirme que la disposition est incomplète parce que la radiation des transcriptions, de la saisie conservatoire et du commandement de payer est nécessaire également<sup>587</sup>. Il n'est pas évident de savoir de quelles transcriptions il parle. La formalité de la transcription ne consiste en effet pas en la conservation des hypothèques maritimes<sup>588</sup>. Par ailleurs, il faut remarquer que la radiation de la saisie-exécution pourrait également être nécessaire.

En ce qui concerne cette problématique, Dujardin propose de compléter l'article 1659 C. jud. par la règle que la remise au conservateur des hypothèques maritimes de l'extrait de l'acte de collocation (après vente forcée) entraîne la radiation des inscriptions existant jusqu'à l'adjudication définitive à propos du navire vendu en vente forcée<sup>589</sup>.

Le rapport du Commissaire royal Van Reepinghen précisait déjà que « mention des versements [par l'acheteur] est faite à la conservation des hypothèques maritimes et vaut radiation de toutes inscriptions existantes »<sup>590</sup>. Cette règle s'avère cependant ne pas avoir été reprise expressément dans le texte de loi actuel<sup>591</sup>. Dujardin estime par ailleurs que la « radiation » visée des inscriptions n'entraîne pas la radiation matérielle des inscriptions qui continuent généralement à grever le navire jusqu'à la fin des travaux de liquidation<sup>592</sup>. Que la radiation puisse encore être à l'ordre du jour à la fin de la liquidation est confirmé dans l'article 1674 C. jud. susmentionné. La radiation matérielle des inscriptions, si elle n'intervient pas avec le consentement des parties intéressées, pourrait seulement être obtenue en introduisant une procédure séparée en citation dont plusieurs aspects ne semblent pas être réglés de manière juridiquement sûre<sup>593</sup>.

Afin de créer - surtout dans l'intérêt de l'acheteur - un régime juridiquement sûr avec un minimum de formalités de procédure, il semble souhaitable de préciser dans le nouveau texte de loi que le versement des sommes dues par l'acheteur est signalé au conservateur des hypothèques maritimes, après quoi celui-ci procède à la radiation de toutes les inscriptions, existant à la date de l'adjudication définitive, concernant le navire vendu en vente forcée.

Contrairement à ce que propose Dujardin, la seule remise au conservateur des hypothèques maritimes de l'extrait de l'acte de collocation ne semble pas suffire pour y associer la radiation d'office de toutes les inscriptions. L'extrait de l'acte de collocation ne semble en effet pas, en vertu de la législation actuelle, impliquer nécessairement la constatation que l'acheteur a effectivement payé les sommes dont il est redevable. C'est seulement lorsque le paiement libératoire a été effectué que toutes les inscriptions sur le navire semblent pouvoir être radiées.

À présent que la réglementation proposée instaure un système de radiation d'office des inscriptions après paiement libératoire par l'acheteur (art. 10.53 j° art. 3.99), la disposition de l'article 1674 C. jud. mentionnant qu'après l'adjudication des sommes fixées dans la répartition et

---

<sup>587</sup> Delwaide SB, 280, n° 241.

<sup>588</sup> De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypotheken op schepen*, Malines, Kluwer, 2006, 7, n° 20.

<sup>589</sup> Dujardin BUSB, 72, n° 248.

<sup>590</sup> *Doc. Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 60, 354.

<sup>591</sup> Van Lennep semblait néanmoins ne pas y voir de problème et a exprimé la position citée dans le Rapport de Van Reepinghen comme s'il s'agissait de droit en vigueur (Van Lennep, R., *Gerechtelijk Wetboek*, Leuven, Universitas, 1969, 1755).

<sup>592</sup> Dujardin BUSB, 77, 264.

<sup>593</sup> Voir l'exposé dans Dujardin BUSB, 87-94, n° 306-326.

l'ordre, les créanciers hypothécaires consentent à la radiation de leur inscription hypothécaire est abrogée. En effet, leur inscription devrait déjà avoir été radiée précédemment.

B.42. ARTICLE 10.69. FRAIS ET HONORAIRES DU LIQUIDATEUR

A) TEXTE DE LOI

10.434.

*Article 10.69. Frais et honoraires du liquidateur*

**L'état des frais et honoraires du liquidateur est taxé par le juge des saisies qui peut de même, au cours de la liquidation, ordonner le versement d'une provision au liquidateur. L'ordonnance de taxation détermine la répartition du montant des frais et honoraires au prorata des sommes colloquées. Les sommes allouées au liquidateur lui sont payées, sur production de l'expédition de l'ordonnance.**

B) COMMENTAIRE

**10.435.** La disposition proposée correspond à l'article 1675 C. jud.

Étant donné que les fonds ne sont plus nécessairement placés auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, la référence à l'« agent de la Caisse des Dépôts et Consignations » du dernier alinéa de l'article 1675 C. jud. est abrogée dans la disposition proposée.

## 4. EMPLOI DES LANGUES DANS LES INSTANCES MARITIMES ET FLUVIALES

### A. RÉGIME ACTUEL

#### A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

**10.436.** En ce qui concerne la régulation de l'emploi des langues dans les instances maritimes et fluviales, il faut avant tout rappeler l'article 30 de la Constitution qui dispose que l'emploi des langues parlées en Belgique est libre. L'emploi des langues ne peut être réglé « que par la loi, et seulement pour les actes de l'autorité publique et pour les affaires judiciaires ».

L'emploi des langues en matière judiciaires est réglé en Belgique par la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire<sup>594</sup> (ci-dessous « loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire »).

**10.437.** Sont en particulier pertinents les articles 1 à 10 inclus, 24 à 26 inclus et 27 à 29 inclus de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire.

Les principales règles peuvent être résumées comme suit :

- pour tous les tribunaux du Royaume, le français est utilisé dans la partie francophone du pays (art. 1<sup>er</sup>) et le néerlandais dans la partie néerlandophone du pays (art. 2). L'emploi de la langue française est par exemple obligatoire dans la province de Namur tandis que le néerlandais devra être utilisé en Flandre orientale ;
- dans l'arrondissement d'Eupen, la procédure sera menée en allemand (art. 2bis) ;
- pour l'arrondissement de Bruxelles, un régime distinct est d'application. L'acte introductif d'instance est rédigé en français si le défendeur est domicilié dans la région de langue française et en néerlandais s'il est domicilié dans la région de langue néerlandaise. Le demandeur a le choix entre le néerlandais et le français si le défendeur est domicilié dans une commune de l'agglomération bruxelloise ou n'a aucun domicile connu en Belgique. Le défendeur peut alors demander avant toute défense et avant toute autre exception que la procédure soit poursuivie dans l'autre langue (art. 4) ;
- devant toutes les juridictions d'appel, il est fait usage pour la procédure de la langue dans laquelle la décision attaquée est rédigée (art. 24). Il en va de même pour la procédure devant la Cour de Cassation (art. 27) ;
- si les pièces ou documents produits dans une instance sont rédigés dans une autre langue que celle de la procédure, le juge peut, à la demande de la partie contre laquelle ces pièces ou documents sont invoqués, ordonner par décision motivée la traduction de ceux-ci dans la langue de la procédure. La décision du juge n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel. Les frais de traduction entrent en taxe (art. 8).

---

<sup>594</sup> M.B. 22 juin 1935 (tel que modifié).

Les articles de loi visés sont rédigés comme suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

*Devant les juridictions civiles et commerciales de première instance, et les tribunaux du travail dont le siège est établi dans les provinces de Hainaut, de Luxembourg, de Namur et dans les arrondissements de Nivelles, Liège, Huy et Verviers, toute la procédure en matière contentieuse est faite en français.*

#### Article 2

*Devant les juridictions civiles et commerciales de première instance, et les tribunaux du travail dont le siège est établi dans les provinces d'Anvers, de Flandre occidentale, de Flandre orientale, de Limbourg et dans l'arrondissement de Louvain, toute la procédure en matière contentieuse est faite en néerlandais.*

#### Article 2bis

*Devant les juridictions civiles et commerciales de première instance, et le tribunal du travail dont le siège est établi dans l'arrondissement d'Eupen, toute la procédure en matière contentieuse est faite en allemand.*

#### Article 3

*La règle énoncée à l'article 2 s'applique également aux justices de paix et, si la demande n'excède pas le montant fixé à l'article 590 du Code judiciaire, aux tribunaux de police de l'arrondissement de Bruxelles qui siègent dans les matières visées à l'article 601bis du même Code et dont le ressort est composé exclusivement de communes flamandes, sises en dehors de l'agglomération bruxelloise.*

*Elle est pareillement applicable aux demandes portées devant le tribunal de première instance, le tribunal du travail, (le tribunal de commerce et, si la demande excède le montant fixé à l'article 590 du Code judiciaire, les tribunaux de police qui siègent dans les matières visées à l'article 601bis du Code judiciaire, dont le siège est établi dans l'arrondissement de Bruxelles), lorsque le tribunal a été saisi en raison d'une compétence territoriale déterminée par un lieu situé dans l'une des communes précitées.*

#### Article 4

*§ 1. 1. Sauf dans les cas prévus à l'article 3, l'emploi des langues pour la procédure en matière contentieuse devant les juridictions de première instance dont le siège est établi dans l'arrondissement de Bruxelles et, si la demande excède le montant fixé à l'article 590 du Code judiciaire, devant le tribunal de police de Bruxelles siégeant dans les matières visées à l'article 601bis du même Code est réglé comme suit :*

*L'acte introductif d'instance est rédigé en français si le défendeur est domicilié dans la région de langue française ; en néerlandais, si le défendeur est domicilié dans la région de langue néerlandaise; en français ou en néerlandais, au choix du demandeur, si le défendeur est domicilié dans une commune de l'agglomération bruxelloise ou n'a aucun domicile connu en Belgique.*

*La procédure est poursuivie dans la langue employée pour la rédaction de l'acte introductif d'instance, à moins que le défendeur, avant toute défense et toute exception même d'incompétence, ne demande que la procédure soit poursuivie dans l'autre langue.*

*§ 2. La demande prévue à l'alinéa précédent est faite oralement par le défendeur comparissant en personne ; elle est introduite par écrit lorsque le défendeur comparaît par mandataire. L'écrit doit être tracé et signé par le défendeur lui-même ; il reste annexé au jugement.*

*Le juge statue sur-le-champ. Il peut refuser de faire droit à la demande si les éléments de la cause établissent que le défendeur a une connaissance suffisante de la langue employée pour la rédaction de l'acte introductif d'instance. La décision devient exécutoire sur minute et avant enregistrement, sans autres procédures ni formalités ; le prononcé de la décision, même en l'absence des parties, vaut signification.*

*§ 3. La même demande de changement de langue peut être formulée sous les mêmes conditions par les défendeurs domiciliés dans une des communes de Drogenbos, Kraainem, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Wemmel, Wezembeek-Oppeem.*

## Article 5

*Sauf dans les cas prévus à l'article 3, l'emploi des langues pour la procédure en matière contentieuse devant les tribunaux de police de Hal et de Vilvorde siégeant dans les matières visées à l'article 601bis du Code judiciaire est réglé comme suit, si la demande excède le montant fixé à l'article 590 du même Code :*

*L'acte introductif d'instance est rédigé en néerlandais et la procédure est poursuivie dans cette langue, à moins que le défendeur, avant toute défense et toute exception, même d'incompétence, ne demande que la procédure soit poursuivie en français.*

*Dans ce cas, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 4, § 2.*

*Si le juge fait droit à la demande, il renvoie la cause au tribunal de police de Bruxelles.*

## Article 6

*§ 1. Lorsque, dans une même affaire, il y a plusieurs défendeurs, et qu'en vertu de l'article 4 l'acte introductif d'instance doit être rédigé en français ou en néerlandais, selon que le défendeur est domicilié dans (la région de langue française) ou dans (la région de langue néerlandaise), il est fait usage, pour la rédaction de cet acte, de l'une ou l'autre de ces langues selon que la majorité des défendeurs est domiciliée dans une commune wallonne ou dans une commune flamande.*

*Il n'est pas tenu compte pour le calcul de cette majorité du défendeur qui n'a aucun domicile connu.*

*En cas de parité, l'acte introductif d'instance est rédigé en français ou en néerlandais, selon le choix du demandeur.*

*§ 2. Lorsque, dans une même affaire, il y a plusieurs défendeurs et que, en vertu de l'article 4, le choix de la langue de la procédure appartient au défendeur, il est fait usage de la langue demandée par la majorité. Toutefois, le juge peut refuser de faire droit à cette demande si les éléments de la cause établissent que la majorité des défendeurs ont une connaissance suffisante de la langue employée pour la rédaction de l'acte introductif d'instance. En cas de parité, le juge désigne lui-même la langue dans laquelle la procédure sera poursuivie, en tenant compte des besoins de la cause.*

*Le juge statue sur-le-champ. Sa décision doit être motivée; elle n'est susceptible ni d'opposition, ni d'appel. Elle est exécutoire sur minute et avant enregistrement, sans autres procédures ni formalités ; le prononcé de la décision, même en l'absence des parties, vaut signification.*

## Article 7

*§ 1. Lorsque les parties demandent de commun accord que la procédure soit poursuivie en néerlandais ou en allemand devant les juridictions visées à l'article 1er et à l'article 4, § 1er, ou en français ou en allemand devant les juridictions visées aux articles 2, 3 et 4, § 1er, ou en néerlandais devant les juridictions visées à l'article 2bis, la cause est renvoyée à la juridiction de même ordre et de la langue demandée du même arrondissement ou à la juridiction de même ordre la plus proche située dans une autre région linguistique, ou à la juridiction de même ordre d'une autre région linguistique désignée par le choix commun des parties.*

*Lorsque les parties demandent de commun accord devant les juridictions indiquées à l'article 2bis, que la procédure soit poursuivie en français, la procédure est poursuivie en français devant cette même juridiction.*

*La demande prévue au présent paragraphe doit être faite par le demandeur dans l'acte introductif d'instance. Elle peut également être introduite par le défendeur. Elle doit être acceptée par les parties avant toute défense et toute exception, même d'incompétence.*

*§ 1bis. Lorsque le défendeur demeurant dans une des communes des cantons de Mouscron et de Comines ou dans une des communes du canton de Fouron-Saint-Martin demande que la procédure soit poursuivie en néerlandais devant les juridictions indiquées à l'article premier ou en français devant les juridictions indiquées à l'article 2, la procédure est poursuivie en cette langue devant le juge de paix ; la cause est renvoyée à la juridiction du même ordre la plus rapprochée du domicile du défendeur et d'un autre régime linguistique s'il s'agit d'une cause à juger par le tribunal de première instance appelé à statuer au premier degré ou par le tribunal de commerce ou encore par le tribunal de police lorsqu'il connaît des demandes visées à l'article 601bis du Code judiciaire.*

*L'appel des jugements de justice de paix est introduit devant la juridiction du régime linguistique correspondant à la langue du jugement, selon la même règle.*

*La demande doit être faite avant toute défense et toute exception, même d'incompétence. Elle est introduite par écrit lorsque le défendeur comparaît par mandataire.*

*§ 2. Le juge ordonne le renvoi nonobstant les règles de compétence territoriale. Sa décision n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.*

*Son prononcé, même en l'absence des parties, vaut signification.*

*À la diligence du greffier de la juridiction saisie, une expédition de la décision est transmise au greffier de la juridiction à laquelle la cause est renvoyée.*

*À la diligence de l'une des parties, le greffier inscrit la cause au rôle, sans frais.*

#### *Article 7 bis*

*§ 1. Devant les justices de paix à Kraainem, Rhode-Saint-Genèse et Meise, le défendeur domicilié à Drogenbos, Kraainem, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Wemmel, Wezembeek-Oppem peut demander que la procédure soit poursuivie en français avant toute défense et toute exception, même d'incompétence.*

*La demande prévue à l'alinéa précédent est faite oralement par le défendeur comparissant en personne ; elle est introduite par écrit lorsque le défendeur comparaît par mandataire.*

*Le juge statue sur-le-champ. Il peut refuser de faire droit à la demande si les éléments de la cause établissent que le défendeur a une connaissance suffisante de la langue employée pour la rédaction de l'acte introductif d'instance. La décision du juge doit être motivée; elle n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel ; elle est exécutoire sur minute et avant enregistrement sans autre procédure ni formalité.*

*Le prononcé de la décision, même en l'absence des parties, vaut signification.*

*§ 2. Les règles énoncées au § 1er s'appliquent également aux tribunaux de police de Hal et de Vilvorde siégeant dans les matières visées à l'article 601bis du Code judiciaire.*

*Dans ce cas, le juge transmet la cause à un juge nommé au tribunal de police de Bruxelles et également à son tribunal.*

#### *Article 8*

*Si les pièces ou documents produits dans une instance sont rédigés dans une autre langue que celle de la procédure, le juge peut, à la demande de la partie contre laquelle ces pièces ou documents sont invoqués, ordonner par décision motivée la traduction de ceux-ci dans la langue de la procédure. La décision du juge n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel. Les frais de traduction entrent en taxe.*

#### *Article 9*

*Les actes de la procédure gracieuse sont rédigés dans celle des langues qui est prévue par les articles précédents pour la juridiction contentieuse.*

*Les procès-verbaux des délibérations des conseils de famille sont faits dans la langue administrative de la commune où la tutelle s'est ouverte. Toutefois, lorsque les circonstances le justifient, le juge peut autoriser, par décision motivée, une dérogation à cette règle.*

*Dans l'agglomération bruxelloise, la majorité du conseil de famille, à ce formellement invité par le juge, décide dans quelle langue ces procès-verbaux sont établis. Il est fait mention, dans ceux-ci, de la décision prise.*

*Les décisions du juge prévues au présent article ne sont susceptibles ni d'oppositions ni d'appel.*

#### *Article 10*

*En matière de concordat judiciaire et de faillite, les avis, convocations et propositions dont la publication est requise par la loi, sont faits en français dans la région de langue française, en néerlandais dans la région de langue néerlandaise, en allemand et en français dans la région de langue allemande, et en néerlandais et en français dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale.*

#### Article 24

*Devant toutes les juridictions d'appel, il est fait usage pour la procédure de la langue dans laquelle la décision attaquée est rédigée.*

#### Article 24bis

*Lorsque la cour d'appel connaît des recours prévus à l'article 603 du Code judiciaire, la procédure est suivie dans la langue de la décision qui fait l'objet du recours.*

#### Article 25

*Devant la Cour d'appel jugeant en matière répressive en premier et dernier ressort, la procédure est faite en français, en néerlandais ou en allemand selon que le prévenu exerce des fonctions près d'une des juridictions prévues respectivement à l'article 1er, aux articles 2 et 3, ou à l'article 2bis, ou qu'il a sa résidence légale dans le ressort de l'une de ces juridictions.*

*Lorsque le prévenu exerce des fonctions près d'une des juridictions prévues à l'article 4 ou a sa résidence légale dans le ressort de l'une de ces juridictions, la procédure devant la Cour d'appel de Bruxelles est faite en français ou en néerlandais, selon que le prévenu a fait usage à l'information de l'une ou de l'autre de ces langues pour ses déclarations ou s'est conformé à l'article 16, § 2.*

*Lorsque le prévenu exerce des fonctions près des tribunaux du travail ou des tribunaux de commerce de Verviers et d'Eupen ou lorsqu'il a sa résidence légale dans le ressort de l'une de ces juridictions, la procédure devant la Cour d'appel de Liège est faite en français ou en allemand selon que le prévenu fait usage à l'information de l'une ou de l'autre de ces langues.*

*En temps de guerre, devant la Cour militaire jugeant en premier et dernier ressort, ainsi que devant la chambre des mises en accusation près cette Cour, la langue de la procédure est déterminée conformément à l'article 18.*

*La disposition de l'alinéa 3 de l'article 21 est applicable lorsque plusieurs prévenus sont impliqués dans la même affaire.*

#### Article 26

*Lorsqu'ils connaissent en degré d'appel de jugements arbitraux, rendus en néerlandais, les tribunaux de première instance, dont le siège est établi dans les provinces et l'arrondissement indiqués à l'article 1, renvoient la cause à la juridiction de même ordre la plus proche d'une autre région linguistique. De même lorsqu'ils connaissent en degré d'appel de jugements arbitraux, rendus en français, les tribunaux de première instance dont le siège est établi dans les provinces et l'arrondissement indiqués à l'article 2 renvoient la cause à la juridiction de même ordre la plus proche d'une autre région linguistique. La procédure de renvoi est faite conformément à l'article 7, § 2; la décision de renvoi n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.*

#### Article 27

*Si la décision attaquée a été rendue en français ou en néerlandais, la procédure devant la Cour de cassation est faite en la langue de cette décision.*

#### Article 27bis

*Si la décision attaquée a été rendue en allemand, il est fait application des règles suivantes : § 1. Dans les affaires auxquelles les règles de la procédure en cassation en matière civile sont applicables, le demandeur rédige à son choix la requête en cassation en français, en néerlandais ou en allemand. Si la requête est rédigée en français ou en néerlandais, le choix de la langue détermine à l'égard de tous la langue dans laquelle sera faite la procédure.*

*Si la requête est rédigée en allemand ou si plusieurs requêtes concernant la même décision sont rédigées en différentes langues, le premier président rend, dès l'introduction du pourvoi, une ordonnance déterminant la langue dans laquelle sera faite la procédure.*

§ 2. Dans les autres affaires, les déclarations de pourvoi sont faites et les requêtes ou mémoires sont rédigés par les parties à leur choix, en français, en néerlandais ou en allemand.

Si toutes les déclarations, toutes les requêtes et tous les mémoires concernant la même décision sont rédigés en français ou en néerlandais, le choix de la langue détermine à l'égard de tous la langue dans laquelle sera faite la procédure à l'audience.

Si les déclarations, requêtes et mémoires sont rédigés en allemand ou en différentes langues, le premier président rend, au moment de la distribution de la cause, une ordonnance déterminant la langue dans laquelle sera faite la procédure à l'audience.

§ 3. En toutes matières, le conseiller rapporteur peut ordonner la traduction, aux frais du Trésor, de tout ou partie des pièces.

#### Article 28

Les arrêts prononcés en français ou en néerlandais sont traduits respectivement en néerlandais et en français.

Si la décision attaquée a été rendue en allemand, l'arrêt est en outre traduit dans cette langue.

Les traductions sont établies sous le contrôle des membres de la Cour de cassation désignés à cet effet par le premier président.

#### Article 29

Dans la procédure postérieure au prononcé de l'arrêt, sont appliquées les règles relatives à l'emploi des langues qui régissaient l'instance sur laquelle a statué la décision dénoncée.

Lorsque la décision cassée a été rendue en allemand et que le renvoi a lieu devant une juridiction qui ne statue pas en cette langue, la procédure devant cette juridiction est faite dans la langue de cette dernière.

Les parties ou le prévenu selon le cas, ont le choix entre la langue de la juridiction ou la langue allemande.

A la demande des parties ou de l'une d'elles, ou d'office, le juge peut ordonner qu'il soit fait appel à un traducteur; les frais sont à charge du Trésor. L'arrêt ou le jugement est traduit en allemand.

**10.438.** Les sanctions à une violation des règles de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire et les conséquences d'un acte qui viole ces règles sont arrêtées à l'article 40, premier à troisième alinéas de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire. La disposition visée est énoncée comme suit :

#### Article 40

Les règles qui précèdent sont prescrites à peine de nullité. Celle-ci est prononcée d'office par le juge.

Cependant, tout jugement ou arrêt contradictoire qui n'est pas purement préparatoire couvre la nullité de l'exploit et des autres actes de procédure qui ont précédé le jugement ou l'arrêt.

Les actes déclarés nuls pour contravention à la présente loi interrompent la prescription ainsi que les délais de procédure impartis à peine de déchéance.

Est recevable le pourvoi en cassation formé après le rejet d'un premier pourvoi, si, sur le second, la Cour constate que le premier n'était entaché d'aucune autre nullité que celle résultant d'une contravention à la présente loi.

Dans le cas de l'alinéa précédent, le délai déterminé par la loi pour se pourvoir court du jour de la prononciation de l'arrêt qui a rejeté le premier pourvoi; si le délai déterminé par la loi est supérieur à un mois, il est réduit à cette durée.

La sanction de nullité est prononcée d'office par le juge. Même si une partie ne soulève pas elle-même la nullité, le juge y est tenu.

**10.439.** Pour une bonne compréhension, il faut souligner que les règles précédentes ne s'appliquent pas seulement pour les pièces de procédure qui émanent d'une partie (par exemple, une citation ou des conclusions) mais que les jugements doivent également être rédigés dans la

langue de la procédure (art. 37)<sup>595</sup>, ce qui signifie par exemple qu'un juge en appel frappera d'office la décision attaquée de nullité si la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire n'a pas été respectée par le premier juge.

Les plaidoyers, les avis et les demandes du ministère public, les déclarations verbales des parties, les rapports des experts et les déclarations des témoins se déroulent en principe aussi dans la langue de la procédure bien que certaines exceptions à cette règle soient possibles (art. 30-36).

Les articles 11 à 23<sup>ter</sup> de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire déterminent des règles linguistiques spécifiques en matière pénale. Le régime linguistique en matière pénale diffère du régime en matière civile et sort du volet de droit privé du projet actuel de révision.

La loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire contient par ailleurs encore plusieurs dispositions relatives à l'institution judiciaire et à la connaissance des langues par les magistrats, jurés et greffiers qui sortent également du volet du droit privé du projet actuel de révision.

## A.2. APPRÉCIATION

### A) CRITIQUE GÉNÉRALE

#### - APERÇU DES DIFFICULTÉS

**10.440.** À partir de la perspective du traitement des affaires maritimes et fluviales, la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire présente diverses problématiques :

- le caractère superflu des règles linguistiques strictes dans le contexte des activités maritimes, fluviales et portuaires internationales ;
- l'ambiguïté des critères utilisés dans la jurisprudence ;
- la sanction de nullité draconienne à prononcer d'office, sans possibilité d'atténuation ;
- l'inefficacité des règles linguistiques actuelles.

Nous reviendrons ci-dessous sur ces problématiques.

#### - CARACTÈRE SUPERFLU DES RÈGLES LINGUISTIQUES STRICTES DANS LE CONTEXTE DES ACTIVITÉS MARITIMES, FLUVIALES ET PORTUAIRES INTERNATIONALES

**10.441.** La législation sur l'emploi des langues en matière judiciaire a vu le jour pour éviter que l'instance d'un justiciable soit traitée - et conduite éventuellement à une condamnation - dans une langue qu'il ne comprend pas. C'était la *ratio legis* initiale de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire. Il ne fait aucun doute que cette législation linguistique était une nécessité absolue en 1935<sup>596</sup> et semble aujourd'hui encore pertinente dans certaines circonstances.

---

<sup>595</sup> Voir Clijmans, N., "De vereiste ééntaligheid van de akten van rechtspleging", note sous Cass. 18 octobre 2004, *RAGB* 2005, (854), 861, note 71.

<sup>596</sup> En ce qui concerne les dysfonctionnements antérieurs à l'entrée en vigueur de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, voir Marck, H., "Het ontstaan en de toepassing van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken", *RW* 1955-56, (161), 161-164 ; Lindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gand, E. Story-Scientia, 1973, 3-4, n° 1-2 ; Verguts, P., "Taal in de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur. Vervoerr.* 2004, (220), 224, n° 6 ; Brewaeyts, E., "De beroepsakte: in Vlaanderen Vlaams !", *De Juristenkrant* 2004, n° 99, 6.

Reste toutefois à se demander si, en matière commerciale, en général, et en matière maritime, en particulier, un assouplissement n'est pas nécessaire étant donné le caractère international du commerce, la domination de la langue anglaise comme *lingua franca* en matière maritime et la connaissance de cette langue largement répandue parmi les acteurs des activités maritimes et portuaires. La langue anglaise est la langue commune de l'équipage souvent hétérogène des navires, des autorités portuaires et des transporteurs. L'Organisation maritime internationale a choisi l'anglais pour le développement d'un Standard Marine Navigational Vocabulary, puis de Standard Marine Communication Phrases. L'anglais est à ce jour la langue dominante du droit maritime international. Le développement des textes des conventions qui visent souvent à l'harmonisation du droit maritime privé se déroule normalement en anglais. Il en va de même pour les conventions qui connaissent, hormis le texte anglais, d'autres versions authentiques. Au sein du Comité Maritime International, l'anglais est la langue de travail dominante. Très souvent, des contrats commerciaux transfrontaliers, en particulier des contrats de transport, sont rédigés en anglais. Par ailleurs, les négociations et la correspondance entre les parties sont majoritairement ou exclusivement menées aussi en anglais dans de tels cas<sup>597</sup>. L'autorégulation si typique des activités maritimes et portuaires internationales se déroule aussi en grande partie en anglais<sup>598</sup>.

On peut raisonnablement supposer que les parties maîtrisent la langue dans laquelle elles ont élaboré la convention et tenu leur correspondance et qu'elles comprennent à tout le moins le contrat qu'elles ont conclu. Dans la plupart des cas, les juges belges comprennent l'anglais.

Cette situation exige une application souple des règles linguistiques en matière judiciaire<sup>599</sup>.

En matière de pièces justificatives et de déclarations, un régime souple s'applique déjà. Selon la jurisprudence constante, le juge peut et doit tenir compte des pièces justificatives et déclarations qui sont rédigées ou déposées dans une autre langue que la langue de la procédure<sup>600</sup>. Comme prévu à l'article 8 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, le juge peut, à la demande de la partie contre laquelle ces pièces ou documents sont invoqués, voire d'office<sup>601</sup>, ordonner la traduction de ceux-ci dans la langue de la procédure. Il ne peut écarter les pièces des débats que s'il en a demandé la traduction et que les documents n'ont pas été traduits<sup>602</sup>. L'évaluation de la nécessité effective d'une traduction dans un cas concret, est donc déjà laissée au juge<sup>603</sup>. Une telle

<sup>597</sup> Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur.Vervoerr.* 2004, (220), 224, n° 6 ; Cachard, O., *Code maritime. Droit international et droits européens*, Bruxelles, Larcier, 2006, v-vi ("Avant-propos") ; Ponet, B., "Nul ne plaide par procureur" ... ni par langue étrangère ?", dans LA Huybrechts, (443), 450-451 ; Tetley, W., "Nationalism in a Mixed Jurisdiction and the Importance of Language", <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/nationalism.pdf>, 30. Comp. Laenens, J., "De gulden middenweg betreffende de taalwetgeving", note sous Cass. 18 octobre 2004, *RW* 2005-2006, (547), 547, n° 3 ; Brewaeys, E., "De beroepsakte: dans Vlaanderen Vlaams !", *De Juristenkrant* 2004, n° 99, 6 ; Drion, C.E., "Procederen in het Engels, keert het tij ?", *NJB* 2004, 619.

<sup>598</sup> Pour plus de précisions, voir Livre bleu 2

<sup>599</sup> Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur.Vervoerr.* 2004, (220), 224, n° 6 ; Brewaeys, E., "De beroepsakte: in Vlaanderen Vlaams!", *De Juristenkrant* 2004, n° 99, 6.

<sup>600</sup> Cass. 15 juin 1964, *Pas.* 1964, I, 1108 ; Cass. 25 septembre 1969, *AC* 1970, 101 ; Cass. 7 janvier 1971, *AC* 1971, 436 ; Cass. 17 décembre 1976, *RW* 1977-78, 696 ; Cass. 16 juin 1982, *RW* 1982-83, 2542, note Vandeplass, A., "Het weren van stukken uit het strafdoossier" ; Cass. 10 mai 1988, *RW* 1988-89, 466 ; Cass. 13 mars 1992, *RW* 1991-92, 1402 ; Cass. 14 novembre 1997, *AC* 1997, 1131 ; Cass. 22 janvier 2008, *P&B* 2008, 344 ; Anvers 24 décembre 1980, *RW* 1980-81, 1952.

<sup>601</sup> Cass. 22 janvier 2008, *P&B* 2008, 344 ; Lindemans, L. et Van Reybrouck, M., "Taalgebruik dans gerechtszaken", dans *Gerechtelijke recht. Articlesgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Anvers, Kluwer, s.d., feuillets mobiles, article 8 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, n° 1.

<sup>602</sup> Bruges 25 janvier 1982, *JT* 1983, 397.

<sup>603</sup> Voir Lindemans, L. et Van Reybrouck, M., "Taalgebruik in gerechtszaken", dans *Gerechtelijke recht. Articlesgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Anvers, Kluwer, s.d., feuillets mobiles, article 8 de la loi sur l'emploi

souplesse semble également bienvenue à l'égard des actes de procédure émanant des parties et à l'égard des décisions judiciaires. Dans le contexte du commerce maritime international, dont on peut raisonnablement admettre que les parties comprennent le jargon anglais dans leur propre secteur, le juge devrait probablement, dans un contexte législatif assoupli, parvenir à la conclusion qu'une traduction des termes et membres de phrase visés est superflue.

À titre d'illustration, rappelons le fait que, dans la loi sur la protection de la concurrence économique<sup>604</sup>, un régime linguistique spécifique a été élaboré pour les procédures administratives prévues dans cette loi. La loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire n'est pas d'application à ces procédures. Dans le cadre des procédures visées en matière de concurrence, le monolinguisme de la procédure reste bien le principe mais la réglementation ne contient aucune sanction de nullité en cas d'usage occasionnel d'une autre langue. Par ailleurs, tous les membres du conseil doivent avoir une connaissance fonctionnelle de la langue anglaise (art. 15, § 1<sup>er</sup>, troisième alinéa)<sup>605</sup>. Tout comme dans les instances maritimes, on peut supposer, dans les instances en matière de concurrence, que les documents qui sont à la base de la contestation sont souvent rédigés en anglais et que les parties, du moins lorsqu'il s'agit d'entreprises multinationales, utilisent plutôt la langue anglaise que la langue néerlandaise, française ou allemande. La doctrine a suggéré que la loi sur la protection de la concurrence pourrait offrir une inspiration sur ce plan pour la révision du droit maritime belge<sup>606</sup>. On peut également attirer l'attention sur la loi du 12 janvier 2007 sur l'accueil des demandeurs d'asile et de certaines autres catégories d'étrangers<sup>607</sup>, qui régit la possibilité d'introduire un recours administratif dans l'une des langues nationales ou en anglais (art. 47, § 1<sup>er</sup>, troisième alinéa).

#### - AMBIGUÏTÉ DES CRITÈRES UTILISÉS DANS LA JURISPRUDENCE

**10.442.** Dans la jurisprudence, la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire est surtout appliquée pour reprendre, par exemple dans une citation, dans des conclusions ou un jugement, des passages dans une langue étrangère (par exemple, en anglais ou en français s'il s'agit d'une procédure en langue néerlandaise).

Initialement, la jurisprudence était assez souple. Ainsi, il avait été statué que la citation de quelques lignes d'un document rédigé dans une langue étrangère n'entraînait pas la nullité d'une décision. Une traduction ou la relation du contenu réel dans la langue de la procédure n'était pas réputée nécessaire<sup>608</sup>.

Par la suite, la jurisprudence est devenue nettement plus stricte. Un aspect déterminant est l'arrêt de la Cour de Cassation du 25 novembre 1987<sup>609</sup>. La Cour a statué que les citations dans une autre langue, qui font partie de l'exposé des motifs, ne sont autorisées que si la traduction ou le contenu réel ont été relatés dans la langue de la procédure. Dans l'arrêt susmentionné, les juges de cassation ont constaté dans un premier temps que le jugement attaqué avait été rédigé en français

---

des langues en matière judiciaire, n° 1 ; Lindemans, L., *Taalgebruik dans gerechtszaken*, Gand, E. Story-Scientia, 1973, 98, n° 165.

<sup>604</sup> Loi sur la protection de la concurrence économique, coordonnée le 15 septembre 2006 (*M.B.* 29 septembre 2006, telle que modifiée).

<sup>605</sup> Vandermeersch, D., *De Mededingingswet*, Malines, Kluwer, 2007, 288-289, n° 13-68 ; Ponet, B., ““Nul ne plaide par procureur”... ni par langue étrangère ?”, dans LA Huybrechts, (443), 454.

<sup>606</sup> Ponet, B., ““Nul ne plaide par procureur”... ni par langue étrangère ?”, dans LA Huybrechts, (443), 454.

<sup>607</sup> *M.B.* 7 mai 2007 (telle que modifiée).

<sup>608</sup> Cass. 18 décembre 1961, *Pas.* 1962, I, 475 ; dans le même sens (mais, à l'époque, jurisprudence déjà divergente) : Cass. 29 août 1995, *Rev.dr.pén.* 1996, 325, *AC* 1995, 718, *Pas.* 1995, I, 740.

<sup>609</sup> Cass 25 novembre 1987, *Pas.* 1988, I, 365, *JT* 1988, 279 ; voir également: Cass. 8 juin 2000, *AC* 2000, 1066.

et ensuite : « [q]ue la partie du jugement attaqué, libellée en langue néerlandaise, constitue un motif des juges quoique sous la forme de citations » en « [q]u'à aucun endroit, la substance desdites citations n'est reproduite dans la langue de la procédure ». Étant donné que le motif a été rédigé dans une autre langue que celle de la procédure et n'a été traduit nulle part, la décision a été frappée de nullité<sup>610</sup>.

Ensuite, la Cour de Cassation a statué à nouveau qu'aucun jugement ou arrêt n'était frappé de nullité absolue s'il était statué, en vertu d'une citation dans une autre langue que celle de la procédure, lorsque la traduction ou son contenu réel n'ont pas été relatés dans la langue de la procédure<sup>611</sup>.

**10.443.** Les principes précités sont d'application aussi dans la jurisprudence de la Cour d'Appel d'Anvers en matière commerciale et de transport. Nous pouvons par exemple renvoyer à l'affaire « Maronship » sur laquelle la Cour d'Appel d'Anvers a statué dans son arrêt du 2 février 2004<sup>612</sup>. Il ressort de l'arrêt que la demanderesse en appel avait repris quelques (courts) passages en anglais dans la requête. Elle avait notamment signalé que la location du navire « had to be paid by charterers direct to the owners nominated bank via Maronship Veenendaal » et, par ailleurs, que le loyer devait être versé au propriétaire du navire « for further division between the brokers involved ». Alors qu'il s'agissait dans ce cas d'un anglais simple que les deux parties avaient compris, de même que leurs conseils probablement, l'arrêt a frappé cette requête de nullité en raison de la violation des articles 2 et 24 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire et ce, plus précisément, en application de l'article 40 du texte. La requête a été frappée de nullité « à la fois sur le fond et sur la forme ».

Dans l'affaire « Garant Versicherung »<sup>613</sup>, la Cour a également décidé que la requête dans laquelle des citations en allemand d'un contrat entre des parties n'avaient pas été traduites et dont le contenu réel n'avait pas été relaté était nulle, à la fois par son contenu et par sa forme. La Cour a constaté que l'appelante avait basé sa demande sur les citations précitées et que « het een tekst betreft waaruit zij een bepaalde juridische erkenning door Assubel afleidt ».

Que la nullité « zowel de vorm als de inhoud van die akte treft » s'inscrit dans la jurisprudence de la Cour de Cassation<sup>614</sup>.

Les décisions de la Cour d'Appel d'Anvers du 24 septembre 2001<sup>615</sup>, du 14 mai 2002 (trois arrêts dans l'affaire « DS Pioneer »)<sup>616</sup> et du 27 mai 2002<sup>617</sup> s'inscrivent parfaitement dans ce courant. Dans les affaires réglées par les arrêts du 14 mai 2002, des clauses anglaises avaient été introduites sur des connaissements, dont « packing partly rust stained where uncoated and/or scratched ».

<sup>610</sup> Verguts, P., «Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex», *Eur.Vervoerr.* 2004, (220), 222, n° 4.

<sup>611</sup> Cass. 20 janvier 1992, *AC* 1991-92, 443, avec concl. Av. gén. Lenaerts (3 arrêts) ; Cass. 7 septembre 1992, *AC* 1991-92, 1075 ; Cass. 15 février 1993, *AC* 1993, 184 ; Cass. 30 mai 1996, *AC* 1996, 522 ; Cass. 27 mars 2003 (Clovis Matton/BNP Paribas et al.), [www.cass.be](http://www.cass.be) ; Cass. 2 avril 2003, *Verkeersrecht* 2003, 179.

<sup>612</sup> Anvers 2 février 2004, *Eur.Vervoerr.* 2004, 216, avec note Verguts, P., «Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex».

<sup>613</sup> Anvers 17 mars 2003, inédit, 1998/AR/726, prononcé dans Verguts, P., «Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex», *Eur.Vervoerr.* 2004, (220), 223, n° 5.

<sup>614</sup> Cass. 13 février 1984, *RW* 1984-85, 413 ; Cass. 22 janvier 1988, *JT* 1989, 578, avec note Felten, E., dans lequel une conclusion frappée de nullité à cause d'une violation de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire n'a pas été considérée comme une mise en demeure valable qui pouvait faire courir des intérêts.

<sup>615</sup> Anvers 24 septembre 2001, *Limb.Rechtsl.* 2001, 307, note P.V.

<sup>616</sup> Anvers 14 mai 2002, 1997/AR/1711, 1997/AR/1712 en 1997/AR/1713, inédit, discuté dans Verguts, P., «Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex», *Eur.Vervoerr.* 2004, (220), 223, n° 5.

<sup>617</sup> Anvers 27 mai 2002, *RHA* 2002, 131.

Dans les jugements attaqués du 13 mars 1997, les réserves ont été citées dans la langue anglaise, sans traduction en néerlandais ou exposé de leur contenu réel. La Cour a estimé que, étant donné que la décision était subordonnée à ces dispositions, les articles 24 et 37 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire étaient violés et que les jugements attaqués devaient être annulés dans leur totalité en vertu de l'article 40, premier alinéa. La Cour a ensuite évoqué les affaires respectives pour évaluation<sup>618</sup>.

**10.444.** La Cour de Cassation a nuancé sa jurisprudence dans son arrêt du 15 février 1993. Il y a été statué que :

*Attendu que la citation de P. Mahaux, qui n'est reproduite qu'en langue française dans le développement du second moyen, n'entraîne pas la nullité du pourvoi, le développement du moyen n'étant pas requis pour la régularité du pourvoi*<sup>619</sup>.

La Cour d'Appel de Bruxelles s'est fondée sur cette jurisprudence dans un arrêt du 8 juillet 1998<sup>620</sup>. La Cour a tout d'abord résumé la jurisprudence de cassation, notamment que la citation littérale d'un commentaire qui est rédigé dans une autre langue ne renonce pas au caractère monolingue de l'acte au sens de la loi lorsque le contenu réel de la même pièce justificative, dans la mesure où celle-ci est requise pour la régularité de l'acte, est relatée dans l'acte dans la langue de la procédure<sup>621</sup>. La Cour a estimé qu'un acte devait être réputé avoir été rédigé intégralement dans la langue de la procédure si toutes les mentions requises pour la régularité de l'acte ont été rédigées dans cette langue. La Cour a ajouté que, bien que le contenu réel de la citation, évoqué en langue française, n'ait pas été exposé dans la langue de la procédure, force est de constater que la citation visée ne constitue ni un grief contre le jugement attaqué, ni un moyen pour étayer un grief mentionné dans l'acte de recours, « doch slechts een toelichting bij dergelijk middel ». Par conséquent, la loi sur l'emploi des langues matière judiciaires n'a pas été violée<sup>622</sup>.

À cet égard, il faut rappeler également un arrêt de la Cour d'Appel d'Anvers du 22 mai 2006, qui a conclu que les citations n'étaient ni des moyens, ni des arguments mais des extraits des sources qui ne traduisent ni le propre raisonnement, ni les moyens invoqués de l'appelant. La Cour a estimé que les citations dans une autre langue ne devaient pas du tout être considérées comme des griefs et ne pouvaient par conséquent pas conduire à la nullité de l'acte de recours<sup>623</sup>.

La Cour de Cassation a prouvé dans son arrêt du 18 octobre 2004 que l'atténuation, exposée précédemment, des règles applicables en vertu du critère des mentions requises pour la régularité

<sup>618</sup> Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur. Vervoerr.* 2004, (220), 223, n° 5.

<sup>619</sup> Cass. 15 février 1993, *AC* 1993, 184 ; Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur. Vervoerr.* 2004, (220), 222, n° 4. Comp. Cass. 25 mars 1983, *AC* 1982-83, 912, dans lequel un jugement a été annulé parce qu'une citation dans une autre langue constituait effectivement une considération des juges et pas seulement une citation d'une pièce probante ou des explications d'une réflexion dont le contenu de fond était traduit dans la langue de la procédure.

<sup>620</sup> Bruxelles 8 juillet 1998, *TBH* 1998, 667.

<sup>621</sup> Cass. 3 mai 1977, *AC* 1977, II, 898 ; Cass. 16 novembre 1987, *Pas.* 1988, I, 317 ; Cass. 19 décembre 1988, *AC* 1989-90, 483, avec concl. Av. gén. Lenaerts ; Cass. 15 janvier 1990, *AC* 1989-90, 635 ; Cass. 15 février 1993, *AC* 1993, 184 ; Cass. 19 juin 2009, n° C.08.0475.N, [www.cass.be](http://www.cass.be).

<sup>622</sup> Dans le même sens : Gand 26 juin 2007, *P&B* 2008, 358. Dans le même sens aussi, en ce qui concerne une citation en français à titre d'explication ou d'illustration (als "toelichting of illustratie") dans l'exposé d'un moyen dans une conclusion : J.P. Wolvertem 16 mars 1995, *RW* 1995-96, 27. Encore dans le même sens, en ce qui concerne les passages dans une autre langue que celle de la demande de réparation qui n'étaient pas des motifs directs mais avaient seulement une fonction illustrative vis-à-vis d'un argument cité en néerlandais : Anvers 22 février 2006, *P&B* 2008, 349.

<sup>623</sup> Anvers 22 mai 2006, *P&B* 2008, 350.

de l'acte connaissait également ses limites. La discussion concernait une citation en anglais qui était reprise comme argument pour étayer un grief dans la requête d'appel. La Cour de Cassation a estimé :

*Que, lorsque l'acte d'appel contient également des arguments invoqués à l'appui des griefs, ceux-ci relèvent des griefs qui sont soumis aux débats et dont l'intimé doit pouvoir prendre connaissance dans la langue de la procédure ;*

*Qu'en cette branche, le moyen, qui suppose que les arguments invoqués à l'appui d'un grief dans l'acte d'appel peuvent être rédigés dans une langue autre que celle de la procédure, manque en droit;<sup>624</sup>.*

L'arrêt de la Cour de Cassation du 26 septembre 2005 s'inscrit dans la même lignée. La Cour y a expliqué que les citations qui sont reprises sous le chapitre « faits » de la requête en appel et qui contiennent des éléments de fait peuvent être considérées comme une partie des griefs lorsqu'elles sont mentionnées pour étayer le bien-fondé de l'appel. De telles mentions et citations doivent par conséquent être faites dans la langue de l'instance à peine de nullité<sup>625</sup>.

Dans certains autres arrêts de la Cour de Cassation, une décision judiciaire n'a pas été réputée violer la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire parce que les citations dans une autre langue avaient seulement un caractère complémentaire et n'était pas essentielles et ce, sans référence à la « régularité processuelle ». C'est ainsi que l'arrêt du 19 septembre 2006 a statué :

*Il n'empêche que l'expression « quod non » n'est pas intelligible par tous. La considération critiquée est néanmoins compréhensible et sensée avec ou sans l'ajout de « quod non ». Il est immédiatement clair pour le lecteur que cet ajout, quoi qu'il puisse signifier, n'enlève rien à la considération énoncée préalablement en néerlandais.<sup>626</sup>*

Par ailleurs, nous pouvons citer l'arrêt de la Cour de Cassation du 22 avril 2008. Un arrêt de la Cour d'Appel d'Anvers avait adhéré au raisonnement de la demande du ministère public qui comportait une citation de la doctrine, rédigée en français, sans traduction en néerlandais. La Cour a statué :

*À la lecture de textes rédigés en néerlandais dans les réquisitions écrites du ministère public près la cour d'appel - à l'égard desquelles les demandeurs n'ont pas formulé de critique devant les juges d'appel ainsi qu'il appert par ailleurs des pièces auxquelles la Cour peut avoir égard -, il s'avère que la citation n'est qu'un éclairage à la règle de droit préalablement formulée en néerlandais. Dès lors, la citation n'a pas la moindre pertinence en soi.<sup>627</sup>*

**10.445.** Le 20 décembre 2004, la Cour de Cassation a atténué sa jurisprudence sur un autre motif. Elle a certes renvoyé d'abord à l'article 24 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire pour en déduire que, dans toutes les juridictions, la langue utilisée pour la procédure est celle dans laquelle la décision attaquée a été rendue et qu'un acte qui n'est pas rédigé complètement dans cette langue de la procédure est frappé de nullité. Mais la Cour a accepté que les termes « tape-à-

---

<sup>624</sup> Cass. 18 octobre 2004, RW 2005-2006, 547 avec note Laenens, J., “De gulden middenweg betreffende de taalwetgeving”. Dans le même sens : Cass. 6 juin 2008, P&B 2008, 346 et Anvers 4 février 2008, P&B 2008, 351.

<sup>625</sup> Cass. 26 septembre 2005, n° S050017N, www.cass.be.

<sup>626</sup> Cass. 19 septembre 2006, P&B 2008, 335. Comp. Cass. 20 février 2009, n° C.07.0250.N, www.cass.be, qui a disposé que :

*Ne viole pas la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire, l'emploi des termes « stand alone », placés entre guillemets dans la décision, dans la mesure où la considération critiquée dans laquelle ces termes sont utilisés est compréhensible et sensée selon son contexte.*

<sup>627</sup> Cass. 22 avril 2008, P&B 2008, 345.

l'œil » aient été traduits par les juges en appel tandis que, par ailleurs, les termes « no cure no pay », « field worker », « WC-madame », « sanitaire manager » et « extremely upgraded titles » puissent être considérés comme des « uitdrukkingen die in de Nederlandse taal in het gewone spraakgebruik en in het bedrijfsleven zijn ingeburgerd ». L'arrêt de cassation n'a par conséquent pas conclu à la nullité<sup>628</sup>.

Dans les arrêts du 16 mars 2007 et du 22 mai 2009, la Cour de Cassation a estimé que l'utilisation dans un arrêt ou dans un acte de recours d'expressions et d'adages généralement connus et acceptés dans le jargon juridique (*in casu* « accessorium sequitur principale » et « nul ne plaide par procureur ») ne constitue pas une violation de la législation relative à l'emploi des langues<sup>629</sup>.

**10.446.** Une critique générale de la jurisprudence citée précédemment concerne la distinction entre, d'une part, un *grief* ou *motif*, qui ne peut donc pas être cité dans une langue étrangère (et, s'il est bien cité, doit soit être traduit, soit être relaté dans son contenu réel) et une simple *explication* ou *illustration*. Cette dernière est en effet bien autorisée dans une langue étrangère, sans traduction. Déterminer si le passage cité, mentionné dans une langue étrangère, doit se comprendre comme un grief ou un motif ou alors comme une explication ou une illustration est parfois un exercice délicat. Souvent, il n'est pas simple de déterminer la frontière qui les sépare et cette question est laissée à l'appréciation du juge saisi<sup>630</sup>. On peut par ailleurs se demander sérieusement combien de fois une citation dans une autre langue serait reprise dans un acte de procédure « à titre purement illustratif » sans servir de base au moindre argument.

Le critère utilisé dans l'arrêt du 20 décembre 2004, à savoir que les termes étrangers utilisés peuvent être considérés comme des expressions consacrées dans la langue néerlandaise dans le langage courant et dans la vie économique n'est pas clair non plus. Tout semble dépendre de la mesure dans laquelle le juge est prêt à se familiariser au jargon du secteur concerné et de la souplesse dont il entend faire preuve<sup>631</sup>.

Lindemans essaie d'inventorier comme suit les conditions, utilisées par la jurisprudence, pour conclure à la nullité en vertu de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire (1) il doit s'agir d'un mot dans une autre langue, (2) une traduction sensée du mot dans l'autre langue doit être possible, (3) le mot dans l'autre langue doit être repris dans l'acte lui-même ; et (4) le mot dans l'autre langue doit constituer un élément essentiel de l'acte de procédure. Une telle énumération limitative des critères utilisés donne l'impression que la jurisprudence est effectivement cohérente. Si l'on consulte cependant la discussion de fond de chacun des critères cités, sa contribution<sup>632</sup> confirme seulement que les critères sont ambigus et imprécis et que la jurisprudence les applique de manière incohérente.

---

<sup>628</sup> Cass. 20 décembre 2004, *RW* 2005-06, 556. Comp. Cass. 7 mars 2005, n° S.04.0103.N, [www.cass.be](http://www.cass.be), qui estime qu'en énumérant quelques fonctions de management sous les dénominations anglaises utilisées au sein de l'entreprise, le jugement, rédigé en néerlandais, ne viole pas l'article 37 de ladite loi du 15 juin 1935.

<sup>629</sup> Cass. 16 mars 2007, *P&B* 2008, 336 ; Cass. 22 mai 2009, *RW* 2009-2010, 671, avec note Lindemans, D., "Schipperen tussen taaleigenheid, anderstaligheid en aantasting van eentaligheid", *NjW* 2009, 900, avec note AV, "Anderstalige rechtsadagia dans een akte van rechtspleging".

<sup>630</sup> Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur. Vervoerr.* 2004, (220), 224, n° 6.

<sup>631</sup> On peut par exemple rencontrer les expressions « WC-madame » et « sanitaire manager » via Google dans un grand nombre de sites Internet en néerlandais. L'expression « extremely upgraded title », en revanche, ne s'y retrouve qu'une seule fois, à savoir dans un commentaire de l'arrêt de la Cour de Cassation même.

<sup>632</sup> Lindemans, D., "De eentalige akte in de Gerechtstaalwet", *P&B* 2008, (321), 323-332, n° 4-27.

Nonobstant la tendance à l'assouplissement, force est de constater que la jurisprudence écarte assez souvent la sanction de nullité d'une manière assez « créative », voire artificielle et, en tout cas, variable, ce qui induit une insécurité juridique<sup>633</sup>.

- SANCTION DE NULLITÉ DRACONIENNE A PRONONCER D'OFFICE, SANS  
POSSIBILITÉ D'ATTÉNUATION

**10.447.** Comme déjà exposé<sup>634</sup>, le juge doit prononcer d'office la nullité en vertu d'une violation des règles en matière d'emploi des langues. Que l'autre partie n'ait pas d'objection contre l'utilisation d'une langue étrangère ou ait marqué expressément son accord avec celle-ci est donc sans pertinence<sup>635</sup>.

La sanction n'est atténuée par la loi que pour la violation de la règle prévue à l'article 38 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire qui veut qu'une traduction française est jointe à tout acte de procédure, jugement ou arrêt rédigé dans une autre langue que celle de la région linguistique dans laquelle la signification ou la notification doit être faite. L'article 38, huitième alinéa, dispose en effet :

*Il peut être dérogé aux prescriptions du présent article, si la partie à laquelle la signification doit être faite a choisi ou accepté pour la procédure la langue dans laquelle l'acte, le jugement ou l'arrêt est rédigé*<sup>636</sup>.

**10.448.** Même lorsque l'omission ou l'irrégularité dénoncée ne porte pas préjudice aux intérêts de la partie qui soulève l'exception ou de toute autre partie du reste, l'omission ou l'irrégularité relative à l'emploi des langues en matière judiciaire entraîne la nullité de l'acte de procédure<sup>637</sup>.

Dans les règles de procédure, les nullités imposées par la loi ne sont en général appliquées que lorsque l'omission ou l'irrégularité dénoncée nuit aux intérêts dans la procédure de la partie qui invoque l'exception de nullité (art. 861 C. jud.)<sup>638</sup>. La sanction de nullité fondée sur la violation de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire est exclue de ce contrôle<sup>639</sup>.

Dans la version initiale du Code judiciaire, l'emploi des langues matière judiciaire était exclu expressément de l'application de l'article 861 par l'article 862, § 1<sup>er</sup>, 10<sup>o</sup>. Lors de la modification du Code judiciaire en 1992, cette disposition a été abrogée parce que la loi du 15 juin 1935 contenait un régime de sanction complet qui diffère de celui du Code judiciaire étant donné que l'emploi des langues en matière judiciaire appartient à l'organisation judiciaire. Une disposition qui se rapporte à la violation des règles de l'organisation judiciaire ne concernerait « par conséquent » pas la nullité des actes de procédure. La mention d'un tel cas à l'article 862, § 1<sup>er</sup> C. jud. prête à confusion entre deux régimes de nullité divergents. Les dispositions légales relatives à

<sup>633</sup> Voir Wagner, K., "De sanctieregeling in de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", *TBH* 2010, (234), 240, n° 12.

<sup>634</sup> Voir *supra*, n° 10.438.

<sup>635</sup> Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur. Vervoerr.* 2004, (220), 221, n° 2.

<sup>636</sup> Pour une application de cette disposition légale, voir Bruxelles, 8 mars 1983, *JT*, 1983, 467.

<sup>637</sup> Cass. 24 mai 1993, *RW* 1993-94 (abrégé), 443; comp. Gand 2 décembre 1988, *Pas.* 1989, II, 136 ; Cass. 3 octobre 1968, *AC* 1969, 138; J.P. Wolvertem 7 mars 1996, *RW* 1996-97, 17 ; Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur. Vervoerr.* 2004, (220), 221, n° 2; Verbijlen, M., "Taalgebruik in beslagzaken", *Jura Falconis* 2007-08, (505), 529; Lindemans, D., "De eentalige akte in de Gerechtstaalwet", *P&B* 2008, (321), 322, n° 2.

<sup>638</sup> Laenens, J., Broeckx, K., Scheers, D. et Thiriari, P., *Handboek Gerechtelijke Recht*, Anvers, Intersentia, 2008, 139, n° 234; Castermans, M., *Gerechtelijke Privaatrecht*, Gand, Story, 2009, 474-475, n° 720.

<sup>639</sup> Trib. Gand 7 avril 2004, *P&B* 2004, 148; Laenens, J., Broeckx, K., Scheers, D. et Thiriari, P., *Handboek Gerechtelijke Recht*, Anvers, Intersentia, 2008, 138, n° 232 ; Lindemans, D., "De eentalige akte in de Gerechtstaalwet", *P&B* 2008, (321), 322, n° 2.

l'organisation judiciaire viseraient le bon fonctionnement de l'administration de la justice et sont en principe d'ordre public et leur méconnaissance entraînerait une nullité absolue, même si le texte ne l'indique pas, moins encore si le législateur en dispose autrement<sup>640</sup>. Ce raisonnement peut peut-être sembler étrange en soi<sup>641</sup>, mais il indique en tout cas clairement que l'abrogation de « l'emploi des langues en matière judiciaire » à l'article 862, § 1<sup>er</sup> C. jud. n'avait pas pour but de rendre applicable la règle relative à la lésion des intérêts en cas de nullité en violation de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire. Au contraire, il est exposé clairement que la sanction de nullité spécifiée dans la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire n'était pas soumise au régime relatif aux nullités tel que celui-ci est réglé dans le Code judiciaire<sup>642</sup>.

Sur le même motif, on peut conclure que l'article 867 C. jud., qui dispose qu'une omission ou irrégularité ne peut entraîner la nullité lorsqu'il ressort des pièces de l'instance que l'acte a atteint l'objectif que la loi poursuit n'est pas donc d'application non plus à la nullité qui découle de l'article 40 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire<sup>643</sup>.

**10.449.** On pourrait déduire des différentes atténuations de la jurisprudence au cours des dernières décennies que la Cour de Cassation est disposée à appliquer une règle de proportionnalité, à savoir que la sanction ne peut induire des faits manifestement déraisonnables par rapport à l'objectif recherché par la norme<sup>644</sup>. Une telle règle de proportionnalité est réputée, dans une doctrine contemporaine déterminée, être applicable aux sanctions normales de droit procédural<sup>645</sup>. Dans la plupart des manuels de droit procédural, une telle règle de proportionnalité n'est cependant pas reprise comme une limitation distincte des sanctions de nullité inhérentes au droit procédural<sup>646</sup>.

**10.450.** La stricte sanction de nullité, à prononcer d'office, a certainement contribué à la stricte application de la législation en matière d'emploi de langues dans le passé<sup>647</sup>. Aujourd'hui, on peut toutefois se demander si le contrôle normal, en droit procédural, de la sanction de nullité à l'aide des critères de la lésion des intérêts, de l'objectif de la norme de la proportionnalité éventuelle ne devrait pas être applicable à la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire. Selon les

---

<sup>640</sup> *Doc. Parl.* Sénat 1990-91, n° 1198/1, 17-18 et 20.

<sup>641</sup> Voir Closset-Marchal, G., "Considérations sur l'emploi des langues devant les juridictions civiles, commerciales et du travail du premier degré", *Ann.Dr.Louvain* 1989, (173), 174-175, qui considère la majorité des règles de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire comme des règles de procédure et non comme des règles d'organisation judiciaire.

<sup>642</sup> *Comp. Verbijlen, M.*, "Taalgebruik in beslagzaken", *Jura Falconis* 2007-08, (505), 529. *Contra:* Wagner, K., "De sanctieregeling in de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", *TBH* 2010, (234), 237, n° 8, qui admet toutefois que, pour la radiation, une autre explication peut être donnée également et ne renvoie pas directement aux documents parlementaires dont ressort l'intention du législateur.

<sup>643</sup> Voir Laenens, J., Broeckx, K., Scheers, D. et Thiriart, P., *Handboek Gerechtelijk Recht*, Anvers, Intersentia, 2008, 138, n° 232 ; Lindemans, D., "De eentalige akte dans de Gerechtstaalwet", *P&B* 2008, (321), 322, n° 2.

<sup>644</sup> Voir Laenens, J., "De gulden middenweg betreffende de taalwetgeving", note sous Cass. 18 octobre 2004, *RIW* 2005-2006, (547), 547, n° 4. *Comp. Trib. Gand* 7 avril 2004, *P&B* 2004, 148, décision dans laquelle ladite règle de proportionnalité est effectivement appliquée pour rejeter l'exception de nullité. Pour une autre application de ladite règle de proportionnalité, voir Anvers 22 mai 2006, *P&B* 2008, 350.

<sup>645</sup> Laenens, J., Broeckx, K., Scheers, D. et Thiriart, P., *Handboek Gerechtelijk Recht*, Anvers, Intersentia, 2008, 137, n° 229 et 144, n° 243.

<sup>646</sup> Ce n'est pas le cas, par exemple, dans Castermans, M., *Gerechtelijk Privaatrecht*, Gand, Story, 2009, 471-483, n° 715-731, De Leval, G., *Éléments de procédure civile*, Bruxelles, Larcier, 2005, 66-72, n° 44-48 et Maes, B., *Inleiding tot het Burgerlijk Procesrecht*, Bruges, die Keure, 2006, 152-157.

<sup>647</sup> Lindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gand, E. Story-Scientia, 1973, 9-10, n° 13 et 37, n° 53.

conceptions contemporaines, le droit procédural doit en effet être au service de la recherche de l'équité et peut être le moins possible un obstacle sur lequel se heurte la quête de justice<sup>648</sup>.

S'il ressort de la nature de la méconnaissance de la règle prévue dans la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire ou des circonstances de l'instance que celui qui invoque la violation de la législation relative à l'emploi des langues n'a pas pu se tromper à l'occasion de cette prétendue violation à propos du contenu de l'acte concerné ou même a pu éprouver des difficultés ou désagréments lorsqu'il en a pris connaissance, il est en principe possible de conclure qu'une certaine sanction n'est pas opportune en l'absence de toute lésion des intérêts (art. 861 C. jud.). Si le texte dans son ensemble est compréhensible, le cas échéant après consultation d'un spécialiste, l'objectif de la norme de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire est du reste atteint également (art. 867 C. jud.)<sup>649</sup>.

#### - INEFFICACITÉ DES RÈGLES ACTUELLES EN MATIÈRE D'EMPLOI DES LANGUES

**10.451.** La loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire est certes stricte, par sa sanction de nullité à prononcer d'office, mais l'article 40, troisième alinéa de la loi atténue les conséquences de cette sanction.

L'article 40, troisième alinéa, dispose en effet :

*Les actes déclarés nuls pour contravention à la présente loi interrompent la prescription ainsi que les délais de procédure impartis à peine de déchéance.*

Ceci signifiera *de facto* que, par exemple, une nouvelle citation ou requête en appel pourra être déposée. La nullité ne signifie donc pas nécessairement la fin définitive de la procédure. Elle entraîne toutefois un retard sérieux de son déroulement. Les deux parties devront subir cet ajournement<sup>650</sup>.

**10.452.** La jurisprudence a précisé l'article 40, troisième alinéa de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire. Selon la lettre de la loi, l'acte qui a été frappé de nullité en raison d'une contravention à la loi a un effet interruptif. En ce qui concerne les délais de prescription, il s'agit d'une dérogation à l'article 2247, premier alinéa C. civ. Si la citation est nulle du fait d'un vice de forme, l'interruption est tenue pour inexistante en vertu de cette disposition<sup>651</sup>.

Une interruption signifie qu'un même délai (de prescription) commence à courir, donc un délai égal au délai d'origine<sup>652</sup>. L'interruption ne change en effet rien à la nature du droit correspondant<sup>653</sup>. La fin de l'interruption n'a cependant pas été prévue dans la loi elle-même. La

---

<sup>648</sup> Wagner, K., "De sanctieregeling dans de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", *TBH* 2010, (234), 235, n° 3.

<sup>649</sup> Wagner, K., "De sanctieregeling dans de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", *TBH* 2010, (234), 239, n° 10.

<sup>650</sup> Wagner, K., "De sanctieregeling dans de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", *TBH* 2010, (234), 236, n° 6.

<sup>651</sup> Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur. Vervoerr.* 2004, (220), 225, n° 7.

<sup>652</sup> Comp., entre autres, Cass. 25 janvier 1962, *Pas.* 1962, I, 610 et Cass. 9 mars 1972, *RW* 1972-73, 569.

<sup>653</sup> Voir Van Oevelen, A., "Algemeen overzicht van de bevrijdende verjaring en de vervaltermijnen in het Belgisch privaatrecht", *TPR* 1987, 1816, n° 54.

jurisprudence a développé la règle que le nouveau délai commence à courir à compter de la date du jugement ou de l'arrêt qui constate la nullité<sup>654</sup>.

Bien que ceci ne soit pas attesté, en tant que tel, par l'article 40, troisième alinéa, il faut y ajouter qu'après la date de l'interruption, le délai est par ailleurs suspendu jusqu'à ce que le jugement ou l'arrêt soit coulé en force de chose jugée<sup>655</sup>.

**10.453.** Dans les cas dans lesquels deux actes d'appel ont été déposés, le deuxième ayant déjà été déposé avant qu'un arrêt n'ait constaté la nullité du premier, la Cour de Cassation et la Cour d'Appel de Bruxelles se sont montrées particulièrement clémentes pour les appelants. Dans les arrêts des deux cours, la décision est exprimée en des termes quasi équivalents :

*qu'il ressort de l'économie de la loi du 15 juin 1935 qu'en vertu de l'article 40, alinéa 3 de cette loi, l'acte d'appel qui contrevient aux dispositions visées par ledit article 40 suspend le délai d'appel jusqu'au jour où, l'acte irrégulier étant déclaré nul, ce délai est interrompu.*

On a pu en déduire qu'un nouvel appel est recevable, même si celui-ci a été introduit après l'expiration du délai de recours d'un mois après la signification du jugement mais avant la décision concernant la validité ou la nullité du premier acte d'appel<sup>656</sup>.

La Cour d'Appel d'Anvers résoudrait, dit-on, le problème précédent d'une autre manière. Si la Cour constate qu'un acte de procédure (par exemple une requête en appel) est frappé de nullité en raison d'une violation de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, le conseiller-rapporteur devrait déjà en faire état dans son rapport à la Cour et aux parties (préalablement aux débats). Le président de la Chambre devant laquelle l'affaire est traitée suggérerait alors aux parties de conclure sur le moyen de nullité, soulevé d'office, ou de déposer immédiatement une nouvelle requête qui peut alors être jointe à la première requête de telle sorte que la procédure soit en fin de compte menée régulièrement et que l'affaire soit traitée normalement, fût-ce des mois plus tard.

Selon Lindemans, une partie au procès qui a introduit dans l'instance un acte frappé de nullité ne devra cependant pas recommencer cet acte pendant la procédure, avant le jugement qui se prononce sur cette nullité : la partie au procès doit d'abord avoir un jugement qui ordonne la

---

<sup>654</sup> Cass. 6 avril 1949, *Pas.* 1949, I, 269; Comm. Gand 2 juin 1939, *Jur.Comm.Fl.* 1939, 86; Ch. mises en accusation Bruxelles 7 mars 1947, *Rev.dr.pén.* 1947-48, 598; Liège 5 juillet 1955, *Pas.* 1957, II, 62; Corr. Tongres 1<sup>er</sup> avril 1957, *RW* 1957-58, 672; Bruxelles 19 février 1991, *RW* 1992-93, 337; Bruxelles 10 novembre 1993, *P&B* 1994, 23; Bruxelles 5 mars 1997, *T.Not.* 1998, 240, note Top, F., "Waarom een vliegtuig neerschieten omwille van een navigatiefout?", *Rev.not.b.* 1997, 326, note Sterckx, D., *RW* 1997-98, 407; Lindemans, L. et Van Reybrouck, M., "Taalgebruik in gerechtszaken", dans *Gerechtelijke recht. Articlesgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Anvers, Kluwer, s.d., feuillets mobiles, Article 40 Loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, n° 8; Lindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gand, E. Story-Scientia, 1973, 169, n° 262; Lindemans, D., "De eenalige akte in de Gerechtstaalwet", *P&B* 2008, (321), 322, n° 3; Boularbah, H. et Englebert, J., "Questions d'actualité en procédure civile", dans De Leval, G. (éd.), *Actualités en droit judiciaire*, Bruxelles, Larcier, 2005, (133), 137, n° 129.

<sup>655</sup> Voir, à nouveau, Lindemans, L. et Van Reybrouck, M., "Taalgebruik in gerechtszaken", dans *Gerechtelijke recht. Articlesgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Anvers, Kluwer, s.d., feuillets mobiles, Article 40 sur l'emploi des langues en matière judiciaire, n° 8; Comm. Gand 2 juin 1939, *Jur.Comm.Fl.* 1939, 86; Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur.Vervoerr.* 2004, (220), 226, n° 7; Lindemans, L., *Taalgebruik in gerechtszaken*, Gand, E. Story-Scientia, 1973, 169-170, n° 262.

<sup>656</sup> Cass. 5 mai 1971, *Pas.* 1971, I, 813; Bruxelles, 8 mars 1983, *JT*, 1983, 467; dans le même sens: Mons 21 décembre 2001, *FJF* 2002, 116; cf. Verguts, P., "Taal van de procedureakten: Dura lex, sed lex", *Eur.Vervoerr.* 2004, (220), 226, n° 7.

nullité si elle veut pouvoir se prévaloir de l'effet interruptif.<sup>657</sup> En cas de discussion à propos du monolinguisme des conclusions, Boularbah et Englebert semblent estimer en revanche que de nouvelles conclusions peuvent être déposées pendant l'instance, avant même que le juge ne se soit prononcé sur la nullité<sup>658</sup>. Si des conclusions doivent être annulées en raison d'une violation de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, le juge devrait, selon la jurisprudence de la Cour d'Appel d'Anvers, être invité à se prononcer par un jugement interlocutoire, après quoi les parties ont l'occasion, par une réouverture des débats, de déposer de nouvelles conclusions qui remplaceront les conclusions annulées<sup>659</sup>.

**10.454.** Aussi stricte que soit la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, son application ne doit pas nécessairement conduire à une déchéance du droit mais entraînera souvent un retard considérable. En fait, la procédure devra être conduite une deuxième fois. Habituellement, aucune des parties n'a intérêt à un tel retard. En règle générale, ce n'est donc pas l'une des parties mais, au contraire, le tribunal ou la Cour qui soulèvera la violation de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire.

**10.455.** Enfin, il faut souligner l'inefficacité éventuelle de la demande d'une traduction de pièces à conviction lorsque les parties et les juges comprennent parfaitement les langues utilisées. Comme nous l'avons vu, la décision de la nécessité d'une traduction dans les circonstances concrètes incombe au juge. On peut espérer que le pouvoir d'appréciation du juge aura un effet filtrant suffisant pour lutter contre les inefficacités sur ce plan.

#### B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

**10.456.** La langue dans laquelle les actes de procédure (citations, conclusions, jugements et arrêts, etc.) doivent être établis est réglée séparément par chaque pays. Il en va de même en ce qui concerne la langue des pièces que les parties apportent dans la procédure. Une convention internationale spécifique relative à l'emploi des langues en matière judiciaire n'existe pas.

Néanmoins, il faut tenir compte du fait que, surtout en matière maritime, une part importante de la réglementation des cent dernières années a été adoptée dans le cadre de conventions multilatérales. Bon nombre de ces conventions ont seulement un texte authentique en anglais et en français. Bien qu'une convention internationale, avant qu'elle ne devienne impérative en droit belge, est en principe publiée dans les langues nationales au Moniteur belge, les actes de procédure citeront souvent les textes authentiques de la Convention par souci de clarté.

**10.457.** L'International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) et l'American Law Institute ont développé ensemble les « Principles of Transnational Legal Procedure ». Ces principes se veulent surtout des normes pour la procédure en cas de litiges commerciaux transnationaux. L'article 6 arrête les principes relatifs à l'emploi des langues et est énoncé comme suit :

#### 6. Languages

*6.1 The proceedings, including documents and oral communication, ordinarily should be conducted in a language of the court.*

---

<sup>657</sup> Lindemans, D., "De eentalige akte in de Gerechtstaalwet", *Pe&B* 2008, (321), 322, n° 3.

<sup>658</sup> Boularbah, H. et Englebert, J., "Questions d'actualité en procédure civile", dans De Leval, G. (éd.), *Actualités en droit judiciaire*, Bruxelles, Larcier, 2005, (133), 135, note 282.

<sup>659</sup> Lindemans, D., "De eentalige akte in de Gerechtstaalwet", *Pe&B* 2008, (321), 322, n° 3.

6.2 *The court may allow use of other languages in all or part of the proceeding if no prejudice to a party will result.*

6.3 *Translation should be provided when a party or witness is not competent in the language in which the proceeding is conducted. Translation of lengthy or voluminous documents may be limited to portions, as agreed by the parties or ordered by the court.*

Le commentaire de ces principes mentionne notamment :

*However, if the court and the parties have competence in a foreign language, they may agree upon or the judge may order that language for all or part of the proceeding, for example the reception of a particular document or the testimony of a witness in the witness's native language.*

Bien que les « Principes » n'aient naturellement aucune force contraignante, il est intéressant de constater que la nécessité de pouvoir utiliser les langues étrangères dans les litiges commerciaux internationaux est reconnue par d'éminents instituts de recherche internationaux. La proposition de conférer au juge la compétence d'autoriser l'emploi d'une langue étrangère lorsqu'aucune des parties n'est lésée à cette occasion et que tant le juge que les parties comprennent cette langue et ce, à la fois pour l'ensemble de la procédure et pour un acte de procédure déterminé pourrait être une source d'inspiration pour le législateur belge.

**10.458.** Par ailleurs, on peut rappeler également la Charte européenne du 5 novembre 1992 des langues régionales ou minoritaires, développée par le Conseil de l'Europe. En vertu de l'article 9 de la Charte, les parties *peuvent*<sup>660</sup> prévoir la possibilité que les instances judiciaires, à la demande d'une des parties, mènent l'instance dans une langue régionale ou minoritaire dans la mesure où cela n'affecte pas le bon déroulement de la procédure et, si nécessaire, en faisant appel à des interprètes et traducteurs<sup>661</sup>. La Belgique n'a pas adhéré à cette charte. Par ailleurs, nous rappelons l'article 10.3 de la Convention-cadre du 1<sup>er</sup> février 1995 pour la protection des minorités nationales, développée également par le Conseil de l'Europe, qui accorde certains droits linguistiques en matière pénale aux personnes qui appartiennent à des minorités linguistiques. La Belgique a signé cette Convention-cadre le 31 juillet 2001 mais ne l'a pas encore ratifiée.

**10.459.** Par ailleurs, il faut signaler qu'en matière de demande d'obtention de preuves entre les juridictions des États membres de l'Union européenne, un régime linguistique particulier est d'application et a été arrêté par l'article 5 du Règlement 1206/2001 du 28 mai 2001 relatif à la coopération entre les juridictions des États membres dans le domaine de l'obtention des preuves en matière civile ou commerciale<sup>662</sup>.

**10.460.** En ce qui concerne la procédure, régie par le Règlement de Bruxelles I pour la reconnaissance et l'exécution des décisions judiciaires étrangères, nous vous renvoyons à l'article 55.2, qui dispose :

*Il est produit une traduction des documents si la juridiction ou l'autorité compétente l'exige.*

**10.461.** Par ailleurs, nous pouvons rappeler également l'article 8 du Règlement (CE) n° 1393/2007 du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2007 relatif à la signification

---

<sup>660</sup> Les parties à la Charte ne sont pas tenues de mettre en œuvre toutes les dispositions de la Charte. Les parties ne doivent appliquer qu'un nombre limité des mesures concrètes reprises dans la partie III de la Charte (cf. art. 2.2 Charte).

<sup>661</sup> Warendorf, H.C.S. et Koppenol-Laforce, M.E., "Engels als procestaal", *NJB* 1998, (1682), 1682.

<sup>662</sup> *JOCE* 27 juin 2001, L 174/1.

et à la notification dans les États membres des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière civile ou commerciale et abrogeant le règlement (CE) n° 1348/2000 du Conseil<sup>663</sup>. Cette disposition concerne les significations transfrontières au sein de l'Union européenne et s'énonce comme suit :

## Article 8

### Refus de réception de l'acte

*1. L'entité requise informe le destinataire, au moyen du formulaire type figurant à l'annexe II, qu'il peut refuser de recevoir l'acte à signifier ou à notifier, au moment de la signification ou de la notification ou en retournant l'acte à l'entité requise dans un délai d'une semaine, si celui-ci n'est pas rédigé ou accompagné d'une traduction dans l'une des langues suivantes :*

- a) une langue comprise du destinataire ou*
- b) la langue officielle de l'État membre requis ou, s'il existe plusieurs langues officielles dans cet État membre, la langue officielle ou l'une des langues officielles du lieu où il doit être procédé à la signification ou à la notification.*

*2. Si l'entité requise est informée que le destinataire refuse de recevoir l'acte conformément au paragraphe 1, elle en informe immédiatement l'entité d'origine au moyen de l'attestation prévue à l'article 10 et lui retourne la demande ainsi que les actes dont la traduction est demandée.*

*3. Si le destinataire a refusé de recevoir l'acte en vertu du paragraphe 1, il est possible de remédier à la situation qui en résulte en signifiant ou en notifiant au destinataire, conformément aux dispositions du présent règlement, l'acte accompagné d'une traduction dans l'une des langues visées au paragraphe 1. Dans ce cas, la date de signification ou de notification de l'acte est celle à laquelle l'acte accompagné de la traduction a été signifié ou notifié conformément à la législation de l'État membre requis. Toutefois, lorsque, conformément à la législation d'un État membre, un acte doit être signifié ou notifié dans un délai déterminé, la date à prendre en considération à l'égard du requérant est celle de la signification ou de la notification de l'acte initial, fixée conformément à l'article 9, paragraphe 2.*

[...]

Par la possibilité, reprise à l'alinéa 1<sup>er</sup>, de tenir compte du fait que celui auquel le document est destiné, comprend effectivement la langue dans laquelle le document signifié a été établi ou dans laquelle il a été traduit, même si ce n'est pas la langue officielle de l'État membre et, par la possibilité, reprise à l'alinéa 3, de régulariser la signification, après un refus, le règlement est plus souple et plus économique sur le plan de la procédure que la législation belge interne. La doctrine a plaidé pour une adaptation de la loi belge sur l'emploi des langues en matière judiciaire dans le même sens<sup>664</sup>.

**10.462.** Enfin, nous pouvons aussi renvoyer à la problématique de l'emploi des langues en matière de brevets. Dans le cadre de la Convention sur la délivrance de brevets européens (Convention sur le brevet européen), établie à Munich le 5 octobre 1973<sup>665</sup>, des règles linguistiques modifiées récemment ont été arrêtées dans le cadre de l'Accord sur l'application de l'article 65 de la Convention sur la délivrance de brevets européens, conclu à Londres le 17 octobre 2000. Conformément à ce dernier accord, les brevets européens ne doivent plus être

<sup>663</sup> JOCE 10 décembre 2007, L 324/79.

<sup>664</sup> Vanheukelen, Ch., "Taalproblematiek bij de betekening aan een buitenlandse bestemming", dans Pertegás, M., Brijs, S. et Samyn, L. (éds.), *Betekenen en uitvoeren over de grenzen heen*, Anvers, Intersentia, 2008, (49), 67-68, note 51.

<sup>665</sup> Approuvé par la loi du 8 juillet 1977 (M.B. 30 septembre 1977).

traduits ou du moins plus complètement dans la ou les langues officielles des pays qui ratifient l'Accord<sup>666</sup>. La Belgique ne l'a cependant toujours pas fait.

Dans le même temps, on plaide depuis longtemps déjà en faveur de l'introduction, au sein de l'Union européenne, d'un brevet communautaire, c'est-à-dire un brevet qui aura la même validité dans tous les États membres de l'Union européenne et pour lequel une seule procédure de demande d'octroi devra être conduite. L'introduction d'un tel système n'a pas été réalisée à ce jour. L'une des difficultés les plus importantes qui entravent la mise en place est la réglementation de l'emploi des langues<sup>667</sup>.

Bien que cette problématique n'ait, à strictement parler, aucun rapport avec les règles linguistiques en cas de procédure judiciaire, elle démontre à quel point une réglementation relative à l'emploi des langues est sensible, à la fois au niveau belge et au niveau européen<sup>668</sup>, et qu'il existe, dans le même temps, un souci de réalisme et de simplification.

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

#### - ALLEMAGNE

**10.463.** Le paragraphe 184 de la *Gerichtsverfassungsgesetz* (GVG) allemande s'énonce comme suit :

*Die Gerichtssprache ist deutsch. Das Recht der Sorben, in den Heimatkreisen der sorbischen Bevölkerung vor Gericht sorbisch zu sprechen, ist gewährleistet.*

La langue officielle dans les tribunaux est donc l'allemand, ce qui signifie que toutes les pièces de procédure (par exemple une citation, une requête, des conclusions, un jugement, etc.) doivent être établies en allemand et que la procédure verbale se déroule en allemand<sup>669</sup>.

Un régime d'exception est d'application pour les Sorbes. Ce peuple slave vit surtout à Lausitz, une région à l'est de la Saxe et au sud-est de Brandebourg. Les exceptions sur le plan de l'emploi des langues en matière judiciaire en faveur de la langue sorbe ne doivent pas être prises en considération ici.

**10.464.** L'utilisation de l'allemand comme langue judiciaire est impérative et il faut absolument veiller d'office au suivi de cette règle<sup>670</sup>. La règle concerne les déclarations émanant du tribunal et adressées à celui-ci mais pas les moyens de preuve et les pièces à conviction qui peuvent être invoqués dans une langue étrangère<sup>671</sup>.

---

<sup>666</sup> De Greef, S., "Waarom de Belgische ondernemingen de ratificatie van het Protocol van Londen door België toejuichen", *I.R.D.I.* 2008, (132), 132.

<sup>667</sup> Gotzen, F. et Janssens, M.-C., *Wegwijs dans het intellectueel eigendomsrecht*, Bruges, Vanden Broele, 2009, 194 ; Ponet, B., "Nul ne plaide par procureur" ... ni par langue étrangère ?", dans LA Huybrechts, (443), 452-453.

<sup>668</sup> Ponet, B., "Nul ne plaide par procureur" ... ni par langue étrangère ?", dans LA Huybrechts, (443), 452-453.

<sup>669</sup> Baumbach, A., Lauterbach, W., Albers, J. et Hartmann, P., *Zivilprozessordnung*, München, Beck, 2010, 2770, n° 2 ; Rosenberg, L. et Schwab, K.H., *Zivilprozessrecht*, München, Beck, 1977, 110.

<sup>670</sup> Baumbach, A., Lauterbach, W., Albers, J. et Hartmann, P., *Zivilprozessordnung*, München, Beck, 2010, 2770, n° 1 ; Zöller, R. et al., *Zivilprozessordnung*, Keulen, Otto Schmidt, 2004, 2617, n° 1.

<sup>671</sup> Baumbach, A., Lauterbach, W., Albers, J. et Hartmann, P., *Zivilprozessordnung*, München, Beck, 2010, 2771, n° 6 ; Zöller, R. et al., *Zivilprozessordnung*, Keulen, Otto Schmidt, 2004, 2617, n° 1.

Les documents ou plaidoyers dans une langue étrangère ne peuvent en principe pas être pris en compte. Ils ne peuvent même pas être considérés comme une requête irrecevable. Normalement, ils ne suspendent pas non plus les délais<sup>672</sup>.

Toutefois, s'il est démontré que l'expiration d'un délai est la conséquence de difficultés linguistiques, celle-ci peut encore être rectifiée, sauf lorsque ces dernières sont la conséquence de l'indifférence de la partie concernée<sup>673</sup>.

Le principe qu'il ne faut pas tenir compte de documents dans une langue étrangère doit être nuancé. En effet, le tribunal ne peut écarter purement et simplement de tels documents<sup>674</sup>. Le tribunal doit charger la partie à la procédure de fournir une traduction dans un délai déterminé. Si la partie omet de fournir une traduction, la situation reste inchangée et le tribunal ne tiendra pas compte du document dans une autre langue. Le tribunal n'est pas tenu de faire traduire lui-même les documents<sup>675</sup>.

**10.465.** Comme indiqué<sup>676</sup>, un autre régime est d'application pour les pièces justificatives qui ont été rédigées dans une langue étrangère. Celles-ci ne peuvent être rejetées par le tribunal. Si le juge l'estime nécessaire, il chargera la partie apportant la preuve de produire une traduction assermentée<sup>677</sup>.

**10.466.** Si certaines parties concernées ne maîtrisent pas la langue allemande, il convient d'avoir recours à un interprète lors du traitement verbal de l'affaire, sauf si toutes les parties concernées maîtrisent la même langue étrangère (§ 185 GVG)<sup>678</sup>.

- ANGLETERRE

**10.467.** En Angleterre, le statut de l'anglais comme langue judiciaire remonte à la *Pleading in English Act 1362* (aussi appelée parfois *Statute of Pleading*) et, plus tard, à la *Courts of Justice Act 1731*, qui ont prescrit toutes deux l'emploi exclusif de l'anglais dans les tribunaux. Ces lois étaient surtout destinées à lutter contre l'usage dans les tribunaux du latin et du français qui n'étaient pas compris par le peuple. La *Courts of Justice Act 1731* a été abrogée par la *Civil Procedure Acts Repeal Act 1879*, de telle sorte que l'usage de l'anglais comme langue judiciaire en Angleterre n'est plus prescrit, de manière générale, par un texte de loi exprès<sup>679</sup>.

En Angleterre, on partirait du principe, sans discussion notable que toutes les pièces de procédure (« writs and pleadings ») sont rédigées en anglais. Il est considéré comme évident que la

---

<sup>672</sup> Baumbach, A., Lauterbach, W., Albers, J. et Hartmann, P., *Zivilprozessordnung*, Munich, Beck, 2010, 2770-2771, n° 3 ; Rosenberg, L. et Schwab, K.H., *Zivilprozessrecht*, München, Beck, 1977, 110.

<sup>673</sup> Baumbach, A., Lauterbach, W., Albers, J. et Hartmann, P., *Zivilprozessordnung*, Munich, Beck, 2010, 2771, n° 5 ; Zöller, R. et al., *Zivilprozessordnung*, Cologne, Otto Schmidt, 2004, 2617, n° 3.

<sup>674</sup> Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) 9 février 1996, [http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/kosdirekt.cgi?sessionID=2035464747359035102&chosenIndex=1304c\\_kos&templateID=document&source=context&highlighting=off&xid=126181](http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/kosdirekt.cgi?sessionID=2035464747359035102&chosenIndex=1304c_kos&templateID=document&source=context&highlighting=off&xid=126181).

<sup>675</sup> Zöller, R. et al., *Zivilprozessordnung*, Cologne, Otto Schmidt, 2004, 2618, n° 4.

<sup>676</sup> Voir note précédente n°

<sup>677</sup> Rosenberg, L. et Schwab, K.H., *Zivilprozessrecht*, Munich, Beck, 1977, 110.

<sup>678</sup> Baumbach, A., Lauterbach, W., Albers, J. et Hartmann, P., *Zivilprozessordnung*, Munich, Beck, 2010, 2771-2772, n° 1-6 ; Rosenberg, L. et Schwab, K.H., *Zivilprozessrecht*, Munich, Beck, 1977, 110 ; Zöller, R. et al., *Zivilprozessordnung*, Cologne, Otto Schmidt, 2004, 2618, n° 1.

<sup>679</sup> Morris, R., "Great Mischiefs – An Historical Look at Language Legislation dans Great Britain", dans Kibbee, D.A. (éd.), *Language Legislation and Linguistic Rights*, Amsterdam/Philadelphie, John Benjamins, 1998, (32), 32-37 et 47-48.

procédure soit menée exclusivement en anglais (le cas échéant, par le biais de traducteurs et interprètes). Le fait que l'emploi des langues en matière judiciaire en Angleterre ne donne guère lieu à des discussions semble pouvoir s'expliquer notamment par la domination de la langue anglaise dans le commerce international ainsi que dans le monde maritime.

Si une partie dépose une citation ou des conclusions en langue étrangère devant un tribunal anglais, aucune sanction n'est prescrite dans la réglementation anglaise. Dans ce cas, le tribunal ordonnera, dit-on, à cette partie de produire une traduction assermentée d'un tel document.

**10.468.** Une procédure anglaise est fondamentalement différente d'une procédure dans le reste de l'Europe occidentale. En Angleterre, une citation (ou un acte similaire) introduit également l'instance et viennent ensuite les conclusions. De telles pièces de procédure seraient toutefois en règle générale extrêmement sommaires. On accorderait beaucoup plus d'attention aux pièces à conviction mais aussi, et surtout, aux déclarations des témoins et aux « affidavits » (déclarations sous serment).

Dès lors, il n'est pas étonnant qu'une réglementation spécifique en matière d'emploi des langues ne soit présente qu'en ce qui concerne les déclarations des témoins et les déclarations sous serment.

La « Practice Direction » (PD) 32, para 10.2 sur les *Civil Procedure Rules* (CPR) est énoncée comme suit :

10.2

*Where an affidavit is in a foreign language:*

*(1) the party wishing to rely on it –*

*(a) must have it translated, and*

*(b) must file the foreign language affidavit with the court, and*

*(2) the translator must make and file with the court an affidavit verifying the translation and exhibiting both the translation and a copy of the foreign language affidavit.*

La PD 32, para 23.2 est pratiquement équivalente :

23.2

*Where the court has directed that a witness statement in a foreign language is to be filed:*

*(1) the party wishing to rely on it must –*

*(a) have it translated, and*

*(b) file the foreign language witness statement with the court, and*

*(2) the translator must make and file with the court an affidavit verifying the translation and exhibiting both the translation and a copy of the foreign language witness statement.*

Les déclarations écrites des témoins et les déclarations sous serment peuvent donc être rédigées dans une langue étrangère mais doivent dans ce cas être traduites en anglais.

**10.469.** À propos des pièces justificatives (« exhibits »), les *Civil Procedure Rules* et les *Practice Directions* ne contiennent pas de règles en matière d'emploi des langues. Elles peuvent, dit-on, être rédigées dans une langue étrangère et, si une partie produit un tel document, elle ne serait pas tenue de le faire traduire. Toutefois, si cette partie souhaite invoquer le contenu de ce document (par exemple pour invoquer une exonération de responsabilité), elle devrait en produire une traduction.

Pour la procédure de « disclosure », une partie ne doit en principe pas, selon la jurisprudence, fournir de traduction dans une autre langue de documents qu'elle soumet pour consultation à l'autre partie. Toutefois, si cette partie elle-même dispose déjà de traductions des documents, elle peut être tenue de produire également ces traductions à l'autre partie<sup>680</sup>.

- FRANCE

**10.470.** La législation en matière d'emploi des langues en ce qui concerne, notamment, les instances judiciaires, a été arrêtée en France depuis des siècles. Elle a été ancrée dans l'*Ordonnance de Villers-Cotterêts* qui date de 1539. L'emploi de la langue française est obligatoire et ce, à la fois dans les actes de procédure émanant d'une partie et en ce qui concerne les jugements et arrêts. L'article 111 de l'*Ordonnance* précitée énonce comme suit :

CXI.

*Et pource que telles choses sont souventeffois ad-venues sur l'intelligence des motz latins contenuz esdictz arrestz, nous voulons que doresnavant tous arrestz ensemble toutes autres procédeures, soyent de noz cours souveraines ou autres subalternes et inférieures, soyent de registres, enquestes, contractz, commissions, sentences, testamens et autres quelzconques actes et exploictz de justice, ou qui en dépendent, soyent prononcez, enregistrez et délivrez aux parties en langage maternel françois, et non autrement.*

Le maritimiste Bonassies estime contestable la validité permanente de l'*Ordonnance*, étant donné que le *Code de procédure civile* de 1806 a abrogé « toutes lois, coutumes, usages et règlements relatifs à la procédure civile »<sup>681</sup>. Néanmoins, l'*Ordonnance* est toujours appliquée dans la jurisprudence<sup>682</sup>. Dans le cadre de procédures judiciaires, elle est réputée applicable uniquement aux « actes de procédure » proprement dits<sup>683</sup>.

**10.471.** Plusieurs décisions judiciaires intéressantes ont été rendues à propos de l'emploi des langues en matière judiciaire.

Un exploit d'huissier de justice qui a été rédigé en corse a fait l'objet en 1859 de l'arrêt de la Cour de Cassation<sup>684</sup>. La Cour s'est livrée à une interprétation stricte de l'ordonnance susmentionnée et d'un décret du 2 thermidor II ainsi que d'un arrêté du 24 prairial IX, qui prescrivent que le français doit être utilisé dans les actes publics. Bien que cette sanction ne soit pas reprise expressément dans les textes de loi eux-mêmes, la Cour a considéré la nullité comme la sanction nécessaire de l'infraction à cette règle. La Cour a mis l'accent sur le fait que l'usage de la langue française est un principe essentiel de droit public, qui est d'une grande importance pour une bonne administration de la justice et garantit l'unité de la langue nationale. La Cour a donc créé de manière prétorienne une sanction de nullité pour l'emploi des langues en matière judiciaire<sup>685</sup>.

---

<sup>680</sup> Cunninghame, J.G., "Tactics on disclosure and requests for information", site internet du cabinet d'avocats Gough Square Chambers, [http://www.goughsq.co.uk/documents/lecture\\_on\\_disclosure.pdf](http://www.goughsq.co.uk/documents/lecture_on_disclosure.pdf), 12 ; Christie, D.H., "Disclosure and Without Prejudice Privilege", site internet du cabinet d'avocats 7 Bedford Row, <http://www.7br.co.uk/uploads/disclosureandwithoutprejudiceprivilegehandout.pdf>, 3 ; O'Hare, J. et Brown, K., *Civil litigation*, Londres, Sweet & Maxwell, 2005, 434.

<sup>681</sup> Bonassies, P., "Le droit positif français en 2004", *DMF* 2005 (Hors série n° 9), 39, n° 40.

<sup>682</sup> Voir, p. ex., Cass. crim. fr. 27 octobre 1987, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ; Cass. soc. fr. 1<sup>er</sup> février 1995, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ; Cass.civ. fr. 25 juin 2009, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>683</sup> Cass. crim. fr. 14 juin 2001 (3 arrêts), [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ; Cass. crim. fr. 5 novembre 2003 (2 arrêts), [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ; Cass. com. fr. 24 mai 2011, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>684</sup> Cass. fr. 4 août 1859, commenté dans Eysseric, V., *Le corpus juridique des langues de France*, s.l., Délégation générale à la langue française et aux langues de France, 2005, 74-75.

<sup>685</sup> Eysseric, V., *Le corpus juridique des langues de France*, s.l., Délégation générale à la langue française et aux langues de France, 2005, 74-75.

Dans un arrêt de 1985, le Conseil d'État a déclaré irrecevable une requête qui avait été rédigée en breton parce qu'elle n'avait pas été écrite en langue française<sup>686</sup>.

L'exposé des moyens de cassation qui a été rédigé dans une langue étrangère a été considéré comme non valable, ce qui a entraîné la déchéance du pourvoi en cassation<sup>687</sup>.

Un arrêt de la Cour d'Appel de Rennes qui comporte une citation d'une pièce à conviction en langue anglaise et en a procédé à l'évaluation sans exposer la signification de la situation en français a été annulé<sup>688</sup>.

La Cour d'Appel de Douai a même rejeté une demande de production de pièces parce que les dénominations des pièces correspondantes n'étaient pas des mots en français figurant dans les dictionnaires Larousse ou Robert. Il s'agissait de « dispatche » (*sic*), de « surestaries » et de « statement of facts »<sup>689</sup>.

Les pièces à conviction que produisent les parties doivent, si elles sont rédigées dans une autre langue que le français, être accompagnées d'une traduction française. Sinon, elles ne sont pas recevables<sup>690</sup>.

La jurisprudence semble par conséquent extrêmement stricte et ne laisse aucune marge à l'utilisation, dans les procédures judiciaires, d'autres langues que le français.

Pourtant, on estime pouvoir distinguer une certaine atténuation de la jurisprudence durant cette dernière décennie.

En 1986, la Cour de Cassation a décidé qu'un document rédigé dans une autre langue que le français ne pouvait être considéré comme une requête. La demande est irrecevable *si* le juge a préalablement demandé au requérant de fournir une traduction en français et que celui-ci n'a pas accédé à sa demande dans le délai fixé<sup>691</sup>.

Le Conseil d'État a statué dans le même sens en 2000 dans l'affaire « Max Planck » que, si des conclusions sont rédigées dans une langue étrangère, le juge doit inviter la partie à produire une traduction assermentée. C'est seulement si aucune suite n'est donnée à cette demande que le juge déclare les conclusions irrecevables au motif qu'elles ont été rédigées dans une langue étrangère. Une requête au tribunal, uniquement rédigée en allemand, n'a par conséquent pas pu être déclarée immédiatement irrecevable<sup>692</sup>.

---

<sup>686</sup> Conseil d'État fr. 22 novembre 1985, *Quillere*, [www.conseil-etat.fr/cde/fr/base-de-jurisprudence](http://www.conseil-etat.fr/cde/fr/base-de-jurisprudence), commenté dans Eysseric, V., *Le corpus juridique des langues de France*, *op. cit.*, 78.

<sup>687</sup> Cass. crim. fr. 27 octobre 1987, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ; Cass.soc. fr. 1<sup>er</sup> février 1995, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>688</sup> Cass. civ. fr. 25 juin 2009, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>689</sup> Cour d'Appel Douai 9 septembre 2004, *DMF* 2005, 550, avec note désapprobatrice de Le Louer, F.

<sup>690</sup> Cass. civ. fr. 15 juin 1977, *Luciani/Astolfi*, commenté dans Eysseric, V., *Le corpus juridique des langues de France*, s.l., Délégation générale à la langue française et aux langues de France, 2005, 76.

<sup>691</sup> Cass. soc. fr. 22 juillet 1986, *Cucca/Delbosso*, commenté dans Eysseric, V., *Le corpus juridique des langues de France*, s.l., Délégation générale à la langue française et aux langues de France, 2005, 77.

<sup>692</sup> Conseil d'État fr. 18 octobre 2000, *Société Max Planck-Gesellschaft*, [www.conseil-etat.fr/cde/fr/base-de-jurisprudence](http://www.conseil-etat.fr/cde/fr/base-de-jurisprudence), commenté dans Eysseric, V., *Le corpus juridique des langues de France*, s.l., Délégation générale à la langue française et aux langues de France, 2005, 78-79.

La Cour de Cassation a estimé récemment que le juge pouvait baser sa décision sur des pièces justificatives qui ont été produites sans traduction tant qu'il explique simplement quelle est leur signification en français. Dans l'affaire correspondante, la Cour d'Appel de Douai avait expliqué qu'il ressortait de plusieurs e-mails produits rédigés en anglais et non traduits qu'une partie avait consenti à une clause attributive de compétence<sup>693</sup>. La Cour de Cassation a même estimé ailleurs qu'un tribunal pouvait reprendre une citation allemande dans sa décision sans en exposer la signification en français lorsqu'il s'agit seulement d'une addition superflue<sup>694</sup>.

Dans certaines autres affaires récentes, la jurisprudence semble écarter les questions relatives à l'emploi des langues.

Une juridiction d'instruction n'avait pas autorisé l'avocat allemand d'un inculpé allemand à plaider en allemand alors qu'un interprète était présent. En cassation, il a notamment été précisé que le plaider en matière pénale n'était pas un « acte de procédure » et ne devait donc pas forcément se dérouler en français. La Cour de Cassation a cependant estimé que la partie demanderesse ne pouvait faire valoir d'objection à ce sujet étant donné qu'il ressort des mentions de l'arrêt que l'avocat a tout de même été entendu (quoique probablement en français)<sup>695</sup>.

Dans une contestation relative des brevets, la Cour d'Appel de Lyon avait fondé sa décision sur une pièce à conviction dans une autre langue dont seule une traduction officielle avait été produite et non une traduction par un traducteur juré. La Cour de Cassation a rejeté le moyen de cassation invoqué à ce sujet parce que, pendant la procédure de recours, le requérant n'avait pas soulevé que la traduction officielle était inexacte et, au contraire, avait conclu sur le fond, sur la base de ce document<sup>696</sup>.

**10.472.** En ce qui concerne l'emploi des langues à l'audience, nous pouvons renvoyer à l'article 23 du *Code de procédure civile*, qui s'énonce comme suit :

*Le juge n'est pas tenu de recourir à un interprète lorsqu'il connaît la langue dans laquelle s'expriment les parties.*

On peut en déduire que le juge peut autoriser des débats dans une langue régionale s'il maîtrise lui-même cette langue<sup>697</sup>. Une langue tout à fait étrangère pourrait probablement aussi être prise en considération pour l'application de cette disposition légale. Étant donné qu'il semble s'agir uniquement des débats verbaux, l'importance de cette disposition semble limitée.

- LUXEMBOURG

**10.473.** L'article 29 de la Constitution luxembourgeoise dispose :

*La loi réglera l'emploi des langues en matière administrative et judiciaire.*

Le législateur luxembourgeois a arrêté les règles en matière d'emploi des langues dans la *Loi du 24 février 1984 sur le régime des langues*, dont les dispositions sont énoncées comme suit :

---

<sup>693</sup> Cass. civ. fr. 23 janvier 2008, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>694</sup> Cass. civ. fr. 8 juillet 2004, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>695</sup> Cass. crim. fr. 3 mars 2010, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>696</sup> Cass. com. fr. 26 février 2008, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>697</sup> Eysseric, V., *Le corpus juridique des langues de France*, s.l., Délégation générale à la langue française et aux langues de France, 2005, 79.

#### Art. 1. Langue nationale

*La langue nationale des Luxembourgeois est le luxembourgeois.*

#### Art. 2. Langue de la législation

*Les actes législatifs et leurs règlements d'exécution sont rédigés en français. Lorsque les actes législatifs et réglementaires sont accompagnés d'une traduction, seul le texte français fait foi.*

*Au cas où des règlements non visés à l'alinéa qui précède sont édictés par un organe de l'Etat, des communes ou des établissements publics dans une langue autre que la française, seul le texte dans la langue employée par cet organe fait foi.*

*Le présent article ne déroge pas aux dispositions applicables en matière de conventions internationales.*

#### Art. 3. Langues administratives et judiciaires

*En matière administrative, contentieuse ou non contentieuse, et en matière judiciaire, il peut être fait usage des langues française, allemande ou luxembourgeoise, sans préjudice des dispositions spéciales concernant certaines matières.*

#### Art. 4. Requêtes administratives

*Lorsqu'une requête est rédigée en luxembourgeois, en français ou en allemand, l'administration doit se servir, dans la mesure du possible, pour sa réponse de la langue choisie par le requérant.*

#### Art. 5. Abrogation

*Sont abrogées toutes les dispositions incompatibles avec la présente loi, notamment les dispositions suivantes [...].*

Il ressort des dispositions citées, en particulier de l'article 3, que le français, l'allemand et le luxembourgeois peuvent tous être utilisés en matière judiciaire et en matière administrative.

Pour les tribunaux, le principe du libre choix de la langue est d'application au Luxembourg. Le fait qu'une procédure soit introduite auprès du tribunal en français ne donne pas lieu à une quelconque irrecevabilité même si la procédure administrative préalable s'est déroulée en allemand. Pour le choix de la langue judiciaire dans une affaire déterminée, il faut le cas échéant tenir compte des particularités de la branche juridique concernée, des parties concernées ou de la nature de l'affaire<sup>698</sup>.

Ce qui précède signifie également que les tribunaux ont la liberté d'utiliser, dans leurs décisions, l'une des trois langues nationales bien que le français soit traditionnellement utilisé. Si, par exemple, une requête introductive d'instance a été rédigée en allemand et même si le requérant demande expressément d'utiliser l'allemand comme langue de l'instance, l'instance peut néanmoins déboucher sur un jugement rédigé en langue française<sup>699</sup>.

Dans la *Loi sur le régime des langues*, aucune sanction particulière n'est déterminée pour des infractions à la loi qui consistent, par exemple, en l'utilisation d'une autre langue que les trois langues nationales.

**10.474.** La jurisprudence a décidé qu'une requête qui a été rédigée dans une autre langue que les trois langues officielles n'était pas irrecevable. Il s'agissait d'une requête en anglais mais les arguments du tribunal sont à ce point généraux qu'ils semblent s'appliquer également à d'autres

<sup>698</sup> Trib. Adm. 4 février 1998, numéro de rôle 9850.

<sup>699</sup> Trib. Adm. 28 octobre 1998, numéro de rôle 9569 ; Trib. Adm. 14 juillet 2003, numéro de rôle 15882.

langues étrangères. Le tribunal a constaté qu'aucune loi n'imposait une sanction d'irrecevabilité pour une requête dans une langue étrangère et que, dans l'affaire concernée, aucun problème de compréhensibilité de la requête ne s'est apparemment posé<sup>700</sup>.

**10.475.** Le Luxembourg se fonde sur sa position internationale sur le plan financier et reconnaît que l'anglais est une langue courante du monde des affaires.

Une pratique aurait été mise en place parmi les juges et les avocats, les textes qui sont cités en anglais et ne sont pas traduits dans un premier temps ne l'étant qu'à la demande expresse du juge ou de l'avocat de l'autre partie. Une traduction simple serait généralement acceptée. Si une contestation naît toutefois à ce sujet, l'avocat qui produit une telle pièce ou une citation en anglais serait tenu de fournir une traduction assermentée.

- PAYS-BAS

**10.476.** Aux Pays-Bas, il n'existe pas de texte de loi explicite relatif à l'emploi des langues en matière judiciaire. L'obligation de l'utilisation du néerlandais n'est pas ancrée expressément dans la loi en tant que telle. Ce principe de départ est cependant évident aux Pays-Bas et semble être confirmé dans la loi du 11 mai 1956 concernant le « Gebruik Friese taal in het rechtsverkeer », qui en dispose autrement à titre exceptionnel. La loi précitée autorise l'utilisation du frison dans les instances judiciaires devant une juridiction établie en Frise, à la fois pour les déclarations verbales et pour les pièces de procédure, à l'exception des citations et inculpations en matière pénale. Par ailleurs, nous pouvons renvoyer à un arrêté royal du 4 juin 1830 qui autorisait la langue française devant les juridictions dans la province néerlandaise du Limbourg et n'a été abrogé qu'en 1995<sup>701</sup>.

L'arrêt récent du Hoge Raad du 18 avril 2006 et les conclusions de l'avocat général Knigge<sup>702</sup> confirment que la langue judiciaire, du moins en matière pénale, est le néerlandais bien que ceci ne soit pas prévu expressément dans la loi.

Dans une décision récente du College van Beroep voor het Bedrijfsleven, il est mentionné en termes généraux :

*dat als uitgangspunt heeft te gelden dat het Nederlands de taal is in het Nederlandse rechtsverkeer. Dat wil zeggen dat het onderzoek ter zitting in de Nederlandse taal plaatsvindt en dat de uitspraak in die taal wordt gedaan*<sup>703</sup>.

**10.477.** Étant donné que l'utilisation du néerlandais n'est pas prescrite expressément par la loi, aucune sanction légale n'est logiquement prévue pour l'emploi d'autres langues en matière judiciaire. L'arrêt du Hoge Raad du 12 avril 1988 et les conclusions que l'avocat général Meijers a présentées devant le Conseil révèle, en ce qui concerne l'emploi des langues dans un procès pénal, que l'instruction à l'audience doit en principe être menée en néerlandais et que la décision d'un juge néerlandais doit être rédigée en néerlandais. Cependant, les conclusions précitées de l'avocat

<sup>700</sup> Trib. Adm. 2 avril 2003, numéro de rôle 15003 (la requête dans une autre langue faisait partie d'une procédure de recours administrative et non d'une procédure judiciaire mais, étant donné que le régime légal pour les deux types de procédure est la même, on peut admettre que la décision du tribunal s'appliquerait également pour les actes de procédure en matière judiciaire).

<sup>701</sup> Voir Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn ?*, Anvers, Kluwer, 2001, 8 ; Warendorf, H.C.S. et Koppenol-Laforce, M.E., "Engels als proces taal", *NJB* 1998, (1682), 1682 ; Drion, C.E., "Procederen dans het Engels, keert het tij ?", *NJB* 2004, 619.

<sup>702</sup> Hoge Raad 18 avril 2006, n° 01772/05, avec concl. Av. gén. Knigge, [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

<sup>703</sup> CBb 19 janvier 2009, n° BH0436, [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

général révèlent également que le Hoge Raad a déjà statué dans son arrêt du 19 décembre 1972 que son non-respect « niet uitdrukkelijk met nietigheid wordt bedreigd »<sup>704</sup>.

Bien que la sanction de nullité n'ait pas été reprise dans un texte de loi, cette sanction peut tout de même être proposée. Dans la cause sur laquelle le Hoge Raad a statué le 12 avril 1988, un arrêt avait été rédigé partiellement en allemand étant donné que la Gerechtshof avait repris sans traduction des témoignages déposés en allemand d'un procès-verbal. Il a été estimé que l'utilisation d'une autre langue que le néerlandais dans des jugements et arrêts n'entraînait la nullité que *indien zij dientengevolge onbegrijpelijk zijn*, ce qui n'était certainement pas le cas selon le Hoge Raad dans l'affaire concernée<sup>705</sup>.

La jurisprudence néerlandaise se montre très pragmatique. Le critère déterminant est que le texte rédigé dans une autre langue est compréhensible ou non. Non seulement l'arrêt déjà cité mais aussi deux autres décisions du Hoge Raad utilisent ce critère. Reprendre des documents allemands, selon les juges de cassation néerlandais, ne rend pas la décision incompréhensible<sup>706</sup>. Par ailleurs, le Hoge Raad a statué que la décision du tribunal qui se fonde sur un document rédigé en langue turque qui n'a pas été traduit ou interprété n'est pas compréhensible et doit être annulée<sup>707</sup>. Si la décision elle-même ou les documents de l'instance révèlent cependant à suffisance quel est le contenu du document rédigé en langue turque, la décision n'aurait éventuellement pas été incompréhensible selon l'avocat général<sup>708</sup>. Un écrit d'un inculpé, rédigé en allemand, a pu être pris en considération selon le Hoge Raad et les pièces rédigées en allemand et produites par cet inculpé ne devaient pas être traduites<sup>709</sup>. Une attestation d'assurance établie en espagnol n'a pas pu être écartée purement et simplement<sup>710</sup>. Il ressort de la liste qui précède que les différentes langues étrangères ne sont pas traitées de la même manière dans la jurisprudence du Hoge Raad : l'allemand et l'espagnol sont apparemment compréhensibles mais pas le turc.

Ce critère de compréhensibilité ne concerne pas seulement la compréhensibilité pour les parties au procès mais aussi la compréhensibilité pour les tiers, dont le Hoge Raad lui-même<sup>711</sup>. Il faut tenir compte de la « publicité externe du procès pénal à l'égard de la communauté juridique néerlandaise ». Par ailleurs, l'avocat général Meijers a souligné que la « communauté juridique néerlandaise », en tant que concept, était seulement une abstraction. Selon l'avocat général, il s'agit de déterminer si un procès pénal et une décision peuvent être compris “in het bijzonder om de regionale gemeenschap waarbinnen het proces zich afspeelt en de functionele gemeenschap waarin verzoeker zich beweegt of destijds bewoog”<sup>712</sup>. On peut déduire de cette décision que *tous* les tiers ne doivent pas forcément pouvoir comprendre les documents et décisions mais uniquement les tiers impliqués plus étroitement dans l'affaire, de l'une ou l'autre manière. Cette règle laisse également une grande marge de manœuvre à une interprétation pragmatique par les juges.

<sup>704</sup> Hoge Raad 12 avril 1988, n° 83145, avec concl. Av. gén. Meijers, NJ 1988, 3156.

<sup>705</sup> Hoge Raad 12 avril 1988, n° 83145, avec concl. Av. gén. Meijers, NJ 1988, 3156.

<sup>706</sup> Hoge Raad 13 décembre 1988, n° 84204, avec concl. Av. gén. Meijers, NJ 1989, 2359.

<sup>707</sup> Hoge Raad 18 avril 2006, n° 01772/05, avec concl. Av. gén. Knigge, www.rechtspraak.nl.

<sup>708</sup> Concl. Av. gén. Knigge pour Hoge Raad 18 avril 2006, n° 01772/05, www.rechtspraak.nl.

<sup>709</sup> Hoge Raad 17 juin 1997, NJ 1997, 658, commenté dans Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn?*, Anvers, Kluwer, 2001, 11.

<sup>710</sup> Hoge Raad 19 janvier 1993, NJ 1993, 513, commenté dans Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn?*, Anvers, Kluwer, 2001, 11.

<sup>711</sup> Concl. Av. gén. Knigge près le Hoge Raad 18 avril 2006, n° 01772/05, www.rechtspraak.nl.

<sup>712</sup> Concl. Av. gén. Meijers près le Hoge Raad 12 avril 1988, n° 83145, NJ 1988, 3156.

**10.478.** La jurisprudence des tribunaux inférieurs à propos du dépôt de pièces de procédure dans une langue étrangère semble dépourvue de cohérence.

Le juge de canton d'Utrecht a estimé qu'une procédure judiciaire néerlandaise devait *en principe* être menée en néerlandais. Une partie défenderesse avait déposé des conclusions de réponse rédigées en allemand et a ensuite été invitée à deux reprises à déposer des conclusions de réponse en néerlandais en lui indiquant qu'elle s'exposait à l'accueil de la demande si elle ne satisfaisait pas à la requête. Étant donné qu'elle a néanmoins omis de le faire, il a été fait droit à la demande contre elle comme « niet, althans onvoldoende gemotiveerd weersproken »<sup>713</sup>. Le juge de canton d'Haarlem a statué qu'une procédure civile devant le juge néerlandais devait être menée en néerlandais. Dans l'affaire concernée, la partie citée avait déposé seulement des conclusions de réponse en langue allemande bien qu'elle ait eu l'occasion de déposer encore ses conclusions en néerlandais, de préférence par écrit. Aucune défense n'a par conséquent été menée en néerlandais et, par conséquent, il a été fait droit à la demande de la partie demanderesse comme « niet weersproken »<sup>714</sup>. Le même juge de canton a rendu une décision parfaitement conforme à propos d'une défense qui avait été menée uniquement en anglais<sup>715</sup>.

Par ailleurs, le tribunal d'Alkmaar a accepté une citation en anglais<sup>716</sup> et le juge de canton de La Haye a accueilli des conclusions de réponse en anglais<sup>717</sup>. Le College van Beroep voor het Bedrijfsleven a rendu une décision récente dans laquelle il postule néanmoins « dat het Nederlands de taal is in het Nederlandse rechtsverkeer », en tenant effectivement compte d'un appel qui avait apparemment été interjeté uniquement par une lettre rédigée en allemand<sup>718</sup>.

**10.479.** Si les pièces de procédure (en règle générale) sont rédigées en néerlandais aux Pays-Bas, ce n'est pas le cas des pièces à conviction que produisent les parties, comme les déclarations écrites, les rapports d'expertise, etc. Rédigées en anglais, elles seraient souvent acceptées sans problème et ce, à la fois par les parties elles-mêmes et par le tribunal<sup>719</sup>. S'il s'agit toutefois de pièces complexes ou de pièces qui sont rédigées dans une autre langue que l'anglais, celles-ci ne seraient pas acceptées aussi facilement.

**10.480.** Aux Pays-Bas, l'usage occasionnel de langues étrangères dans la procédure civile n'est pas inhabituel. Il n'est pas rare que le juge néerlandais puise parmi des sources rédigées en d'autres langues et non traduites comme les dispositions d'un contrat, une correspondance ou d'autres écrits, des textes de conventions internationales, des lois et décisions étrangères de juges internationaux ou étrangers et cite même des passages de ces sources, sans traduction, dans sa décision<sup>720</sup>.

Toutefois, certains leaders d'opinion vont encore plus loin. On observe dans la doctrine un plaidoyer pour permettre de mener une procédure en langue étrangère. Ainsi un auteur estime-t-il

---

<sup>713</sup> Kantonrechter Utrecht 14 décembre 2005, numéro de rôle 425568/CS 05-2762, *inédit*.

<sup>714</sup> Kantonrechter Haarlem 3 juillet 2008, numéro de rôle 381173/CV EXPL 08-2887, [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

<sup>715</sup> Kantonrechter Haarlem 4 septembre 2008, numéro de rôle 381134/CV EXPL 08-2877, [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

<sup>716</sup> Rb. Alkmaar 26 mai 1988, NJ 1989, 407, commenté dans Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn?*, Anvers, Kluwer, 2001, 11.

<sup>717</sup> Kantonrechter (en référé) 's Gravenhage 9 mars 1989, NJ 1989, 711, commenté dans Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn?*, Anvers, Kluwer, 2001, 11.

<sup>718</sup> CBb 19 janvier 2009, n° BH0436, [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

<sup>719</sup> Voir Warendorf, H.C.S. et Koppenol-Laforce, M.E., "Engels als procestaal", *NJB* 1998, (1682), 1682.

<sup>720</sup> Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn?*, Anvers, Kluwer, 2001, 10-12 ; voir aussi De Groot, G.-R., "Language and law", Jayme, E. (éd.), *Langue et Droit*, Bruxelles, Bruylant, 1999, (333), 341 ; Laenens, J., "De gulden middenweg betreffende de taalwetgeving", note sous Cass. 18 octobre 2004, *RW* 2005-2006, (547), 547, n° 5.

qu'une procédure en anglais est avantageuse, notamment dans le droit international des entreprises et dans la pratique du commerce et des transports internationaux. Il est suggéré que la constitution de chambres anglophones, par exemple auprès des tribunaux d'Anvers et de Rotterdam, rendrait la procédure plus efficace dans une perspective internationale.<sup>721</sup> Un autre auteur propose la constitution de chambres spéciales auprès de quelques tribunaux, dans lesquelles la procédure serait menée en allemand, en anglais ou en français, ce qui la rendrait plus claire et aussi plus simple et moins coûteuse, notamment sur le plan des traductions, pour le conseil d'administration d'une entreprise étrangère<sup>722</sup>.

En 1998, un colloque a été consacré à cette question et la tendance générale qui s'en est dégagée visait à autoriser l'anglais comme langue judiciaire. Une grande majorité des personnes présentes était favorable à une proposition d'instituer auprès du tribunal de Rotterdam une chambre séparée dans laquelle les parties, dans les matières commerciales, pourraient mener leur procédure en anglais. En appel, ceci serait souhaitable également mais pas en cassation, en raison de la nature particulière de ce recours. Les personnes présentes souhaitaient même abroger l'exigence que les décisions soient toujours rendues en néerlandais en vue de la publicité de la jurisprudence parce qu'en pratique, les jugements ne sont de toute façon pas lus en public et qu'une assistance est rarement présente dans la salle. Plusieurs des avantages cités d'une procédure menée dans une langue étrangère, en particulier l'anglais, étaient que les entreprises internationales et les parties allochtones bénéficieraient de cette manière d'un procès plus équitable et que l'on pourrait économiser sur les traductions et les interprétations, ce qui aurait des incidences favorables à la fois sur le plan du temps, des coûts et de l'interprétation correcte des documents. Par ailleurs, il a été souligné que la possibilité de mener une procédure en anglais rendrait encore plus attractive l'élection de for pour les Pays-Bas, en plus du fait que « de Nederlandse rechter geldt als onkreukbaar, onafhankelijk en neutraal ». Il a toutefois été remarqué qu'une condition absolue à l'introduction d'un tel système est que le pouvoir judiciaire dispose de juges et de greffiers qui ont des connaissances linguistiques suffisantes de manière à garantir la qualité de la procédure. Les frais supplémentaires pourraient être couverts par un droit de greffe plus élevé, voire, compte tenu de l'importance économique du système, à partir du budget du Ministère des Affaires économiques. Un projet de loi, rédigé par le Werkgroep Gerechtstolken en -vertalers offrirait au juge la possibilité de déterminer que l'instance judiciaire sera menée dans une autre langue que le néerlandais lorsque les parties le demandent à l'unanimité. Pendant le colloque, il a même été suggéré de renoncer également à cette dernière exigence et d'autoriser au demandeur de choisir, dans la citation, l'anglais comme langue judiciaire lorsque le défendeur est une société établie en dehors des Pays-Bas et, pour le reste, de donner au juge la compétence d'autoriser l'utilisation d'une autre langue que le néerlandais en vue de la promotion d'une procédure efficace à la demande d'une des parties<sup>723</sup>.

**10.481.** Enfin, il faut encore remarquer que le néerlandais se verra peut-être attribuer prochainement un statut officiel arrêté dans la Constitution néerlandaise. Une proposition de modification de la Constitution, actuellement à l'étude au sein de la Deuxième Chambre, vise à insérer un article 23a, qui s'énonce comme suit :

---

<sup>721</sup> Gerritsen, R.B., "Effectieve(re) rechtspleging", dans Hendrikse, M.L. et Jongbloed, A.W. (éds.), *De toekomst van het Nederlands burgerlijk procesrecht*, Deventer, Kluwer, 2004, (47), 59. dans le même sens, voir Drion, C.E., "Procederen dans het Engels, keert het tij ?", *NJB* 2004, 619, qui estime par ailleurs que la procédure pourrait être menée en anglais « zonder al te veel wetgevend ingrijpen » (sans trop d'interventions législatives).

<sup>722</sup> Jongbloed, A.W., "Het procesrecht(er) op maat", dans Hendrikse, M.L. et Jongbloed, A.W. (éd.), *De toekomst van het Nederlands burgerlijk procesrecht*, Deventer, Kluwer, 2004, (47), 240.

<sup>723</sup> Pour une analyse détaillée du colloque, voir Warendorf, H.C.S. et Koppenol-Laforce, M.E., "Engels als procestaal", *NJB* 1998, (1682), 1682-1684.

1. *De officiële taal van Nederland is het Nederlands.*
2. *Bevordering van het gebruik van het Nederlands is voorwerp van zorg der overheid. De overheid treft maatregelen ter bevordering van de kennis van het Nederlands.*
3. *Ieder heeft het recht om in het verkeer met de overheid het Nederlands te gebruiken en door de overheid in het Nederlands te worden benaderd, behoudens in de gevallen bij of krachtens de wet bepaald.*
4. *De wet stelt regels omtrent het gebruik van het Fries in het verkeer met de overheid.*<sup>724</sup>

Le droit subjectif, prévu à l'alinéa 3, s'étendrait aux contacts entre les justiciables et les organes du pouvoir judiciaire. Il découlerait de ce droit que les décisions judiciaires sont en néerlandais et que, pendant les audiences, la langue néerlandaise serait en principe utilisée<sup>725</sup>. Le commentaire de la proposition de modification de la Constitution précise :

*De voorgestelde grondwetsbepaling beoogt de overheid en de burger dus niet te verplichten te allen tijde de Nederlandse taal te gebruiken in de communicatie tussen beiden. Dat is ook onder de huidige wettelijke regeling niet het geval. Bij of krachtens de wet kunnen uitzonderingen worden gegeven op de hoofdregel dat in het verkeer tussen overheid en burger het Nederlands wordt gebruikt. Dat betekent dat uitzonderingen altijd een basis moeten hebben in de wet in formele zin, hetgeen een striktere beperkingsmogelijkheid is dan de Awb thans biedt. In sectoren waarin het Nederlands niet of nauwelijks de voertaal is, kan het gebruik van de Engelse taal in wet- en regelgeving bijvoorbeeld doelmatiger zijn. Hierbij kan worden gedacht aan de scheepvaart- en luchtvaartsector waarin door de sterke invloed van internationale verdragen en besluiten van volkenrechtelijke organisaties en het grensoverschrijdende karakter van deze sectoren vrijwel uitsluitend de Engelse taal wordt gebruikt. Dergelijke uitzonderingen zullen derhalve in een wet moeten worden vervat*<sup>726</sup>.

L'important dans ce passage est la reconnaissance que, dans le secteur de la navigation, l'anglais est presque utilisé exclusivement comme langue véhiculaire et que cet élément peut justifier une exception aux régimes linguistiques légaux (constitutionnels) pour des raisons d'efficacité. De telles exceptions nécessiteraient cependant toujours une base légale. Les propositions d'une portée considérable, évoquées précédemment, visant à permettre des procédures dans une langue étrangère en matière de transactions commerciales et transports internationaux ne pourraient en tout cas pas être réalisées sans une base légale formelle après la modification proposée de la Constitution.

La modification proposée de la Constitution elle-même semble à première vue ne pas entraîner nécessairement une modification du régime linguistique actuel. Le commentaire explique que les organes juridictionnels utilisent en général la langue néerlandaise en pratique, que le néerlandais est d'ores et déjà la langue de la pratique judiciaire néerlandaise, que l'audience se déroule en néerlandais et que la décision est rendue dans cette langue<sup>727</sup>.

#### - AUTRES PAYS

**10.482.** En Europe de l'Est, la langue judiciaire serait déjà souvent l'anglais en matière internationale<sup>728</sup>.

<sup>724</sup> Stukken Tweede Kamer 2010-11, n° 32.522/2, 1.

<sup>725</sup> Stukken Tweede Kamer 2010-11, n° 32.522/3, 5.

<sup>726</sup> Stukken Tweede Kamer 2010-11, n° 32.522/3, 6.

<sup>727</sup> Stukken Tweede Kamer 2010-11, n° 32.522/3, 11.

<sup>728</sup> Voir Warendorf, H.C.S. et Koppenol-Laforce, M.E., "Engels als proces taal", *NJB* 1998, (1682), 1683. Pour autant que celles-ci puissent être consultées sous forme traduite, aucun exemple n'a toutefois été retrouvé dans les législations des autres pays que l'Estonie.

Le Code of Civil Procedure estonien dispose par exemple :

§ 7. Language of proceedings and preparation of petitions

(1) *The language of civil proceedings is Estonian. With the consent of the court and the participants in a proceeding, the proceeding may be conducted in another language if the court and the participants in the proceeding are proficient in that language.*

(2) *A participant in a proceeding and other persons who do not understand the language of the proceeding have the right to submit petitions, give statements and testimony, appear in court and submit applications through an interpreter or translator in the person's native language or in a language in which the person is proficient.*

(3) *Participants in proceedings are given decisions in Estonian prepared as separate documents. If a proceeding is conducted in another language, the court may prepare the decision as a separate document in Estonian or in the language of the proceeding.*

(4) *If a decision prepared as a separate document is not in Estonian, an Estonian translation of the decision shall be given to a participant in the proceeding at the request of such participant. A decision in another language may be given to a participant in the proceeding only with the consent of such participant.*

(5) *If a written petition, appeal or documentary evidence submitted to the court by a participant in a proceeding is not in Estonian, the court may demand a certified translation of the petition, appeal or documentary evidence by a specified due date. If the translation is not submitted by the due date, the court may disregard the petition or the document. A document in another language may be given to a participant in a proceeding only with the consent of such participant.*

(6) *Petitions, statements of claim, appeals, appeals in cassation, appeals against rulings and written answers shall be filed with the courts in legible typewritten form in A4 format.*

L'alinéa 1<sup>er</sup> offre la possibilité d'utiliser une autre langue judiciaire que l'estonien avec le consentement des parties et du tribunal, à condition que les parties et le tribunal maîtrisent suffisamment la langue utilisée.

**10.483.** La *Loi fédérale suisse du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse* contenait jusqu'à il y a peu une disposition particulière relative à l'emploi des langues en matière judiciaire. Cette disposition s'énonçait comme suit :

Art. 16. Garanties en faveur des parties

*Dans les affaires civiles ou pénales, chaque partie peut employer l'une des langues officielles suisses et se faire assister ou représenter par un avocat de nationalité suisse, patenté au sens de la loi d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943.*

À l'occasion de l'entrée en vigueur du nouveau Code judiciaire suisse, la disposition a été abrogée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Cette abrogation avait déjà été recommandée dans un avant-projet relatif à la *procédure civile suisse*, rédigé par une *commission d'experts* en juin 2003<sup>729</sup>. Le même avant-projet contenait une disposition générale relative à l'emploi des langues en matière judiciaire qui s'énonçait comme suit :

---

<sup>729</sup> X., "Procédure civile suisse. PCS.Avant-projet de la commission d'experts", juin 2003, site internet du *Département fédéral de justice et police* suisse [http://www.cjpd.admin.ch/content/dam/data/staat\\_buerger/gesetzgebung/zivilprozessrecht/entw-zpo-f.pdf](http://www.cjpd.admin.ch/content/dam/data/staat_buerger/gesetzgebung/zivilprozessrecht/entw-zpo-f.pdf).

Art. 122. Langue

1. *Les parties procèdent dans une des langues officielles du canton dans lequel l'affaire est jugée. Les cantons qui reconnaissent plusieurs langues officielles déterminent la langue à utiliser.*
2. *Une autre langue peut être utilisée avec l'accord du tribunal et de la partie adverse.*

L'avant-projet de la commission d'experts aurait donc créé pour toutes les instances judiciaires en Suisse la possibilité de mener la procédure dans d'autres langues que la langue judiciaire normale à condition que tant le tribunal que les parties y consentent. Dans le cadre d'une consultation publique, cette proposition a suscité différentes réactions. Le danger que les juges en appel ne comprennent pas la langue utilisée en première instance a notamment été évoqué. Certains répondants ont proposé de limiter le choix de la langue aux langues suisses officielles. D'autres répondants ont envisagé également l'utilisation de l'anglais. Un répondant a signalé que des plaidoiries étaient effectivement déjà menées en anglais devant le tribunal de commerce de Zurich<sup>730</sup>.

Dans le projet de loi qui a été soumis au Parlement, la possibilité de conduire la procédure dans d'autres langues que la langue judiciaire normale a été conservée. La disposition correspondante s'énonce comme suit :

Art. 127

- 1 *La procédure est conduite dans une des langues officielles du canton dans lequel l'affaire est jugée. Les cantons qui reconnaissent plusieurs langues officielles déterminent la langue à utiliser.*
- 2 *Une autre langue peut être utilisée avec l'accord du tribunal et des parties.*

L'Exposé des Motifs précisait :

*L'usage d'une langue officielle du canton reste la règle (al. 1). Les autres langues – p. ex. l'anglais – ne sont toutefois pas exclues si les parties et le tribunal y consentent(al. 2).*

Au cours des travaux parlementaires, le deuxième alinéa cependant été abrogé. Les documents parlementaires n'ont pas permis de déduire pour quelle raison. Le texte de loi pertinent définitif est énoncé comme suit :

Art. 129

*La procédure est conduite dans la langue officielle du canton dans lequel l'affaire est jugée. Les cantons qui reconnaissent plusieurs langues officielles règlent leur utilisation dans la procédure.*

Il faut remarquer que, du moins en matière maritime, la flexibilité de l'emploi des langues en matière judiciaire semble avoir diminué plutôt qu'augmenté par cette modification de loi.

---

<sup>730</sup> X., "Classement des réponses à la procédure de consultation. Avant-projet relatif à une loi fédérale sur la procédure civile suisse (PCS)", 2004, site internet du Zwisserse Département fédéral de justice et police suisse, [http://www.cjpd.admin.ch/content/dam/data/staat\\_buerger/gesetzgebung/zivilprozessrecht/ve-ber.pdf](http://www.cjpd.admin.ch/content/dam/data/staat_buerger/gesetzgebung/zivilprozessrecht/ve-ber.pdf).

## D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

### - POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

**10.484.** Dans le Livre vert (question 158), on s'est demandé si les conséquences irréalistes de la législation relative à l'emploi des langues en matière judiciaire devaient être examinées et dans quel sens devait aller une modification éventuelle.

La Cour d'Appel d'Anvers a incité à la prudence en ce qui concerne la législation sur l'emploi des langues en matière judiciaire dans un pays aux tensions communautaires tel que la Belgique. Les magistrats ont estimé que la jurisprudence de la Cour de Cassation ne visait pas le monde maritime et que la loi offrait effectivement des garanties suffisantes pour être appliquée avec une certaine souplesse. Ils ont évoqué la réglementation spécifique en matière d'interruption des délais par des actes frappés de nullité.

L'ABDM a indiqué que la législation relative à l'emploi des langues supplantait le droit maritime. Elle a toutefois estimé qu'une attitude « souple » était préférable en matière maritime et commerciale. Elle a fait remarquer que les pays voisins envisageaient des chambres anglophones pour les litiges commerciaux internationaux.

### - APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

**10.485.** Le point de départ de la problématique traitée ici est que l'anglais est la langue utilisée dans le monde entier en matière maritime et portuaire. Les termes anglais sont consacrés dans le langage courant dans le secteur, même en Belgique. Par ailleurs, par sa nature, le secteur est caractérisé par une dimension internationale.

À ce propos, nous vous renvoyons à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités de déclaration pour les navires qui arrivent et/ou partent de ports des États membres de la Communauté et au retrait de la Directive 2002/6/CE. La proposition de la Commission européenne a déjà suggéré d'utiliser le « language most commonly used at sea », à savoir l'anglais, comme alternative aux langues nationales pour accomplir les formalités administratives<sup>731</sup>. Il était même mentionné dans le rapport du Parlement européen que l'anglais serait obligatoirement utilisé comme langue commune unique pour la communication maritime. Cette langue y a été décrite comme « the widely-used vehicular language »<sup>732</sup>. Sous la houlette des États membres, l'utilisation obligatoire d'une langue commune n'a pas été reprise dans le texte adopté pour la directive<sup>733</sup>, mais les différentes propositions illustrent une nouvelle fois que l'anglais est considéré comme la *lingua franca* par excellence.

**10.486.** Par les règles strictes en matière d'emploi des langues dans les juridictions belges, il est plus difficile et plus coûteux de suivre l'instance pour les intéressés dans des litiges internationaux

---

<sup>731</sup> Commission européenne, *Commission staff working document accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on reporting formalities for ships arriving dans or departing from ports of the Member States of the Community and repealing directive 2002/6/EC*, COM(2009) 11 final, SEC(2009) 47, C6-0030/09, 21 janvier 2009, 7, 16, 27 et 46.

<sup>732</sup> Parlement européen, Commission des Transports et du Tourisme (Rapporteur Dirk Sterckx), *Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on reporting formalities for ships arriving dans and/or departing from ports of the Member States of the Community and repealing directive 2002/6/EC*, COM(2009)0011 - C6-0030/2009 - 2009/0005(COD), A7-0064/2010, 25 mars 2010, 11, 15-16 et 28.

<sup>733</sup> Information sur le site Internet du membre du Parlement européen Dirk Sterckx, [http://www.dirksterckx.be/KortNieuws.asp?p\\_id=321](http://www.dirksterckx.be/KortNieuws.asp?p_id=321).

en matière de commerce maritime et de navigation qui sont traités devant les cours et tribunaux belges. Pour les juristes praticiens, il faut veiller en permanence dans les actes de procédure à éviter des termes et expressions considérés comme évidents dans le secteur et à les remplacer par des traductions souvent moins précises<sup>734</sup>. Les avocats qui invoquent la sanction de nullité lorsque des termes maritimes et portuaires anglais, compréhensibles de tous, sont utilisés dans la procédure font un usage impropre de la loi relative à l'emploi des langues en matière judiciaire, qui n'est pas conforme aux objectifs que poursuivait le législateur en 1935<sup>735</sup>.

Bien que, pendant la première consultation, on ait fait remarquer à juste titre que la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire et son application par la jurisprudence ne se rapportent pas spécifiquement aux affaires maritimes et au secteur maritime, il s'est déjà avéré que la pratique maritime, par son caractère international et la domination de l'anglais comme langue véhiculaire, a été particulièrement frappée par la rigueur des règles linguistiques utilisées.

Par les règles strictes relatives à l'emploi des langues en matière judiciaire, le cluster belge de droit maritime est moins attractif à l'échelle internationale.

**10.487.** Les règles strictes relatives à l'emploi des langues en matière judiciaire favorisent la compréhensibilité du grand public et servent par conséquent la publicité de la jurisprudence et de la procédure, prescrite par les articles 148 et 149 de la Constitution, l'article 6 de la Conv. eur. D.H. et l'article 757 C. jud. et, d'emblée, l'évolution du droit.

Par ailleurs, on peut envisager que l'accès aux décisions judiciaires et leur compréhension sur le plan du commerce maritime, de la navigation et des matières portuaires, sont importants uniquement pour un public restreint qui appartient précisément au secteur et qui peut par conséquent être supposé comprendre l'anglais éventuellement utilisé. Ceci s'inscrit par ailleurs dans le prolongement d'une critique générale des règles procédurales trop strictes en matière d'emploi des langues, à savoir qu'il est illusoire d'attendre que le justiciable doive toujours pouvoir saisir le message *lui-même* et *sans aide*. En effet, il peut consulter son avocat ou un conseiller technique<sup>736</sup>.

**10.488.** Une évolution récente semble perceptible dans la jurisprudence belge suprême et vise à tenir compte, dans l'interprétation des règles relatives à l'emploi des langues en matière judiciaire, des intérêts et choix des justiciables dans le cas concret plutôt que d'appliquer les règles à la lettre ou conformément à une jurisprudence constante. Par exemple, nous pouvons renvoyer à des arrêts de la Cour constitutionnelle du 16 décembre 2010 et de la Cour de Cassation du 27 septembre 2010 qui ont tous deux pour objet les règles spécifiques en matière d'emploi des langues devant les tribunaux bruxellois et n'ont donc pas une pertinence de fond immédiate pour la révision du droit maritime belge<sup>737</sup>. La considération suivante de la Cour constitutionnelle, en

---

<sup>734</sup> Comp. Lindemans, D., "Schipperen tussen taaleigenheid, anderstaligheid en aantasting van de eentaligheid", note sous Cass. 22 mai 2009, RW 2009-10, (671), 673, n° 5 :

*Vele technische woorden, ontleend aan andere talen, zijn perfect begrijpelijk voor technici dans een technisch geschil. Die technische woorden vindt men niet noodzakelijk terug dans algemeen gebruikte woordenboeken. Meer nog, sommige ervan hebben geen Nederlandstalig of Franstalig equivalent, zodat het gebruik van die woorden, die wél gebruikt zijn dans het geschil, toch niet zonden mogen worden gebruikt dans het geding dat over dit geschil wordt gevoerd.*

<sup>735</sup> Ponet, B., "Nul ne plaide par procureur"... ni par langue étrangère ?", dans LA Huybrechts, (443), 450-451.

<sup>736</sup> Voir Wagner, K., "De sanctieregeling in de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", TBH 2010, (234), 236, n° 7.

<sup>737</sup> Cour constitutionnelle 16 septembre 2010, n° 98/2010, www.const-court.be, JT 2011, 263 et Cass. 27 septembre 2010, JT 2011, 265. Pour une discussion de fond des deux arrêts, voir Gosselin, F., "Les Cours

particulier, semble néanmoins pouvoir s'appliquer par analogie dans le contexte du droit de la navigation :

*En effet, rien ne justifie que le procès qui oppose un travailleur et un employeur qui ont utilisé le français ou le néerlandais dans leurs relations sociales, conformément à leurs obligations légales, y compris dans la phase contentieuse de ces relations, doive se dérouler dans l'autre langue, en prenant pour critère de localisation le siège social de la société qui emploie le travailleur, alors qu'ils n'y ont pas noué de relations sociales. Cette obligation de mener cette procédure dans une langue autre que celle des relations de travail n'est conforme ni aux droits de défense du travailleur, qui devra s'expliquer dans une langue qui n'est pas la sienne, ni au bon fonctionnement de la justice puisque les juges devront traiter l'affaire dans une autre langue que celle des pièces qui leur sont soumises, et elle risque d'entraîner des frais et des lenteurs inutiles puisqu'elle peut nécessiter le recours à des traducteurs et à des interprètes jurés, ainsi que le prévoient les articles 8 et 30 de la loi en cause.*

*La mesure est d'autant moins justifiée que l'employeur, personne morale, a, par hypothèse, démontré son aptitude à comprendre et à pratiquer la langue du travailleur en s'adressant à lui dans cette langue comme l'exige l'article 52 des lois coordonnées du 18 juillet 1966 précitées<sup>738</sup>.*

Un assouplissement du régime de la langue juridictionnelle dans les instances en rapport avec la navigation s'inscrirait bien dans cette évolution jurisprudentielle tendant vers plus de raisonnable et de sens des réalités.

**10.489.** Il n'est pas anodin de constater que les problèmes précités relatifs à l'emploi des langues en matière judiciaire ne se produisent pas en cas d'arbitrage. Les procédures d'arbitrage ne sont pas soumises à la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire<sup>739</sup>. Les articles 1676 et suivants pertinents du Code judiciaire concernant l'arbitrage ne contiennent pas de règles en matière d'emploi des langues.

Les arbitrages maritimes seraient parfois menés dans une langue étrangère, par exemple en anglais. Jusqu'à il y a une trentaine d'années environ, l'habitude voulait qu'à Anvers, les arbitrages en matière de navigation et d'assurance soient menés en français.

Dans les arbitrages internationaux, il est courant que les arbitres consultent préalablement les parties à propos du déroulement de la procédure et de la langue dans laquelle les documents seront produits et les plaidoiries menées<sup>740</sup>. Le choix de la langue de la procédure par les arbitres en concertation avec les parties est également prescrit par l'article 17 des UNCITRAL Arbitration Rules 1976, conçues comme des règles procédurales modèles et par l'article 19 de la version revue en 2010, qui s'énoncent de la même manière comme suit :

*Subject to an agreement by the parties, the arbitral tribunal shall, promptly after its appointment, determine the language or languages to be used in the proceedings. This determination shall apply to the statement of claim, the statement of defence, and any further written statements and, if oral hearings take place, to the language or languages to be used in such hearings.*

*The arbitral tribunal may order that any documents annexed to the statement of claim or statement of defence, and any supplementary documents or exhibits submitted in the course of the proceedings, delivered*

---

suprêmes et la loi du 15 juin 1935 relative à l'emploi des langues en matière judiciaire: vers la consécration d'un pragmatisme linguistique dans l'arondissement [sic] judiciaire de Bruxelles", *JT* 2011, 253-262.

<sup>738</sup> Cour constitutionnelle 16 septembre 2010, n° 98/2010, [www.const-court.be](http://www.const-court.be), considération B.8.

<sup>739</sup> Lindemans, L., *Taalgebruik dans gerechtszaken*, Gand, E. Story-Scientia, 1973, 42, n° 57.

<sup>740</sup> Voir Warendorf, H.C.S. et Koppenol-Laforce, M.E., "Engels als procestaal", *NJB* 1998, (1682), 1683.

*in their original language, shall be accompanied by a translation into the language or languages agreed upon by the parties or determined by the arbitral tribunal.*

Dans un premier temps, on peut se demander pourquoi une réglementation similaire ne serait pas possible pour le règlement des litiges par les juges des juridictions ordinaires. Par ailleurs, consentir à l'utilisation de toutes les langues existantes ou imaginables, ce qui est possible en cas d'arbitrage, ne semble pas faisable pratiquement pour la procédure devant des juges de juridictions ordinaires. Une telle connaissance étendue des langues ne peut raisonnablement être attendue des juges<sup>741</sup>. S'il s'agissait simplement de l'anglais ou si l'on exigeait que non seulement les parties mais aussi les juges maîtrisent suffisamment la langue utilisée, les objections pratiques seraient déjà nettement moindres.

**10.490.** Quand bien même il peut exister des objections sérieuses à une normalisation trop stricte de l'emploi des langues en matière judiciaire, un pragmatisme excessif sur ce plan, tel que celui qui règne aux Pays-Bas, semble susciter tout autant d'objections. Utiliser comme critère la « compréhensibilité » abstraite des mentions dans une autre langue, une langue étrangère étant considérée comme compréhensible et l'autre pas dans la jurisprudence, donne évidemment lieu à une insécurité juridique inadmissible et à l'inégalité des droits entre les justiciables.

**10.491.** En ce qui concerne les pièces à conviction rédigées dans une langue étrangère, le juge, à la requête de la partie contre laquelle elles sont invoquées ou même d'office, peut en ordonner la traduction. La jurisprudence a expliqué que le juge peut et même doit tenir compte des documents établis dans une autre langue. Il ne peut les écarter des débats que s'il en a demandé la traduction et que, néanmoins, les pièces n'ont pas été traduites.

Cette réglementation veille à ce que les documents dans une autre langue doivent seulement être traduits si le juge en voit l'utilité dans le cadre de la procédure concernée, par exemple parce que l'autre partie ne peut être supposée comprendre les documents ou parce que le juge lui-même ne les comprend pas suffisamment bien.

**10.492.** Dans la loi actuelle sur l'emploi des langues en matière judiciaire, l'anglais, dominant dans le secteur de la navigation, n'a pas de statut particulier.

#### - SCÉNARIOS LÉGISLATIF ALTERNATIFS

**10.493.** Les scénarios législatifs évoqués ci-dessous sont limités aux procédures judiciaires en rapport avec la navigation. Une révision générale de la législation relative à l'emploi des langues en matière judiciaire pour toutes les affaires judiciaires (même sans rapport avec la navigation) pourrait éventuellement être utile<sup>742</sup>, mais une telle révision dépasse le cadre de ce projet pour la révision du droit belge de la navigation. En raison des caractéristiques spécifiques du secteur, identifiées précédemment, une modification de la législation relative à l'emploi des langues en matière judiciaire pour les instances en rapport avec la navigation peut d'ores et déjà être envisagée.

---

<sup>741</sup> Comp. Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn ?*, Anvers, Kluwer, 2001, 16-17.

<sup>742</sup> Pour une réflexion générale sur l'utilité d'une législation stricte concernant l'emploi des langues en matière judiciaire, voir Dejemeppe, B., "Une langue peut en révéler une autre", note sous Cass. 22 mai 2009, *JT* 2009, (407), 408, n° 7. Pour une approche critique d'une application trop stricte des règles en matière d'emploi dans les langues dans une procédure du domaine de l'informatique, voir Wagner, K., "De sanctieregeling dans de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", *TBH* 2010, (234), 242-243, n° 23 (en ce qui concerne le « jugement Google », Prés. Trib. Bruxelles 27 novembre 2008, *TBH* 2010, 254, la constatation concernant notamment les termes suivants : « blogsite », « blogspot », « hostadres », « comment », « blog provider », « user » et « knowledge provider »).

**10.494.** Les caractéristiques spécifiques du secteur de la navigation, à savoir la domination de l'anglais comme langue véhiculaire et la dimension internationale, peuvent justifier qu'un régime dérogatoire en matière d'emploi des langues soit d'application pour les affaires judiciaires dans ce secteur. La navigation et les activités portuaires représentent le secteur d'activités international par excellence en Belgique. Compte tenu de la très grande importance économique de nos ports et du cluster plus étendu de la navigation et des objectifs du Code belge de la Navigation, destiné à augmenter le rayonnement de la Belgique en tant que nation de la navigation et à rendre la Belgique plus attractive en tant que forum<sup>743</sup>, une réglementation particulière pour les instances en rapport avec la navigation est tout à fait justifiée sur le plan politique.

Naturellement, il faut tenir compte du principe d'égalité pour l'élaboration d'un régime dérogatoire en matière d'emploi des langues. La portée du principe d'égalité est actuellement décrite comme suit par la Cour constitutionnelle :

*Les règles constitutionnelles de l'égalité et de la non-discrimination n'excluent pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.*<sup>744</sup>.

La confrontation au principe d'égalité utilise donc différents critères. Une différence de traitement entre catégories comparables doit notamment poursuivre un *but* légitime, faire une différence *objective*, être *pertinente* et entretenir un *rapport raisonnable* avec le but visé<sup>745</sup>.

Un régime dérogatoire en matière d'emploi des langues qui serait introduit en vue d'un traitement plus efficace et plus adapté au secteur d'instances en rapport avec la navigation et les activités portuaires semble poursuivre par définition un but *légitime et licite*.

La distinction entre les instances en rapport avec la navigation et les autres a également un *caractère objectif* mais la catégorie des instances liées à la navigation doit être délimitée le plus clairement possible en fonction de ce critère<sup>746</sup>.

Pour mettre en place une administration de la justice à la fois efficace et adaptée à la navigation et aux activités portuaires, un régime dérogatoire en matière d'emploi des langues pour les instances en rapport avec la navigation ne semble pas seulement adéquat mais aussi indispensable. La distinction entre les instances en rapport avec la navigation et les autres semble en tout cas *pertinente* aussi par rapport à l'objectif fixé.

Enfin, la différence de traitement doit entretenir un *rapport raisonnable* avec l'objectif pour réaliser une administration de la justice à la fois efficace et adaptée à la navigation et aux activités

---

<sup>743</sup> Voir Livre bleu 1, 76-77, n° 1.65-1.66 et 175-176, n° 1.209.

<sup>744</sup> Cour constitutionnelle 8 juillet 1997, n° 37/97, [www.const-court.be](http://www.const-court.be); Vande Lanotte, J. et Goedertier, G., *Handboek Belgisch Publiekrecht*, Bruges, die Keure, 2010, 355, n° 580; Peeters, P., "Het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Recente ontwikkelingen en toetsing door het Arbitragehof", dans Alen, A. et Lemmens, P. (éds.), *Staatsrecht*, Bruges, die Keure, 2002-2003, (41), 51, n° 23.

<sup>745</sup> Voir Vande Lanotte, J. et Goedertier, G., *Handboek Belgisch Publiekrecht*, Bruges, die Keure, 2010, 356-366, n° 581-366; Peeters, P., "Het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Recente ontwikkelingen en toetsing door het Arbitragehof", *op. cit.*, 53, n° 30.

<sup>746</sup> Voir Vande Lanotte, J. et Goedertier, G., *Handboek Belgisch Publiekrecht*, Bruges, die Keure, 2010, 363, n° 587.

portuaires. Pour l'évaluation de la proportionnalité dans le cadre de la confrontation au principe d'égalité, il faut surtout tenir compte des conséquences des différents régimes<sup>747</sup>. Selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, la différence de traitement entre certaines catégories de personnes, qui découle de l'application de règles de procédure différentes dans des circonstances différentes n'implique pas en soi une discrimination. Il ne peut être question de discrimination que si la différence de traitement qui découle de l'application de ces règles de procédure est susceptible d'entraîner une limitation disproportionnée des droits des personnes concernées<sup>748</sup>. Une différence dans le régime en matière d'emploi des langues pour les procédures judiciaires civiles semble quoi qu'il en soit ne pas pouvoir entraîner de « limitation disproportionnée des droits » des parties concernées. L'article 6 de la Conv. eur. D.H. ne confère certains droits en matière d'emploi des langues à l'inculpé que dans un procès pénal.

Il ressort de ce qui précède qu'un régime dérogatoire en matière d'emploi des langues pour les instances en rapport avec la navigation n'est pas contraire au principe d'égalité. Afin de résister à une confrontation éventuelle au principe d'égalité - en particulier en ce qui concerne le critère de proportionnalité, la dérogation à l'égard de la réglementation normale en matière d'emploi des langues reste de préférence limitée, à condition que la souplesse et l'efficacité souhaitées puissent être atteintes.

Si un régime dérogatoire en matière d'emploi des langues est instauré pour les instances judiciaires en rapport avec la navigation, une description claire de la catégorie des instances judiciaires auxquelles le régime serait d'application est nécessaire, comme déjà indiqué, en vue de la condition d'objectivité. Dans le cadre du projet pour la révision du droit belge en matière de navigation, un nouveau Code belge de la Navigation étant à l'étude, il est évident que le régime dérogatoire en matière d'emploi des langues serait d'application à toutes les instances judiciaires relatives aux matières régies par le nouveau Code de la Navigation. La catégorie d'instances judiciaires, soumises au régime en matière d'emploi des langues, doit être décrite dans ce sens.

**10.495.** Il semble qu'il soit préférable de reprendre un régime dérogatoire en matière d'emploi des langues pour les instances en rapport avec la navigation dans la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire en vue de la cohérence et de la lisibilité de la réglementation. Aussi large que puisse être l'interprétation de cette dérogation, certaines dispositions de la loi sur l'emploi des langues matière judiciaire resteront toujours d'application à la situation de départ de droit commun.

**10.496.** Avant d'aborder les scénarios d'adaptation, il faut également signaler l'alternative théorique du scénario de référence par souci d'exhaustivité. Dans ce cadre, l'état actuel de la législation et de la jurisprudence ne serait pas modifié.

La pratique juridique reste confrontée, avec la régularité d'une horloge, à des situations irréalistes et parfois absurdes. Les documents de procédure, y compris les jugements et décisions judiciaires, sont annulés d'office en raison de l'utilisation de notions et clauses anglaises, consacrées dans le secteur, que toutes les parties comprennent sans problème.

---

<sup>747</sup> Voir Vande Lanotte, J. et Goedertier, G., *Handboek Belgisch Publiekrecht*, Bruges, die Keure, 2010, 365, n° 590.

<sup>748</sup> Cour d'arbitrage 13 novembre 2002, n° 164/2002, [www.const-court.be](http://www.const-court.be), considération B.3 ; Cour d'arbitrage 13 novembre 2002, n° 165/2002, [www.const-court.be](http://www.const-court.be), considération B.4 ; Cour d'arbitrage 24 septembre 2003, n° 120/2003, [www.const-court.be](http://www.const-court.be), considération B.5 ; Cour constitutionnelle 27 mai 2010, n° 65/2010, [www.const-court.be](http://www.const-court.be), considération B.5.2 ; Cour constitutionnelle 16 septembre 2010, n° 100/2010, [www.const-court.be](http://www.const-court.be), considération B.4.

**10.497.** Un deuxième scénario est un régime dérogatoire pour les actes de procédure dans les instances en matière de navigation, basé sur le régime actuel en matière d'emploi des langues pour les pièces à conviction.

On pourrait préciser que le juge, dans les matières en rapport avec la navigation, peut demander, à la requête d'une partie ou d'office, la traduction de termes et phrases dans une autre langue, utilisés dans un acte de procédure. La nullité d'un acte de procédure ne pourrait être prononcée que lorsque le juge a donné aux parties la possibilité d'apporter une traduction des termes et phrases dans une autre langue qu'elles ont utilisés.

Une telle réglementation serait comparable au régime allemand et estonien d'emploi des langues en matière judiciaire. Elle s'inscrirait par ailleurs dans le prolongement du règlement des problèmes linguistiques dans la jurisprudence récente en France et dans une certaine jurisprudence inférieure aux Pays-Bas.

Le scénario présente l'avantage que les parties peuvent éviter que l'issue d'un litige soit déterminée uniquement par l'usage irrégulier, par l'une des parties, d'une citation d'un terme dans une autre langue, plutôt que par le fond de l'affaire. Les parties ne seraient plus surprises par un rejet de leur demande de leurs moyens de défense pour un simple motif linguistique. En effet, elles auraient la possibilité de rectifier à temps les irrégularités éventuelles relatives à l'emploi des langues dans les actes de procédure.

Un inconvénient du scénario est que la réglementation engendre toujours des inefficacités dans les cas où toutes les parties concernées et les juges comprennent parfaitement les mots et phrases dans une autre langue. Dans de tels cas, il se peut qu'une partie doive en effet prendre en charge des frais de traduction inutiles si elle veut mener à bien une procédure. De plus, il faudra éventuellement déposer des conclusions supplémentaires sur la traduction.

Du reste, ce scénario offre uniquement une solution pour les termes et phrases dans une autre langue utilisés dans les actes de procédure émanant des parties. Les jugements et arrêts dans lesquels des termes et phrases dans une autre langue sont utilisés devraient toujours être frappés de nullité lors de l'évaluation d'un moyen de droit éventuellement introduit.

**10.498.** Un troisième scénario consiste en une réglementation dérogatoire pour les affaires en matière de navigation qui vise à remplacer la nullité à prononcer d'office des actes de procédure dans lesquels figurent des termes et phrases dans une autre langue par une nullité invoquée par les parties qui intervient uniquement lorsque l'une des parties démontre que le juge ou elle-même n'est pas raisonnablement en mesure de comprendre les termes et phrases dans une langue étrangère et lorsqu'il ne ressort pas des pièces de l'instance que la partie en question ou le juge ont effectivement compris les termes et phrases.

Une telle réglementation ferait suite aux critères de la « lésion des intérêts » et du « but de la norme » qui sont appliqués pour sanctionner certaines autres prescriptions du droit procédural (art. 861 et 867 C. jud.). La doctrine a déjà plaidé en faveur d'une réflexion sur la question de l'applicabilité éventuelle, à la matière de l'emploi des langues en matière judiciaire, des atténuations basées sur les critères de la lésion des intérêts et du but de la norme qui ont été apportées dans le droit procédural au régime des sanctions<sup>749</sup>.

---

<sup>749</sup> Brewaeyts, E., “De beroepsakte: in Vlaanderen Vlaams !”, *De Juristenkrant* 2004, n° 99, 6; Ponet, B., ““Nul ne plaide par procureur”... ni par langue étrangère ?”, dans LA Huybrechts, (443), 455 ; Wagner, K., “De

Cette solution de réglementation permettrait d'éviter la plupart des conséquences perçues comme injustes et irréalistes du régime actuel en matière d'emploi des langues. Le gros avantage est que le juge peut évaluer l'application de la sanction en fonction des circonstances concrètes de l'affaire. Cette marge d'évaluation permet le régime souple souhaité et étendu de l'emploi des langues dans les instances de navigation.

Si la réglementation des articles 861 et 867 C. jud. était transposée au régime en matière d'emploi des langues dans les instances relatives à la navigation, cela présenterait comme avantage supplémentaire que les cours et tribunaux connaissent les concepts de la lésion des intérêts et du but de la norme et peuvent bénéficier de leur expérience pour l'application de ces articles.

Le scénario fait suite par ailleurs à la réglementation proposée à l'article 6 des « Principles of Transnational Legal Procedure », développés par l'American Law Institute et l'International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT). Ceux-ci proposent en effet de conférer aux juges dans les litiges commerciaux internationaux la compétence d'autoriser l'utilisation d'une langue étrangère lorsqu'aucune des parties n'est lésée à cette occasion (pas de lésions des intérêts) et que tant le juge que les parties comprennent cette langue (atteindre l'objectif normatif de la législation en matière d'emploi des langues)<sup>750</sup>.

On ne peut prévoir de manière abstraite dans quels cas les cours et tribunaux postuleraient qu'une partie n'est raisonnablement pas en mesure de comprendre des termes et phrases dans une autre langue. La jurisprudence devra en donner une définition concrète. Surtout lorsqu'il s'agit de termes et phrases en anglais, il semble que le nombre de cas dans lesquels la nullité serait encore prononcée soit assez limité. On pourrait éventuellement attendre de personnes physiques et de petites entreprises de pays non anglophones que, raisonnablement, elles ne sont pas en mesure de comprendre les termes et phrases en anglais. Mais même dans de tels cas, les cours et tribunaux pourraient considérer qu'elles peuvent se faire assister par des traducteurs ou que leur conseil doit être supposé comprendre les termes et phrases anglais correspondants. Par ailleurs, les cours et tribunaux pourraient considérer que les parties s'estiment effectivement en mesure de comprendre des termes et phrases en anglais lorsqu'elles concluent des contrats en anglais, *in tempore non suspecto*, sans protester, reçoivent des documents en anglais ou, en général, se livrent au commerce international.

L'inconvénient du scénario décrit est qu'il n'existe toujours pas une parfaite sécurité juridique sur le plan de l'utilisation de l'anglais dominant dans le monde de la navigation. De ce fait, les parties étrangères à un procès trouveront toujours le forum belge moins attractif dans l'ensemble.

**10.499.** Un quatrième scénario est un régime dérogatoire d'emploi des langues pour les affaires en rapport avec la navigation, la langue anglaise recevant un traitement préférentiel par rapport aux autres langues étrangères. Dans les actes de procédure d'instances en rapport avec la navigation, les citations en anglais de sources juridiques, de contrats et de la correspondance et les termes anglais du jargon pourraient être utilisés sans traduction ou relation du contenu effectif. L'utilisation de citations et de termes en anglais n'entraînerait pas la nullité de l'acte de procédure. Par ailleurs, il peut être exclu, dans ce scénario, que le juge ordonne une traduction d'une pièce à conviction en anglais.

---

sanctieregeling dans de taalwet van 1935: Quousque tandem abutere patientia nostra ?", *TBH* 2010, (234), 239, n° 10-11.

<sup>750</sup> Voir *supra*, n° 10.457.

Toutes les parties concernées dans une instance judiciaire relative à la navigation peuvent être réputées comprendre les termes professionnels en anglais qui sont courants dans la navigation. Si les parties ont conclu des conventions et échangé une correspondance en anglais, elles peuvent être réputées comprendre effectivement les termes et phrases qui y sont utilisés.

Cette solution remédierait à la plupart des problèmes auxquels la pratique juridique est confrontée à l'heure actuelle. En effet, les plaintes relatives au caractère irréaliste des décisions dans les instances en rapport avec la navigation, basées sur la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire, concernent surtout les cas dans lesquels des termes professionnels typiques ou des citations de conventions et de la correspondance en anglais ont été présentés dans des actes de procédure.

Le scénario décrit s'inscrirait bien dans le nouveau régime légal, expliqué ailleurs, de l'autorégulation (utilisations et conditions générales) dans lequel l'anglais est également reconnu comme une langue courante par la loi<sup>751</sup>.

**10.500.** Dans un cinquième scénario, la reconnaissance de l'anglais pour les instances en rapport avec la navigation pourrait être combinée avec une autorisation générale d'utiliser aussi dans les instances en rapport avec la navigation des sources juridiques et documents rédigés en allemand, en français et en néerlandais et de les citer dans les actes de procédure.

Cet élargissement serait encore plus conforme aux propositions, exposées précédemment<sup>752</sup>, d'une réglementation légale de l'autorégulation dans laquelle les trois langues nationales et l'anglais seraient traités sur un pied d'égalité.

Par ailleurs, ce scénario pourrait se heurter à des problèmes en rapport avec la connaissance effective de la langue et à certaines sensibilités historiques.

Étant donné que le problème clé en l'occurrence est la reconnaissance de l'anglais, il est par conséquent préférable d'écarter ce scénario.

Il en va par ailleurs de même pour une combinaison de la reconnaissance de l'anglais avec un régime fondé sur la lésion des intérêts pour d'autres langues.

**10.501.** Un sixième scénario laisserait une totale liberté aux parties et aux autorités judiciaires en ce qui concerne l'emploi des langues en matière d'actes de procédure pour des instances en rapport avec la navigation. La procédure pourrait être menée entièrement en anglais. La langue anglaise pourrait être utilisée pour des citations, des requêtes, des conclusions, des plaidoyers, des jugements et des arrêts. Il en irait de même pour toutes les autres langues étrangères.

Une alternative moins extrême pourrait consister à autoriser l'utilisation de l'anglais pour tous les actes de procédure dans les instances en rapport avec la navigation, éventuellement avec un renvoi de l'affaire vers une chambre anglophone spécialisée.

En 2005, Laenens a encore précisé qu'une transposition des propositions néerlandaises pour la constitution de chambre anglophone ou d'autres langues dans certains tribunaux et cours à la

---

<sup>751</sup> Voir Livre bleu 2.

<sup>752</sup> Voir le n° en marge précédent.

situation belge était « vooralsnog volstrekt uitgesloten »<sup>753</sup>. Il n'a cependant précisé aucune raison particulière justifiant cette position.

Naturellement, ce scénario pourrait également exiger une adaptation dans le chef du pouvoir judiciaire. Un nombre suffisant de juges et de collaborateurs du greffe devraient démontrer une maîtrise suffisante de l'anglais ou de toutes sortes de langues étrangères pour pouvoir les appliquer correctement dans les instances en rapport avec la navigation. Les juges qui se chargent des procédures en anglais ou dans d'autres langues devraient également être impliqués dans les procédures en néerlandais de leur juridiction pour éviter qu'ils ne développent une jurisprudence dérogatoire<sup>754</sup>. Ce scénario ne semble pas faisable si le régime ne reste pas limité à l'anglais, par exemple, mais s'étend à toutes les langues étrangères. En effet, on ne peut attendre des juges qu'ils maîtrisent toutes les langues possibles et il ne semble pas possible non plus d'instituer auprès des cours et tribunaux un nombre illimité de chambres spécialisées dans des langues étrangères.

Le scénario créant la possibilité de mener une procédure en anglais en Belgique semble présenter un avantage pour les parties internationales en cause qui pourraient suivre plus facilement la procédure.

Ce scénario ne semble toutefois pas servir les intérêts du cluster belge de droit maritime. Plus encore que ce n'est le cas aujourd'hui, les prestataires de services du droit de la navigation seraient supplantés par des opérateurs internationaux du secteur, opérant en anglais. L'intervention de juristes belges serait superflue, du moins en partie, même dans les instances en rapport avec la navigation qui sont pendantes devant les cours et tribunaux belges du secteur.

Si le consentement de toutes les parties est nécessaire pour l'utilisation de la langue anglaise dans la procédure, les parties peuvent s'opposer en insistant sur l'utilisation de la langue normale de la procédure. Une telle possibilité pourrait alors donner lieu à de nouveaux points litigieux. Par ailleurs, une telle réglementation semble entraîner toutes sortes de complications si les successeurs en droit ou les parties intervenantes comparaissent dans l'affaire et, du reste, lors de la jonction de demandes et du renvoi vers une autre juridiction.

## E) CONCLUSION

**10.502.** Pour les instances relatives à la navigation, l'application actuelle de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire peut être considérée comme excessivement stricte, en partie superflue, ambiguë et inefficace.

Par comparaison avec d'autres pays, la législation belge sur l'emploi des langues en matière judiciaire est assez stricte. Dans certains pays, aucune sanction expresse n'est arrêtée pour l'utilisation de langues étrangères en matière judiciaire ou le juge qui est confronté à un acte de procédure dans une autre langue peut demander à la partie de déposer une traduction. C'est seulement si celle-ci omet de le faire que l'acte peut éventuellement être écarté. Aux Pays-Bas, des actes de procédure rédigés en tout ou en partie dans d'autres langues sont acceptés sans aucun problème en pratique à condition qu'ils soient « compréhensibles ». Dans la pratique juridique luxembourgeoise, la citation sans traduction de textes anglais serait généralement acceptée.

---

<sup>753</sup> Laenens, J., "De gulden middenweg betreffende de taalwetgeving", note sous Cass. 18 octobre 2004, *RW* 2005-2006, 547-548.

<sup>754</sup> Comp. Sterk, T., *De taal van het proces. Mag het ook een andere zijn ?*, Anvers, Kluwer, 2001, 20-21.

Certains pays laissent le libre choix en ce qui concerne la langue de la procédure ou envisagent à tout le moins d'instaurer un tel choix (Estonie, Suisse).

L'intervention législative la plus indiquée semble consister à définir avec clarté et précision dans la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire que des sources juridiques et pièces à conviction en anglais peuvent toujours être utilisées dans les instances en rapport avec la navigation, que celles-ci ne doivent jamais être traduites et qu'elles peuvent être citées dans tous les actes de procédure. L'utilisation de jargon anglais dans les actes de procédure doit également être expressément autorisée.

Une telle reconnaissance de principe de la langue anglaise permet de lever toute ambiguïté et insécurité juridique et offre une solution directe et suffisante au problème soulevé. L'alternative d'un pouvoir d'appréciation judiciaire basé sur les critères du but de la norme et de la lésion des intérêts n'offre pas une sécurité juridique suffisante et doit être rejetée.

## **B. NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ**

### **B.1. ARTICLE 10.70. UTILISATION DE L'ANGLAIS DANS LES INSTANCES EN RAPPORT AVEC LA NAVIGATION**

#### **A) TEXTE DE LOI**

**10.503.**

#### ***Article 10.70. Utilisation de l'anglais dans les instances en rapport avec la navigation***

**Dans la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues de matière judiciaire, il est inséré un article 39bis rédigé comme suit :**

**« § 1. En matière contentieuse qui se rapporte en tout ou en partie à des matières régies dans le Code belge de la Navigation sans caractère pénal :**

**1° des sources juridiques et pièces à conviction rédigées en anglais peuvent être produites, auquel cas le juge ne peut en ordonner la traduction dans la langue de la procédure, par dérogation à l'article 8 ;**

**2° des citations de sources juridiques et pièces à conviction rédigées en anglais ainsi que des termes de jargon en anglais peuvent être repris dans les actes de procédure.**

**§ 2. Le Roi peut déterminer que le § 1 est également d'application dans d'autres matières à l'égard desquelles l'anglais tient lieu de langue internationale. »**

#### **B) COMMENTAIRE**

**10.504.** Étant donné que des termes de jargon, des conventions et de la correspondance en anglais sont utilisés en permanence dans le secteur de la navigation et que le secteur est caractérisé, par nature et par excellence, par une dimension internationale et qu'une certaine jurisprudence entraîne des situations irréalistes qui nuisent considérablement à la compétitivité du cluster belge de la navigation ainsi que du (sous-)cluster du droit de la navigation, un régime plus souple en matière d'emploi des langues est nécessaire d'urgence pour les instances en rapport avec des matières liées à la navigation.

Par la disposition proposée, l'anglais est reconnu comme la langue internationale courante en matière de navigation.

**10.505.** La description de la catégorie d'instances judiciaires soumises au nouveau régime en matière d'emploi des langues explique tout d'abord qu'il s'agit d'une « matière contentieuse ». Cette terminologie s'inscrit dans le prolongement des articles 1<sup>er</sup>, 2, 2*bis*, 4 et 5 de la loi sur l'emploi des langues en matière judiciaire. Par ailleurs, la description est donnée par référence aux matières réglées dans le nouveau Code belge de la Navigation. Étant donné que le nouveau régime en matière d'emploi des langues s'accompagne de l'introduction du Code belge de la Navigation, c'est le seul choix logique. Il n'y a pas de raison de limiter davantage le champ d'application.

Il faut souligner qu'il suffit que l'affaire concerne « en partie » les matières régies dans le Code belge de la Navigation. Le régime dérogatoire s'applique par exemple aussi à une instance qui traite d'une demande d'indemnisation fondée sur les articles 1382-1383 C. civ., au-delà des questions d'abordage et de stockage.

**10.506.** En ce qui concerne les « citations » visées au § 1, 2<sup>o</sup>, il est évident que l'on ne peut abuser de la possibilité offerte, par exemple en composant presque intégralement une conclusion à partir d'une citation d'une pièce à conviction en anglais dans laquelle l'argumentation de fond proprement dite est reprise.

**10.507.** Une extension du champ d'application à d'autres catégories d'instance est imaginable mais dépasserait les limites du projet actuel de révision du droit maritime belge. En tout cas, il faut trouver pour le moment une solution aux problèmes aigus dans le secteur maritime et portuaire. La disposition proposée permet déjà une extension ultérieure par arrêté royal.

## 5. MATIÈRES DIVERSES

### A. RÉGIME ACTUEL

#### A.1. COMPÉTENCE TERRITORIALE

**10.508.** Dans le Livre vert (question 158), on s'est interrogé sur l'intérêt du régime de la compétence territoriale sur la mer.

À cet égard, on peut prendre en considération à la fois la compétence territoriale des juges belges et celle des huissiers de justice belges.

Bien que la question dans le Livre vert ne porte pas sur ce sujet, il semble conseillé d'examiner d'emblée la compétence territoriale des tribunaux et huissiers de justice d'Anvers dans la partie du port d'Anvers située sur la rive gauche de l'Escaut.

**10.509.** En tout cas, il n'y a pas lieu de déclarer par la loi les juges et huissiers de justice belges compétents territorialement en pleine mer. Comme l'ABDM l'a indiqué à juste titre pendant la première consultation, il y a lieu de formuler à l'encontre de cette suggestion des objections fondées sur le droit international, en particulier le droit de la mer.

En ce qui concerne les zones maritimes, l'exposé ci-dessous sera consacré à la mer territoriale et à la zone économique exclusive (ZEE).

**10.510.** Le tribunal de commerce connaît, en vertu de l'article 574, 7° C. jud., « des demandes en matières maritime et fluviale et notamment de l'examen des créances à l'occasion d'une répartition des deniers provenant de l'adjudication d'un bâtiment saisi ; ». Ceci est simplement une disposition de compétence matérielle qui n'apporte aucune clarté en matière de compétence territoriale des tribunaux belges.

**10.511.** Le juge compétent territorialement pour une instance déterminée est désigné à l'aide des articles 622 et suiv. C. jud. Le lien de connexité est toujours un lieu pertinent pour l'instance concernée. Par leur nature, certains de ces lieux sont rarement situés en mer. Pensons par exemple à l'article 624, 1° C. jud., qui dispose que le demandeur peut porter une demande devant le juge du domicile du défendeur. Normalement, le domicile d'un défendeur ne se situe pas en mer. D'autres endroits visés par les règles de compétence territoriale peuvent effectivement se situer en mer, comme le lieu dans lequel l'obligation en litige est née ou doit être exécutée (art. 624, 2° C. jud.), le lieu où l'huissier de justice a parlé à la personne du défendeur (art. 624, 4° C. jud.) ou le lieu de la saisie (art. 633, § 1 C. jud.).

La législation belge actuelle semble dépourvue d'un régime général de compétence judiciaire concernant les zones maritimes. Les zones maritimes belges ne relèvent d'aucun des cantons, arrondissements ou ressorts judiciaires, tels qu'ils sont mentionnés dans l'annexe au C. jud.<sup>755</sup>. La plupart des cantons sont décrits à l'aide des communes qu'ils comprennent<sup>756</sup> et ne renferment

---

<sup>755</sup> Somers, E., "Enkele overwegingen over het bewarend scheepsbeslag in Belgische mariene rechtsgebieden", *TVR* 1997, (1), 5-6.

<sup>756</sup> Voir art. 1 de l'annexe au Code judiciaire.

donc pas les zones maritimes qui les bordent. Les arrondissements sont à leur tour composés de différents cantons<sup>757</sup> et ne contiennent donc pas non plus les zones maritimes.

Le Code judiciaire contient toutefois quelques dispositions particulières en matière de compétence judiciaire relative aux zones maritimes. C'est le cas pour les demandes de constitution du fonds de limitation conformément à la convention LLMC (art. 627, 10° C. jud.), les demandes introduites en vertu de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord (art. 627, 15° C. jud.), les demandes en matière de saisies conservatoires et les voies d'exécution instituées en vertu de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique (art. 633, § 2, premier alinéa C. jud.) et les demandes qui ont trait à une saisie opérée dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive (art. 633, § 2, deuxième alinéa C. jud.).

La compétence territoriale exclusive du président du tribunal de première instance de Bruxelles pour les demandes de constitution d'un fonds de limitation de la responsabilité dans le cadre de la Convention CLC (art. 627, 11° C. jud.) semble d'application quel que soit l'endroit où se produisent les dommages dus à la pollution et donc aussi lorsque les dommages se produisent en mer. Le régime de compétence relatif aux actions du chef d'un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure (art. 637 C. jud.) est manifestement applicable aussi lorsque l'abordage a lieu en mer<sup>758</sup>.

Dujardin a écrit qu'une attribution implicite de compétence au juge du fond d'Anvers pouvait être déduite de l'attribution de compétence au juge des saisies d'Anvers, de Bruges ou de Furnes en matière de saisie pratiquée dans la mer territoriale ou la ZEE<sup>759</sup>. Le fondement juridique de cette position semble encore incertain.

Il semble souhaitable de reprendre dans le Code judiciaire une clause attributive de compétence territoriale générale concernant les instances en matière de navigation dont le lien de connexité pertinent pour l'attribution de la compétence judiciaire est un lieu dans les zones maritimes belges. Par analogie à la compétence judiciaire en matière de saisies en mer, régie dans l'article 633, § 2, deuxième alinéa C. jud., cette disposition pourrait spécifier que les juges des arrondissements d'Anvers, de Bruges et de Furnes doivent être considérés pour les instances en matière de navigation comme le juge compétent territorialement en matière de mer territoriale et de ZEE. Par conséquent, une action en rapport avec la navigation, née ou à exécuter en mer pourrait par exemple être portée devant les juges d'Anvers, de Bruges ou de Furnes en vertu de l'article 624, 2° C. jud.

**10.512.** En vertu de l'article 633, § 2, troisième alinéa C. jud., le juge des saisies de l'arrondissement d'Anvers est compétent en matière de saisie sur un navire de mer pratiquée dans le territoire du port d'Anvers dans l'arrondissement de Termonde.

Le législateur l'a estimé souhaitable parce que le tribunal de première instance d'Anvers est organisé de manière à ce qu'un juge des saisies soit toujours disponible pour autoriser une saisie conservatoire sur un navire de mer même en dehors des heures ouvrables normales, tandis que

---

<sup>757</sup> Voir art. 4 de l'annexe au Code judiciaire.

<sup>758</sup> Ceci ressort *a contrario* de l'art. 637, c) C. jud., qui rend compétent un juge supplémentaire (celui du lieu de l'abordage) lorsque l'abordage s'est produit dans des ports ou dans les eaux intérieures.

<sup>759</sup> Dujardin, "De territoriale bevoegdheid ter zee", *De Gerechtsd.* 1999, (94), 95.

que le tribunal de première instance de Termonde ne prévoit pas cette possibilité et n'a ni la tradition ni l'expérience des juges des saisies anversoises<sup>760</sup>.

Tout d'abord, il faut remarquer que les mêmes arguments plaident en faveur d'une attribution de compétence au juge des saisies anversoises en ce qui concerne la saisie sur un bateau de navigation intérieure. La réglementation doit par conséquent être étendue en tout cas aux bateaux de navigation intérieure.

Une compétence des tribunaux anversoises dans le port du Waasland serait également utile pour d'autres formes de saisies (saisie mobilière, saisie-arrêt, etc.) en rapport avec la navigation et les activités portuaires, voire pour toutes les matières en rapport avec la navigation, tant en ce qui concerne les mesures conservatoires et exécutoires qu'en ce qui concerne le traitement sur le fond. Afin de faire un usage optimal de la spécialisation dans ce domaine des tribunaux anversoises et en vue d'assurer la qualité de l'administration de la justice, il semble en effet conseillé d'attribuer la compétence territoriale aux tribunaux anversoises pour toutes les instances en rapport avec la navigation dans le port du Waasland.

Il faut remarquer que, dès la préparation du statut de gestion du port du Waasland, la question de l'importance de l'unité de la jurisprudence entre les rives droite et gauche du port d'Anvers a été soulevée<sup>761</sup>.

Par ailleurs, une modification de la réglementation de la compétence territoriale ne peut conduire à des contestations supplémentaires relatives à la compétence judiciaire. Cette compétence supplémentaire ne devrait dès lors pas être exclusive mais plutôt avoir un caractère facultatif. Le demandeur ou requérant pourrait choisir s'il introduit l'instance devant les tribunaux anversoises ou devant les tribunaux de Termonde.

En ce qui concerne la portée territoriale de l'élargissement des compétences des tribunaux d'Anvers, la description figurant à l'article 633, § 2, troisième alinéa C. jud. (« Le territoire du port d'Anvers se situait dans l'arrondissement de Termonde ») ne suffit pas. Le « territoire du port d'Anvers » n'est en effet délimité de manière générale nulle part pour le moment, par ou en vertu d'une loi ou d'un décret.

En l'espèce, différentes délimitations disponibles dans la réglementation sont envisagées à première vue.

Bien que l'article 3, § 1<sup>er</sup> du Décret portuaire<sup>762</sup> charge le Gouvernement flamand de préciser les limites des zones portuaires conformément à la législation sur l'aménagement du territoire<sup>763</sup> et qu'il ait déjà été postulé dans le Schéma de structure d'aménagement de la Flandre et l'accord du Gouvernement flamand de juillet 1999 qu'un plan d'exécution spatial régional serait établi pour chaque zone de port de mer, il n'existe toujours pas de délimitation impérative de la zone

---

<sup>760</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2004-05, n° 1438/3, 2 ; *Doc. Parl.*, Chambre, 2008-09, n° 2063/1, 3 ; *Doc. Parl.*, Chambre, 2009-10, n° 2160/2, 4.

<sup>761</sup> Voir *Doc. Parl.*, Chambre, 1977-78, n° 233/5, 59.

<sup>762</sup> Decr. 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes (*M.B.* 8 avril 1999, tel que modifié).

<sup>763</sup> Cette mission au Gouvernement flamand sera encore confirmée spécifiquement en ce qui concerne la zone portuaire dans la région de la rive gauche de l'Escaut par l'article 2 de la loi Chabert encore évoquée ci-dessous, telle que modifiée par le Décret portuaire.

portuaire complète d'Anvers au sens du Décret portuaire<sup>764</sup>. Cette délimitation se trouve toujours dans la phase de planification.

L'arrêté du Gouvernement flamand du 13 juillet 2001 désignant la délimitation provisoire des zones portuaires<sup>765</sup> définit comme zone portuaire :

*pour Anvers-Rive gauche (« Waaslandhaven ») : la zone du port maritime et les dépendances qui forment conjointement un ensemble spatial, économique ou fonctionnel qui correspond à la superficie en zones industrielles et à tous les types de ports maritimes mentionnés, fixés au plan de secteur Sint-Niklaas-Lokeren, partiellement modifié le 8 septembre 2000 (Moniteur belge du 25 octobre 2000).*

En vertu de l'article 1<sup>er</sup>, les limites de la délimitation provisoire de l'arrêté ont toutefois trait exclusivement à l'organe de consultation subrégional, au droit de préemption et à l'arrêté du Gouvernement flamand du 13 juillet 2001 relatif aux conditions et aux procédures d'octroi, de modification et de retrait de subventions liées à un projet et de cofinancement des régies portuaires, ainsi qu'aux pourcentages de subvention et de cofinancement.

Pour la délimitation de la zone portuaire maritime d'Anvers, la partie indicative du schéma de structure d'aménagement de la Flandre<sup>766</sup> postule que la superficie de la zone maritime portuaire correspond *nagenoeg* à la superficie du port d'Anvers, telle qu'elle est indiquée dans l'arrêté royal du 2 février 1993 dressant la liste des ports et de leurs dépendances transférés de l'État à la Région flamande<sup>767</sup>. En annexe 1 à l'arrêté royal du 2 février 1993 visé, la délimitation du port d'Anvers sur la rive gauche est décrite comme suit :

- ten oosten, de grens van de stad Antwerpen vanaf de rijksgrens met Nederland tot de snijding met rijksweg nr. 617;
- ten zuiden, de rijksweg nr. 617, vanaf voormeld snijpunt tot de snijding met de provincieweg nr. 356;
- ten westen, de westelijke grens van de aan te leggen groenzone;
- ten noorden, de rijksgrens met Nederland.

L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 12 janvier 1973 instituant la Commission paritaire des ports et fixant sa dénomination et sa compétence<sup>768</sup> décrit les limites géographiques de sept zones portuaires différentes. En ce qui concerne le port d'Anvers, la zone portuaire est décrite comme suit :

*La région limitée par la frontière de l'État au poteau-frontière 271 à Kieldrecht jusqu'au poteau-frontière 269A au bord de l'Escaut et plus loin jusqu'au poteau-frontière 260 à Zandvliet ; la Putsebaan jusqu'au passage souterrain pour piétons et cyclistes sous l'autoroute A12, l'autoroute A12 Anvers-Bergen-op-Zoom jusqu'au pont sur la Ekerse Steenweg, Noorderlaan, Italiëlei, Tunnelplaats ; les deux côtés de l'Ankerrui, Oude Leeuwenrui, Brouwersvliet, les quais de l'Escaut jusqu'au hangar 1, la rive gauche de l'Escaut à partir du point situé en face du hangar 1 jusqu'au Waaslandtunnel, la route côtière*

---

<sup>764</sup> Les plans d'exécution spatiaux régionaux (GRUP) 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving', arrêté par l'A. Gouv. fl. du 16 décembre 2005 (M.B. 6 janvier 2006), et « Bietenveld », arrêté par l'A. Gouv. fl. du 9 mars 2007 (M.B. 28 mars 2007), mentionne déjà en ce qui concerne plusieurs parcelles et zones qu'elles appartiennent à la zone portuaire mais la zone portuaire, en tant que telle, n'est pas délimitée dans ce GRUP.

<sup>765</sup> M.B. 1<sup>er</sup> novembre 2001.

<sup>766</sup> Schéma de structure d'aménagement de la Flandre, 340, consulté sur <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/docs/rsv2011/RSV2011.pdf>.

<sup>767</sup> M.B. 4 mars 1993.

<sup>768</sup> M.B. 23 janvier 1973, tel que modifié.

*A11 Anvers-Knokke-Heist jusqu'au carrefour de l'autoroute N451 Vrasene-Kieldrecht, en plus l'autoroute N451 Vrasene-Kieldrecht, Dorpsstraat, Kouter jusqu'au poteau-frontière 271 à Kieldrecht.*

Cette description est importante uniquement pour l'application de la réglementation sur le travail portuaire.

Les délimitations susmentionnées du port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut sont incomplètes, ne sont pas définitives et/ou ne sont pas assez détaillées et, par ailleurs, ont toutes été développées pour certains domaines politiques moins pertinents pour la présente problématique.

En ce qui concerne la portée territoriale de l'élargissement visé ici des compétences des tribunaux anversois, mieux vaut se reporter à la description de la région dans la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers (aussi appelée loi Chabert)<sup>769</sup>. La compétence du juge anversois peut être étendue à la région de la rive gauche de l'Escaut visée dans les articles 1<sup>er</sup> et 2 de cette loi. Ledit article 2 décrit la délimitation de la zone susmentionnée comme suit :

- *à l'est, la frontière de la ville d'Anvers en partant de la frontière nationale avec les Pays-Bas jusqu'au croisement de la route régionale N49 ;*
- *au sud, la route régionale N451, à partir du croisement précité jusqu'au croisement avec la route provinciale N451 ;*
- *à l'ouest, la route provinciale N451, à l'exception des zones résidentielles des communes de Kieldrecht et de Verrebroek et des terrains d'entreprises locaux situés le long de cette frontière occidentale ;*
- *au nord, la frontière nationale avec les Pays-Bas.*

Il faut remarquer que la juridiction normale des tribunaux anversois comprend déjà une partie de la région de la rive gauche de l'Escaut décrite ici, notamment la partie sur le territoire de la commune de Zwijndrecht. En ce qui concerne cette région, aucune modification n'est donc apportée. Un changement intervient uniquement pour le reste de la région de la rive gauche de l'Escaut.

Naturellement, des contestations donnant lieu à des instances judiciaires sans rapport avec la navigation et l'exploitation portuaire se produisent également dans la région de la rive gauche de l'Escaut. Par conséquent, il convient d'expliquer que la compétence étendue des tribunaux anversois concerne uniquement les « instances en rapport avec la navigation », à savoir les matières contentieuses qui se rapportent tout ou en partie aux matières régies dans le Code belge de la Navigation.

**10.513.** Comme déjà annoncé précédemment<sup>770</sup>, il faut examiner, en plus de la compétence territoriale des juges belges, la compétence territoriale des huissiers de justice belges.

En ce qui concerne la compétence territoriale des huissiers de justice belges dans la mer territoriale et la ZEE, il faut rappeler que celle-ci a déjà été réglée précédemment par la loi de manière satisfaisante. À l'article 51 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord<sup>771</sup>, l'alinéa suivant a été ajouté à l'article 513 C. jud., qui règle la compétence territoriale des huissiers de justice :

---

<sup>769</sup> M.B. 15 juillet 1978, tel que modifié à plusieurs reprises.

<sup>770</sup> Voir *supra*, n° 10.508.

<sup>771</sup> M.B. 10 juillet 1999.

*Les huissiers de justice ayant leur étude dans les arrondissements judiciaires d'Anvers, Bruges et Furnes, sont compétents pour instrumenter sur la mer territoriale visée à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique, ainsi que dans la zone économique exclusive, visée à l'article 2 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.*

La disposition citée a expliqué que les huissiers de justice d'Anvers, de Bruges et de Furnes étaient compétents en mer territoriale et dans la ZEE.

Comme indiqué précédemment<sup>772</sup>, la compétence territoriale du juge des saisies d'Anvers a été confirmée ultérieurement par la loi pour les saisies sur navire dans le port du Waasland. L'article 14 de la loi du 27 décembre 2004 portant des dispositions diverses<sup>773</sup> a complété l'article 633 du Code judiciaire concernant la compétence territoriale pour les mesures de saisie d'un nouvel alinéa qui s'énonce comme suit :

*Le juge des saisies de l'arrondissement d'Anvers est aussi compétent pour les demandes relatives à une saisie sur navire dans la partie du territoire du port d'Anvers qui est située dans l'arrondissement de Termonde.*

Les alinéas de l'article 633 C. jud. précédant cet alinéa confirment la compétence des juges des saisies d'Anvers, de Bruges et de Furnes pour les mesures de saisie en mer territoriale et dans la ZEE. Ces dispositions ont déjà été abordées précédemment<sup>774</sup>.

En 2009, plusieurs parlementaires ont fait remarquer que l'élargissement de la compétence du juge des saisies anversoises aux saisies pratiquées dans le port du Waasland ne s'accompagnait pas d'un élargissement des compétences des huissiers de justice anversoises au port du Waasland. L'exposé des motifs de leur proposition de loi pour remédier à cette lacune mentionne :

*L'article 513 du Code judiciaire a cependant été oublié. Cet article fixe en effet la compétence territoriale des huissiers de justice et est similaire à l'article 633 du Code judiciaire<sup>775</sup>.*

Les auteurs voulaient éviter de tels oublis à l'avenir. Si la compétence territoriale de certains juges des saisies devait être étendue ultérieurement, ceci devrait entraîner automatiquement l'élargissement de la compétence des huissiers de justice<sup>776</sup>. Par conséquent, le dernier alinéa de l'article 513 C. jud. cité précédemment a été remplacé par le texte suivant par la loi du 30 décembre 2009 portant des dispositions diverses en matière de justice (I)<sup>777</sup>:

*Les dispositions relatives à la compétence territoriale prévues à l'article 633, § 2, s'appliquent par analogie aux huissiers.*

Par cette modification, la compétence territoriale du juge des saisies a manifestement été attachée à la compétence territoriale des huissiers de justice *en matière de saisie*. Les huissiers de justice anversoises sont par conséquent compétents pour pratiquer une saisie sur un navire de mer dans le

---

<sup>772</sup> Voir *supra*, n° 10.512.

<sup>773</sup> M.B. 31 décembre 2004.

<sup>774</sup> Voir *supra*, n° 10.511.

<sup>775</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2008-09, n° 2063/1, 3 ; *Doc. Parl.*, Chambre, 2009-10, n° 2160/2, 5.

<sup>776</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2008-09, n° 2063/1, 4 ; *Doc. Parl.*, Chambre, 2009-10, n° 2160/2, 5.

<sup>777</sup> M.B. 15 janvier 2010.

port du Waasland et les huissiers de justice d'Anvers, de Bruges et de Furnes sont compétents pour les saisies en mer territoriale et dans la ZEE.

Le législateur avait toutefois perdu de vue que (la version antérieure du texte de) l'article 513, dernier alinéa, C. jud. avait une portée plus étendue que la simple matière de la saisie. Il conférait aux huissiers de justice d'Anvers, de Bruges et de Furnes la compétence *pour instrumenter* sur la mer territoriale et la ZEE. En vertu de cette disposition, un huissier pouvait par exemple aussi exécuter la signification d'une citation en mer. Cette possibilité, qui existait depuis 1999, a involontairement été annulée par l'intervention législative en 2009. L'étonnement est d'autant plus grand que le ministre de la Justice dans la commission compétente de la Chambre a précisé à cet égard « que les huissiers de justice ont été consultés sur ces propositions d'amendements et n'ont formulé aucune objection »<sup>778</sup>.

Pendant la deuxième lecture, une note technique législative du Service juridique de la Chambre a été produite à la commission compétente de la Chambre et soulignait que la technique législative choisie par renvoi était déconseillée et n'était pas justifiée dans ce cas. Le service juridique a proposé de compléter l'article 513 C. jud. d'un alinéa qui portait spécifiquement sur la saisie par des huissiers anversois dans la partie du port d'Anvers située dans l'arrondissement de Termonde. Le ministre de la Justice n'a pas marqué son accord avec la proposition du service juridique parce que la rédaction initiale de la disposition conçue n'était pas susceptible de poser des problèmes<sup>779</sup>. Cette estimation s'est avérée erronée.

L'erreur du législateur, commentée précédemment, doit être rectifiée dans le cadre des dispositions de modification de la loi d'introduction du Code belge de la Navigation.

D'une part, il faut préciser à nouveau que les huissiers d'Anvers, de Bruges et de Furnes ont la compétence d'instrumenter dans la mer territoriale et la ZEE.

D'autre part, il semble conseillé de régler la compétence des huissiers anversois dans le port du Waasland dans une disposition légale distincte et non par référence à la compétence judiciaire. Par analogie au régime de la compétence judiciaire, elle semble cependant pouvoir être généralisée à toutes les fonctions en matière de navigation au lieu de s'appliquer uniquement à la saisie sur navires de mer. La validité territoriale peut également s'inscrire dans le prolongement du régime de la compétence judiciaire.

**10.514.** Les travaux préparatoires de la loi d'introduction devront encore approfondir l'intégration éventuelle dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation de l'article 637 C. jud. (et la modification éventuelle de cette disposition) et de la Convention internationale de 1952 sur la compétence (civile) en matière d'abordage 1952 (voir déjà ce sujet l'art. 8.5, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> de l'Ébauche<sup>780</sup>).

## A.2. TRIBUNAUX DE LA NAVIGATION ET DES TRANSPORTS

**10.515.** Dans le Livre vert (question 154), l'Équipe d'experts Loi maritime a évoqué la possibilité de la constitution de tribunaux spécifiques en matière de transports. La répartition actuelle de la compétence judiciaire a régulièrement pour conséquence que les juges de paix ou les tribunaux des arrondissements qui ne sont guère familiarisés avec le droit des transports soient amenés à

<sup>778</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2009-10, n° 2160/5, 15.

<sup>779</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2009-10, n° 2160/5, 24.

<sup>780</sup> Voir Livre bleu 8.

statuer sur des litiges en matière de transports complexes sur le plan technique. Il a été suggéré que la matière serait regroupée pour un ou plusieurs tribunaux de transport très spécialisés, compétents à la fois sur le plan matériel et territorial, qui pourraient régler rapidement les litiges visés. Les magistrats de tels tribunaux pourraient éventuellement se déplacer pour siéger, si nécessaire, dans différentes parties du pays.

**10.516.** Pendant la première consultation, l'URAB a expliqué que la constitution d'un tribunal de transport ou d'un tribunal maritime spécialisé méritait qu'on y réfléchisse. La Cour d'Appel d'Anvers a estimé peu réaliste une telle innovation et a replacé la question dans le contexte plus large d'une organisation plus efficace de la justice en général. Au sein de l'ABDM, la constitution d'un tribunal de transport spécialisé a été considérée comme attractive par essence mais l'association a attiré l'attention sur plusieurs problèmes organisationnels, pratiques et logistiques. Elle a exprimé son soutien à une décharge des justices de paix des litiges en droit des transports par un élargissement de la compétence exclusive du tribunal de commerce aux autres moyens de transport. L'ABDM a également souligné l'alternative de la nomination de référendaires spécialisés qui pourraient être détachés dans les tribunaux. Les ABDM-ARMB-LMB ont affirmé que le Conseil d'enquête maritime devait certainement être conservé comme instance pénale et disciplinaire.

**10.517.** La constitution de tribunaux spécialisés de la navigation ou, par extension, des transports a également suscité l'attention à l'étranger.

Le maritimiste espagnole Arroyo a par exemple affirmé que la constitution de tribunaux maritimes distincts profiterait à l'autonomie du droit maritime<sup>781</sup>. Comme indiqué à plusieurs reprises, l'Ébauche de Code belge de la Navigation est inspirée par l'autonomie du droit de la navigation<sup>782</sup>.

L'Angleterre avait auparavant des *Admiralty Courts distinctes*, compétentes pour toutes les affaires maritimes. Aujourd'hui, l'*Admiralty Court* est intégrée dans la *High Court*, au sein de laquelle elle fait partie de la *Queen's Bench Division*<sup>783</sup>.

La France connaît des *tribunaux maritimes commerciaux*. Contrairement à ce que leur nom laisse présumer, ces tribunaux sont uniquement compétents pour les poursuites pénales du fait de certaines infractions au *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande*<sup>784</sup>.

Aux Pays-Bas, le gouvernement actuel aspire à veiller, d'ici 2014, à ce que la jurisprudence ait constitué des « connaissances plus spécialisées » des litiges en matière foncière, en matière de concurrence, d'adjudication, d'étrangers et de transport. Des juges spécialisés devront contribuer à un « effectieve en voortvarende afhandeling van zaken »<sup>785</sup>.

---

<sup>781</sup> Arroyo, I., "Spanish domestic law and international conventions: lights and shadows", *Il diritto marittimo* 1999, (7), 16.

<sup>782</sup> Voir en particulier Livre bleu 1, 156 et suiv., n° 1.189 et suiv.

<sup>783</sup> Art. 5 (1) (b) j° art. 6 (1) (b) *Senior Courts Act 1981*.

<sup>784</sup> Renaut, M., "Le Tribunal maritime commercial doit-il se réformer où disparaître ?", *DMF* 2004, 675-689 ; Bloch, J.-Ph., "Le Tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant", *DMF* 2004, (690), 690-698 ; en ce qui concerne la composition de ces tribunaux, voir récemment Conseil constitutionnel 2 juillet 2010, *DMF* 2010, 690, avec note Briand, L.; Cass. fr. 13 octobre 2010, *DMF* 2010, 999, avec note Briand, L.

<sup>785</sup> Ministerie van Veiligheid en Justitie, *Innovatieagenda rechtsbestel*, 6.

En Belgique, une proposition de loi « portant création d'un tribunal de la famille de la jeunesse » a été déposée en 2010<sup>786</sup>. Ce tribunal spécialisé serait compétent pour toutes les matières familiales. Il deviendrait toutefois une section du tribunal de première instance, donc pas un tribunal distinct.

**10.518.** Étant donné (1) qu'il n'existe toujours pas d'exemple dans les pays voisins de tribunaux des transports spécialisés distincts, (2) il ne semble pas exister en Belgique d'exemple de tribunaux distincts de droit privé compétents pour un secteur d'activité déterminé (3) que les réactions pendant la première consultation ont principalement indiqué les problèmes qui seraient liés à la constitution d'un tribunal des transports spécialisé et (4) que le tribunal de commerce d'Anvers remplit déjà *de facto* le rôle d'un tribunal spécialisé de la navigation et que des compétences supplémentaires en matière de navigation lui sont attribuées dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>787</sup>, la constitution de nouveaux tribunaux spécialisés n'est pas prévue pour le moment dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Par analogie aux conditions d'aptitude prévues pour les liquidateurs dans l'Ébauche, l'introduction d'une obligation de suivre une formation spécialisée pourrait également être envisagée pour les magistrats.

### A.3. RÉFÉRÉ

**10.519.** Il ressort de l'article 1389 C. jud. que le saisissant doit faire l'élection de domicile du saisissant dans l'arrondissement où siège le juge. Il y a lieu d'imposer une obligation similaire au demandeur en référé « en matière maritime et fluviale ».

Dans cette matière, la citation en référé peut en effet être donnée de jour à jour, ou d'heure à heure, en vertu de l'article 1037 C. jud., tandis qu'un défendeur qui veut ensuite introduire une opposition ou un appel est confronté à des délais de comparution prolongés, des frais majorés de signification et des frais de traduction des pièces de procédure. Certes, l'article 1035 C. jud. est d'application au délai de comparution de base pour l'introduction d'un recours contre une ordonnance en référé de telle sorte que, normalement, ce délai ne s'élève qu'à deux jours<sup>788</sup>. Conformément à l'article 55 C. jud., le délai à l'égard d'une partie étrangère doit cependant être prolongé :

- 1° de quinze jours, lorsque la partie réside dans un pays limitrophe ou dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne ;*
- 2° de trente jours, lorsqu'elle réside dans un autre pays d'Europe ;*
- 3° de quatre-vingts jours, lorsqu'elle réside dans une autre partie du monde.*

En ce qui concerne l'appel, le premier président de la Cour d'Appel peut certes, en cas d'urgence, autoriser à citer à l'audience « dans un délai qu'il détermine ». Il n'est cependant pas question d'une réduction automatique du délai de comparution telle que celle-ci est d'application pour la citation initiale en cas de référé en matière maritime et fluviale. Par ailleurs, le Code judiciaire ne prévoit aucune possibilité équivalente pour l'opposition contre une ordonnance en référé.

Les longs délais de comparution lors de l'introduction de recours contre une ordonnance en référé, les frais plus élevés qu'entraîne une signification à l'étranger et les frais de traduction de

---

<sup>786</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2010-11, n° 682/1.

<sup>787</sup> Voir en particulier Livre bleu 4.

<sup>788</sup> En ce qui concerne l'appel contre une décision en référé, l'article 1040 C. jud le prévoit expressément. Une majorité de la doctrine estime qu'il en va de même en ce qui concerne l'opposition contre une décision en référé (Castermans, M., *Gerechtigd Privaatrecht*, Gand, Story Publishers, 2009, 605, n° 936).

l'acte introductif semblent constituer un obstacle sérieux à une procédure efficace et sont incompatibles avec l'urgence qui est presque présente par définition en matière maritime et fluviale.

#### A.4. PROCÉDURE COLLECTIVE

**10.520.** Le droit procédural anglais connaît depuis 1999 la procédure du *Group Litigation Order*. Cette forme de procédure contentieuse collective est apparentée aux *class actions* connues en droit américain mais en diffère en ce sens qu'elle fonctionne selon un système d'« opt in » plutôt que selon un système d'« opt out ». L'avarie qu'a subie le navire conteneur MSC Napoli en janvier 2007 près des côtes britanniques, une grande partie du chargement ayant été perdue ou endommagée, a offert la première occasion d'appliquer le *Group Litigation Order*. Le nombre de demandes de parties concernées (propriétaires du chargement, slot charterers, NVOCC, expéditeurs...) était considérable. La procédure se serait avérée appropriée pour traiter avec efficacité et moyennant des coûts minimes de telles instances collectives à grande échelle<sup>789</sup>.

Étant donné cette expérience au Royaume-Uni et les avantages que peut offrir une procédure collective en matière de navigation (les navires-conteneurs actuels transportent plus de 15 000 TEU), on pourrait envisager d'introduire dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation une procédure collective spécifique en matière de navigation.

Toutefois, force est de constater qu'un régime général de procédure collective est à l'étude depuis plusieurs années en Belgique. À ce propos, une proposition de loi est pendante à la Chambre<sup>790</sup>. L'Orde van Vlaamse Balies a également préparé une proposition de loi<sup>791</sup>. Il semble conseillé d'attendre l'issue de ces initiatives.

#### A.5. SAISIE SUR NAVIRES D'ÉTAT

**10.521.** Le Livre bleu 2<sup>792</sup> approfondit l'applicabilité du droit maritime aux bâtiments publics et en particulier aux dispositions en vigueur de la Convention de 1926 sur les navires d'État, du Protocole de 1934 sur les navires d'État, d'autres régimes conventionnels en matière d'immunité d'État en général et en matière d'applicabilité de la navigation unifiée aux navires d'État, de la loi belge sur les navires d'État et aux dispositions légales internes particulières relatives à l'application du droit de la navigation aux navires d'État. En ce qui concerne spécifiquement la saisie sur navires d'État, il y est fait référence à l'immunité, découlant de la convention de 1926 sur les navires d'État, devant les tribunaux belges de navires et cargaisons de souveraineté étrangers et sur l'immunité des navires d'État belge, réglée dans la loi sur les navires d'État, cette dernière primant sur le régime de droit commun de la saisie sur les biens publics, prévu à l'article 1412*bis* C. jud.

**10.522.** *De lege ferenda*, le Livre bleu 2 propose en, en ce qui concerne l'immunité de bâtiments publics étrangers devant les tribunaux belges, de reprendre les règles de la Convention de 1926 sur les navires d'État dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation et, en ce qui concerne les

---

<sup>789</sup> Pilkington, S. et Davidson-Houston, A., "Napoli sets 'paradigm' for group litigation", *Lloyd's List* 23 juillet 2008, 7. Comp. de Richemont, H., "L'introduction d'une procédure d'action collective en France", *DMF* 2007, 677-682 et, pour les Pays-Bas Nederland, Ministerie van Veiligheid en Justitie, *Innovatieagenda rechtsbestel*, 7-8.

<sup>790</sup> *Doc. Parl.*, Chambre, 2010-11, n° 1680/1.

<sup>791</sup> Voir

<http://www.advocaat.be/UserFiles/file/OVB%20wetsvoorstel%20class%20actions%2030%2009%202009%20versi%20website%20OVB.pdf>.

<sup>792</sup> Voir, notamment, Livre bleu 2, n° 2.246 et suiv. et, en particulier, 2.272 et suiv.

bâtiments publics belges, de les soumettre en principe complètement au Code belge de la Navigation, hormis les exceptions pour des matières spécifiques.

**10.523.** En ce qui concerne la saisie conservatoire sur navires de mer, il faut par ailleurs souligner que la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer, à laquelle la Belgique doit rester liée, ne contient pas de dispositions particulières en ce qui concerne son applicabilité aux navires publics et laisse cette question à la loi du *forum arresti*<sup>793</sup>.

**10.524.** En ce qui concerne le statut de droit interne de nos propres bâtiments publics, le Livre bleu 2 constate que la plupart des autres pays, y compris les pays voisins, accordent aux bâtiments utilisés pour la souveraineté publique et/ou pour les services publics une immunité face aux mesures de saisie<sup>794</sup>.

**10.525.** Le Livre bleu 3 expose que tous les bâtiments publics, sans distinction, sont en principe soumis à la réglementation relative aux droits des sûretés sur bâtiments et, en particulier, sont susceptibles de l'établissement d'hypothèques sur bâtiments en vertu de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Cette dernière règle découle déjà, en ce qui concerne les navires de mer, de l'article 1<sup>er</sup>, § 3 actuel de la loi relative à l'enregistrement des navires<sup>795</sup>. Le Livre bleu 3 a toutefois formulé des réserves en ce qui concerne le régime plus approfondi de l'(in)saisissabilité des bâtiments de souveraineté<sup>796</sup>.

En principe, l'assimilation des bâtiments publics avec les bâtiments particuliers doit également être d'application en ce qui concerne leur saisissabilité. L'applicabilité visée aux bâtiments publics des règles en matière de droit des sûretés sur bâtiments ne peut en effet avoir des conséquences pratiques que si ces bâtiments sont également susceptibles de saisie, peuvent être réalisés et qu'il peut naître un concours entre les créanciers.

**10.526.** Le choix de principe de l'Ébauche de Code belge de la Navigation d'exposer des bâtiments publics belge à la constitution d'hypothèques et à la saisie est parfaitement conforme aux assouplissements législatifs, décrets et jurisprudentiels récents du droit classique en matière de domaine. Traditionnellement, il était admis que les biens du domaine public étaient inaliénables et qu'ils ne pouvaient faire l'objet ni de droits réels, tels qu'un usufruit, des droits d'emphytéose et de superficie, des servitudes ou la constitution d'une hypothèque, ni d'une prescription acquisitive, d'une mise en location ou d'une saisie<sup>797</sup>. Des interventions réglementaires récentes ont considérablement affaibli cette théorie classique du domaine. À ce propos, nous pouvons citer dans un premier temps la loi du 30 juin 1994<sup>798</sup>, qui a instauré l'article 1412*bis* C. jud. Cet article n'opère aucune distinction entre les biens appartenant au

---

<sup>793</sup> Pour plus de précisions, voir Berlingieri 472-473, n° 20.92-20.93. La Convention internationale de 1999 sur la saisie des navires de mer exclusif expressément les navires de souveraineté de son champ d'application (art. 8.2). Une disposition comparable figure dans la Convention internationale de 1965 sur les bateaux de navigation intérieure (art. 13).

<sup>794</sup> Voir, notamment, Livre bleu 2, n° 2.284 et suiv.

<sup>795</sup> Cette disposition doit s'entendre comme un élargissement du champ d'application de la Convention de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes qui, elle-même, ne s'applique pas aux navires de guerre et aux navires qui sont destinés exclusivement un service public (art. 15). L'élargissement ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, ce qui semble problématique à la lumière du principe d'égalité. Les exclusions similaires sont reprises dans la Convention de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes (art. 12.2) et dans la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes (art. 13.2).

<sup>796</sup> Voir Livre bleu 3, n° 3.400.

<sup>797</sup> Van Hooydonk, E., *PPS en het statuut van de domeingoederen*, exposé présenté lors de la journée d'étude à Louvain, le 22 mai 2001, 8, n° 5.

<sup>798</sup> Loi du 30 juin 1994 insérant un article 1412*bis* dans le Code judiciaire (*M.B.* 21 juillet 1994).

domaine privé ou au domaine public, de telle sorte que, dans les conditions imposées à l'article 1412*bis* C. jud., une saisie sur les biens appartenant au domaine public relève des possibilités. Par ailleurs, on peut rappeler également le décret du 18 juillet 2003 relatif au partenariat public-privé<sup>799</sup>, l'article 185 du Décret provincial<sup>800</sup>, l'article 191 du Décret communal<sup>801</sup> et le Décret-programme de la Région wallonne du 3 février 2005<sup>802</sup>, lesquels créent chacun la possibilité de constituer des droits réels sur des biens appartenant au domaine public. Dans un arrêt du 18 mai 2007, la Cour de Cassation a indiqué également qu'un droit de superficie pouvait être constitué sur un bien du domaine public à condition que cela soit compatible avec la destination publique du bien concerné<sup>803</sup>. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, la tendance à l'assouplissement du droit de domaine s'est poursuivie, en permettant en principe la constitution de droits réels, y compris d'hypothèques, sur des navires de mer et bateaux de navigation et en rendant ces navires en principe saisissables.

**10.527.** Bien que l'on opte en principe pour soumettre les bâtiments publics belges aux mêmes règles que les bâtiments particuliers, une exception doit être prévue pour les bâtiments de souveraineté en vue de ne pas perturber le fonctionnement de fonctions essentielles des pouvoirs publics. De tels bâtiments sont également insaisissables dans d'autres pays.

Par ailleurs, on ne peut exclure que les pouvoirs publics utilisent également la technique de l'hypothèque sur bâtiments en vue du financement de la construction et de l'achat de bâtiments de souveraineté. Dans ce cas, force est d'admettre que l'autorité elle-même a renoncé à l'insaisissabilité. Si une procédure d'éviction devait conduire à une interruption du service correspondant, l'autorité assumerait le cas échéant la responsabilité de droit commun en l'espèce.

#### A.6. EXPERTISE

**10.528.** Le Code judiciaire et la Loi maritime ne contiennent pas de dispositions spécifiques relatives à l'expertise en matière de navigation. Une telle réglementation spécifique semble peu fréquente sur la scène internationale<sup>804</sup>. En Belgique, il s'est avéré inutile d'introduire un régime particulier. Le Livre bleu 5 propose certes un régime légal du droit des experts de reprendre des déclarations du commandant, des membres d'équipage et d'autres intéressés, qui sont considérées comme des renseignements (art. 5.13, § 8, dernier alinéa).

#### A.7. ARBITRAGE

**10.529.** Le Livre vert (questions 155-157) contient des questions relatives à l'opportunité de constituer en Belgique un centre d'arbitrage maritime ou de faire intervenir l'autorité ou encore à la nécessité de modifier la réglementation matérielle relative à l'arbitrage dans le Code judiciaire en vue des arbitrages maritimes.

La Cour d'Appel d'Anvers n'avait pas d'objection à la constitution d'un centre d'arbitrage à condition que des garanties suffisantes soient offertes pour une évaluation objective et neutre et a

---

<sup>799</sup> Décret du 18 juillet 2003 relatif au partenariat public-privé (*M.B.* 19 septembre 2003).

<sup>800</sup> Décret provincial 9 décembre 2005 (*M.B.* 29 décembre 2005).

<sup>801</sup> Décret communal 15 juillet 2005 (*M.B.* 31 août 2005).

<sup>802</sup> Décret-programme 3 février 2005 (*M.B.* 1<sup>er</sup> mars 2005).

<sup>803</sup> Cass. 18 mai 2007, *AC* 2007, 1045, *Pas.* 2007, I, 934, *CDPK* 2008, 219, *JLMB* 2007, 1726, *NjW* 2007, 652, avec note Rasschaert, W., *Rev.not.b.* 2007, 631, avec note Lagasse, D., *RW* 2007-08, 736, avec note Sagaert, V., *TBBR* 2008, 550, *TBO* 2008, 9, avec note Van Heuven, D., *T.Not.* 2009, 32, *T.Gem.* 2008, 71, avec note De Boel, L.

<sup>804</sup> Comp., spécifiquement en ce qui concerne le transport, art. 8:494 et 8:495 NBW et à ce sujet, R.C.A., "Het recht van expertise", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 329-335.

suggéré de procéder à une étude complémentaire sur ce plan. L'ABDM a estimé qu'il fallait recommander la constitution d'un centre d'arbitrage maritime mais ne voyait pas quel rôle actif l'autorité belge devait y jouer et a indiqué que la législation belge en matière d'arbitrage était satisfaisante.

**10.530.** Au cours des dernières années, l'ABDM a tenté de parvenir à la constitution d'un centre d'arbitrage maritime, plus précisément en collaboration avec le Cepani. Après avoir interrogé les secteurs concernés, il est cependant arrivé à la conclusion que la nécessité d'un tel centre n'était pas encore suffisamment établie<sup>805</sup>.

**10.531.** Dans l'étude relative aux points forts et aux points faibles du droit et de la politique maritimes en Belgique qui sont à la base du projet de révision en cours, il a été constaté que l'absence, dans ce cadre, d'un centre d'arbitrage maritime présentait un grand contraste avec la situation dans d'autres centres maritimes, dont de grandes villes portuaires dans les pays voisins<sup>806</sup>.

Sous cet angle, il est curieux que les travaux de l'ABDM n'aient pas conduit à la constitution d'un tel centre.

Étant donné que, même à l'étranger, les centres d'arbitrage découlent d'une initiative privée, aucune mesure législative n'a été reprise à ce propos dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, ce qui n'empêche pas que la constitution d'un centre d'arbitrage maritime doive être considérée comme un complément évident du renouvellement de la législation en matière de navigation maritime et intérieure.

## **B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ**

### **B.1. ARTICLE 10.71. COMPÉTENCE DES HUISSIERS EN MER ET DANS LA RÉGION DE LA RIVE GAUCHE DE L'ESCAUT**

#### **A) TEXTE DE LOI**

#### **10.532.**

#### ***Article 10.71. Compétence des huissiers en mer et dans la région de la rive gauche de l'Escaut***

**À l'article 513 du Code judiciaire, remplacé par l'article 4 de la loi du 6 avril 1992 et modifié par l'article 51 de la loi du 22 avril 1999 et par l'article 19 de la loi du 30 décembre 2009, les modifications suivantes sont apportées:**

**1° L'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit :**

**« Les huissiers de justice ayant leur étude dans les arrondissements judiciaires d'Anvers, Bruges et Furnes, sont compétents pour instrumenter sur la mer territoriale visée à**

<sup>805</sup> Rapport du président de la Commission M.A. Huybrechts au président de l'ABDM du 9 juin 2011 avec annexes.

<sup>806</sup> Voir Van Hooydonk SVSMS, 193 et suiv. À propos des possibilités d'arbitrage chez Alfaport Antwerpen et dans l'Arbitrage-en Verzoeningskamer voor Granen en Zaden van Antwerpen, voir Piers, M., *Sectorale arbitrage*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2007, 35-42. Voir et comp. par ailleurs Allsop, J., "International maritime arbitration: legal and policy issues", *JIML* 2007, 398-415 ; Brouwer, H.M.B. et Hendrikse, M.L., "Arbitrage en mediation dans het zeevervoerrecht", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (éd.), *Capita zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 319-327.

**l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique, ainsi que dans la zone économique exclusive, visée à l'article 2 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord. » ;**

**2<sup>o</sup> après l'alinéa 4, un alinéa rédigé comme suit est inséré :**

**« en matière de navigation, les huissiers ayant leur étude dans les arrondissements judiciaires d'Anvers et de Termonde sont compétents dans la même mesure pour instrumenter dans la région de la rive gauche de l'Escaut, visée à l'article 1 de la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, située dans l'arrondissement de Termonde. »**

## B) COMMENTAIRE

**10.533.** Le remplacement du quatrième alinéa de l'article 513 C. jud. par les nouveaux quatrième et cinquième alinéas proposés annule les conséquences involontaires de la modification de loi de 2009 évoquée précédemment. Par cette modification de loi, les huissiers d'Anvers, de Bruges et de Termonde ne sont en effet plus compétents que pour *pratiquer une saisie* en mer territoriale et dans la ZEE mais plus pour y accomplir d'autres fonctions.

Le nouveau quatrième alinéa proposé reprend les termes antérieurs à la modification de loi de 2009.

Le nouveau cinquième alinéa proposé conserve la compétence des huissiers anversois dans la région de la rive gauche de l'Escaut mais étend cette compétence à toutes les fonctions en matière de navigation alors que cette compétence était auparavant limitée à la saisie sur navires de mer.

Considérant les conséquences inopinées auxquelles peut donner lieu une législation par renvoi, il n'est pas opté pour une réglementation par renvoi à la réglementation des compétences judiciaires dans les zones susmentionnées.

## B.2. ARTICLE 10.72. COMPÉTENCE JUDICIAIRE EN MER ET DANS LA RÉGION DE LA RIVE GAUCHE DE L'ESCAUT

### A) TEXTE DE LOI

**10.534.**

***Article 10.72. Compétence judiciaire en mer et dans la région de la rive gauche de l'Escaut***

**Dans le Code judiciaire, il est inséré un article 622*bis* rédigé comme suit :**

**« Art. 622*bis*. § 1. En matière de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers, de Bruges et de Furnes sont également compétents en mer territoriale, visée à l'article 1 de la Loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dans la zone économique exclusive, visée à l'article 2 de la Loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.**

**§ 2. En matière de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers et de Termonde sont également compétents dans la partie de la région de la rive gauche de l'Escaut, visée à l'article 1 de la Loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, qui est située dans l'arrondissement de Termonde. »**

## B) COMMENTAIRE

**10.535.** La disposition modificative proposée concerne des attributions générales d'une compétence territoriale à certains juges, par dérogation à la règle de principe selon laquelle le juge est seulement compétent dans les limites de sa juridiction, qui est prévue à l'article 622 C. jud. En raison de sa portée générale, il est souhaitable que la disposition soit insérée juste après l'article 622 C. jud.

**10.536.** Le § 1 proposé rend les juges des arrondissements d'Anvers, de Bruges et de Furnes compétents territorialement en mer territoriale et dans la ZEE. Par conséquent, les règles spécifiques en matière de compétence territoriale dans les articles 624 et suivants C. jud. sont appliquées également lorsque le lieu indiqué comme lien de connexité dans ces règles se situe en mer. Jusqu'à présent, seuls les *juges des saisies* des arrondissements d'Anvers, de Bruges et de Furnes étaient compétents territorialement en mer territoriale et dans la ZEE (art. 633, § 2, deuxième alinéa C. jud.). Un régime attributif de compétences est toutefois également souhaitable pour le juge du fond.

Pour le moment, l'élargissement des compétences n'est appliqué qu'en ce qui concerne les instances en matière de navigation. Il faut entendre par là les matières contentieuses qui se rapportent en tout ou en partie aux matières régies dans le Code belge de la Navigation. Un élargissement similaire des compétences peut encore être envisagé par la suite pour d'autres matières.

**10.537.** Le § 2 rend non seulement les juges de l'arrondissement de Termonde compétents mais aussi les juges de l'arrondissement d'Anvers dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut dans lequel se trouve le port du Waasland dans la mesure où il fait partie de l'arrondissement de Termonde. À ce jour, seul le *juge des saisies* de l'arrondissement d'Anvers était compétent territorialement pour une saisie sur un navire de mer situé dans le port du Waasland (art. 633, § 2, troisième alinéa C. jud.). L'attribution de compétences sur le fond aux tribunaux anversois est toutefois également souhaitable afin de faire un usage optimal de leur spécialisation en la matière.

Étant donné que des matières contentieuses sans rapport avec la navigation et l'exploitation portuaire donnent lieu également à des matières contentieuses dans le territoire de la rive gauche de l'Escaut, les compétences élargies des tribunaux anversois s'appliquent uniquement en matière de navigation.

**10.538.** Les dispositions proposées rendent différents juges compétents « dans une égale mesure » pour les matières concernées. Le demandeur ou le requérant peut donc choisir devant lequel des juges compétents il introduit l'instance. Le défendeur ne peut invoquer une exception d'incompétence de telle sorte que les nouvelles réglementations n'entraîneront pas des contentieux supplémentaires concernant la compétence judiciaire. Il n'est pas rare, en droit judiciaire, que différents juges soient compétents pour connaître d'une affaire déterminée.

### B.3. ARTICLE 10.73. COMPÉTENCE JUDICIAIRE EN MATIÈRE DE SAISIE SUR NAVIRES

#### A) TEXTE DE LOI

10.539.

**Article 10.73. Compétence judiciaire en matière de saisie sur navires**

À l'article 633 du Code judiciaire, remplacé par l'article 20 de la loi du 30 décembre 2009, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1 est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« les demandes en matière de saisie conservatoire sur un navire sont portées devant le juge du lieu soit où se trouve le navire, soit où il est attendu » ;

2° dans le paragraphe 2, l'alinéa 3 est abrogé.

#### B) COMMENTAIRE

**10.540.** En vertu du § 1 proposé, la compétence territoriale pour une saisie conservatoire sur navires incombe aux juges du lieu où le navire se trouve ou se trouvera selon les prévisions.

Par comparaison avec la règle de base prévue à l'article 633, § 1, premier alinéa C. jud. concernant la compétence judiciaire territoriale en matière de saisie et avec l'article 1467, premier alinéa C. jud., qui seront abrogés lors de l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation, la disposition proposée mentionne expressément l'hypothèse que le navire *soit attendu* dans la juridiction du juge compétent.

À la lecture des articles de loi en vigueur, on pourrait supposer que le juge doit autoriser uniquement qu'une saisie soit pratiquée sur les navires qui se trouvent déjà dans la juridiction du tribunal au moment de l'ordonnance. La possibilité que le juge donne l'autorisation *avant que* les navires ne se trouvent dans son arrondissement est cependant réputée exister déjà en vertu du droit actuel<sup>807</sup>. Le juge des saisies anversoises l'a confirmé comme suit :

*Overwegende dat de beslagrechter territoriaal bevoegd is om toelating tot bewarend beslag te verlenen op schepen die zich in het rechtsgebied van zijn rechtbank bevinden (art. 1467, 1° lid Gerechtelijk Wetboek);*

*Overwegende dat de wet niet bepaalt dat die schepen zich reeds in het arrondissement moeten bevinden wanneer de toelating verleend wordt; dat deze vraag de hoogdringendheid maar niet de territoriale bevoegdheid raakt*<sup>808</sup>.

Dans d'autres pays tels que les Pays-Bas<sup>809</sup> et la Norvège<sup>810</sup>, la compétence du juge dans le ressort duquel le navire est attendu est déjà inscrite expressément dans la loi.

<sup>807</sup> Voir et comp. De Beule-Leers, 113, n° 189 ; Delwaide, L., "Saisie conservatoire des navires de mer en Belgique. Aperçu de jurisprudence des juges des Saisies d'Anvers, de Gand et de Bruges", *DMF* 1984, (248), 251, n° 14 ; Delwaide SB, 173, n° 160 ; Dujardin, R., "De territoriale bevoegdheid ter zee", *De Gerechtsd.* 1999, (94), 96 ; Mackay, Art. 1467, 2, n° 1 ; Somers, E., "Enkele overwegingen over het bewarend scheepsbeslag dans de Belgische mariene rechtsgebieden", *TVR* 1997, n° 4, (1), 1 ; Van Aerde ZOBB, 127, n° 158 ; Verstrepen, W., "Het bewarend beslag op zee- en binnenschepen (Slot)", *Jura Falconis* 1988-89, (191), 203 ; voir aussi Berlingieri, 321, n° 13.18.

<sup>808</sup> Sais. Anvers, 4 mai 1976, *RHA* 1975-1976, 164.

<sup>809</sup> Voir *supra*, n° 10.94.

<sup>810</sup> Voir *supra*, n° 10.102.

Par analogie à la jurisprudence néerlandaise<sup>811</sup>, on peut postuler que le délai dans lequel le navire est attendu dans la juridiction ou le fait que le navire atteindra d'abord une autre juridiction sont sans importance en l'espèce. La saisie peut même être autorisée des mois avant que le navire ne soit attendu<sup>812</sup>.

Il va de soi que la saisie conservatoire ne peut elle aussi être *pratiquée* en vertu de la disposition proposée que si le navire se trouve effectivement dans le ressort du juge qui a accordé l'autorisation.

**10.541.** Considérant la compétence générale en matière de navigation qui est attribuée aux juges anversois en vertu de l'article 10.72 commenté précédemment dans le territoire de la rive gauche, l'attribution d'une compétence particulière prévue à l'article 633, § 2, troisième alinéa C. jud. pour la saisie sur un navire de mer est superflue. Elle est abrogée par le § 2 proposé.

Les dispositions de l'article 633, § 2, premier et deuxième alinéas C. jud. sont conservées. Elles ne sont pas superflues par l'attribution d'une compétence générale dans l'article 10.72, commenté précédemment, concernant la navigation en mer territoriale et dans la ZEE. Les mesures de saisie et moyens d'exécution traités à l'article 633, § 2, premier et deuxième alinéas C. jud. ne concernent en effet pas nécessairement les instants sans rapport avec la navigation.

#### B.4. ARTICLE 10.74. ÉLECTION DE DOMICILE EN RÉFÉRÉ ET DÉLAIS DE CITATION POUR LES RECOURS

##### A) TEXTE DE LOI

###### **10.542.**

###### ***Article 10.74. Élection de domicile en référé et délais de citation pour les recours***

**L'article 1037 du Code judiciaire est complété par un alinéa rédigé comme suit :**  
**« La citation en référé contient, à peine de nullité, l'élection de domicile de tous les demandeurs dans l'arrondissement où siège le juge qui doit le cas échéant connaître de la saisie à moins que le saisissant n'y demeure. L'opposition ou l'appel contre l'ordonnance en référé peut être signifié au domicile élu. Le premier alinéa s'applique dans la même mesure à l'opposition et à l'appel. »**

##### B) COMMENTAIRE

**10.543.** En matière de navigation, la disposition proposée impose aux demandeurs en référé de faire, dans la citation, élection de domicile dans l'arrondissement du juge siégeant en référé.

Elle prévoit par ailleurs que le recours éventuel qui serait introduit contre l'ordonnance en référé qui en découle peut être signifié au domicile élu.

<sup>811</sup> Hoge Raad, 11 septembre 1998, *NJ* 1999, 1955, n° 363 ; voir aussi Winckels, D.H.S., "Beslag", dans Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H. (réd.), *Capita Zeerecht. Een praktische benadering van de overeenkomst van goederenvervoer over zee*, Deventer, Kluwer, 2004, (287), 295.

<sup>812</sup> Margetson, N.H., "Arrest of Ships to Obtain Security", dans Hendrikse, M.L., Margetson, N.H. et Margetson, N.J., *Aspects of Maritime Law*, Austin, Wolters Kluwer, 2008, (343), 343.

Elle confirme enfin qu'une citation en opposition ou en appel peut être donnée de jour à jour, ou d'heure à heure et que le défaut peut être jugé sur-le-champ. Si, en revanche, l'appel est intenté sur requête contradictoire déposée au greffe, le délai de comparution particulièrement court en matière de navigation n'est pas d'application. Étant donné que l'intimé doit alors être convoqué par pli judiciaire par le greffe, un délai de comparution de quelques heures ou jours seulement n'est pas réaliste dans un tel cas.

En vertu de cette modification de loi, les longs délais de comparution, les frais plus élevés de signification à l'étranger et les coûts de la traduction de l'acte introductif sont évités. La disposition proposée contribue ainsi à une procédure plus efficace et plus rapide, ce qui est extrêmement souhaitable en référé en matière de navigation.

La formulation de la première phrase de la disposition proposée est inspirée de l'article 1389 C. jud. relatif à l'élection de domicile par le saisissant. L'obligation qui est imposée aux demandeurs n'est donc nullement une nouveauté dans le droit procédural et ne peut être considérée comme déraisonnablement lourde.

**10.544.** L'alternative d'ajouter une obligation d'élection de domicile dans la citation à l'article 1035 C. jud., qui concerne le référé en général, a été envisagée mais n'a finalement pas été retenue.

Bien qu'une application généralisée de l'obligation d'élection de domicile pour les demandeurs en référé puisse être souhaitable et entraîner une égalité de traitement entre les défendeurs en référé en matière de navigation et les défendeurs dans d'autres procédures en référé, force est de constater qu'une adaptation de la procédure générale en référé dépasserait les limites du projet de révision du droit belge de la navigation. Étant donné que, quoi qu'il en soit, la procédure en référé en matière de navigation diffère déjà de la procédure générale en référé, la distinction opérée en l'occurrence est en tout cas justifiée et pertinente.

La raison principale de la modification proposée est d'éviter un allongement du délai de comparution lors de l'introduction d'un recours lorsque le demandeur n'a pas élu domicile en Belgique. En matière de navigation, le contraste avec la citation de jour à jour ou d'heure à heure n'est en effet pas justifiable. Dans la procédure générale en référé, l'allongement du délai de comparution lors de l'introduction d'un recours est un pendant au fait que le délai initial de citation conformément à l'article 55 C. jud. doit également être prolongé lorsque le *défendeur* n'a pas son domicile ou sa résidence en Belgique (art. 1035, deuxième alinéa C. jud.).

Certes, certaines affaires peuvent entraîner des discussions quant à la nature « maritime ou fluviale » de l'affaire au sens de l'article 1037 C. jud., ce qui pourrait être une raison de ne pas associer l'application de l'obligation d'élection de domicile pour les demandeurs à ce critère mais de rendre cette obligation applicable à tous les demandeurs en référé. Néanmoins, force est de constater que le point de discussion visé subsisterait quoi qu'il en soit en ce qui concerne l'application du délai initial réduit de citation de l'article 1037 C. jud. Par ailleurs, un demandeur qui invoque lui-même le délai de citation initial réduit de l'article 1037 C. jud. lors de l'introduction d'un recours peut encore difficilement prétendre que l'affaire ne serait pas une affaire maritime ou fluviale.

**10.545.** Pour se conformer à la terminologie utilisée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, la notion de « matière maritime et fluviale » sera remplacée dans tout le code judiciaire par la notion d'« instances en rapport avec la navigation ». Il faut entendre par là les matières contentieuses qui se rapportent en tout ou en partie aux matières régies dans le Code belge de la

Navigation. La notion comprend à la fois les litiges relatifs au droit commercial maritime et les litiges concernant la navigation non commerciale.

Des dispositions modificatives plus précises en ce sens seront reprises dans la Loi d'introduction.

#### B.5. ARTICLE 10.75. SAISIE SUR BÂTIMENTS PUBLICS BELGES

##### A) TEXTE DE LOI

**10.546.**

### TITEL 2 – NAVIRES

#### Chapitre 6 – Bâtiments publics

#### Section 1 – Bâtiments publics belges

##### *Article 10.75. Saisie sur bâtiments publics belges*

**§ 1. À moins qu'une hypothèque sur bâtiment n'ait été constituée sur le bâtiment, ni une saisie conservatoire, ni une saisie-exécution ne peuvent être pratiquées sur les bâtiments de souveraineté belges et les biens se trouvant à leur bord.**

**§ 2. L'article 1412*bis* du Code judiciaire n'est pas d'application aux bâtiments publics belges.**

##### B) COMMENTAIRE

**10.547.** Les bâtiments publics belges (avec leurs éléments et accessoires) sont en principe soumis intégralement aux dispositions du Code belge de la Navigation et sont donc saisissables en principe.

Le § 1<sup>er</sup> proposé prévoit toutefois une exception pour les bâtiments de souveraineté belges. Cette notion est définie à l'article 2.1, 7<sup>o</sup> de l'Ébauche de Code belge de la Navigation<sup>813</sup>.

L'article 2.16, § 1<sup>er</sup> de l'Ébauche fera référence à cette dérogation.

**10.548.** L'article 1412*bis* C. jud. est déclaré inapplicable.

Il a été établi ailleurs que les critères repris à l'article 1412*bis* sont très vagues et ne correspondent pas à la réalité du secteur de la navigation et que la disposition va à l'encontre de la législation spécifique relative à la saisissabilité des bâtiments publics<sup>814</sup>.

Une raison supplémentaire de renoncer au système de l'article 1412*bis* C. jud. pour les bâtiments publics est que la pratique a montré que les administrations ne font guère usage de la possibilité, offerte par cet article, de dresser elles-mêmes une liste des biens saisissables<sup>815</sup>.

---

<sup>813</sup> Voir Livre bleu 2.

<sup>814</sup> Voir Livre bleu 2, n° 2.322.

<sup>815</sup> Voir aussi Livre bleu 2, n° 2.322.

A) TEXTE DE LOI

10.549.

Section 2 – Bâtiments publics étrangers

*Article 10.76. Saisie sur bâtiments publics étrangers et sur cargaisons publics étrangères*

§ 1. Les bâtiments de souveraineté étrangers et les cargaisons appartenant aux États étrangers qui sont transportées à bord de bâtiments de souveraineté étrangers sont insaisissables.

§ 2. Les cargaisons appartenant aux États étrangers qui sont transportées pour le gouvernement et non à des fins commerciales à bord de navires de la marine marchande sont insaisissables.

§ 3. S'il y a, dans le sentiment du Tribunal saisi, un doute au sujet si le bâtiment ou la cargaison sont des bâtiments de souveraineté étrangers respectivement une cargaison visée aux § 1 ou 2, l'attestation signée par le représentant diplomatique de l'État concerné vaudra preuve en vue d'obtenir la mainlevée d'une saisie ordonnée par le tribunal.

La déclaration, visée au premier alinéa, est produite au tribunal :

1° soit à l'intervention du gouvernement belge s'il reçoit une telle attestation ;

2° soit par l'État étranger lui-même, en cas de comparution devant le tribunal.

Si l'État étranger estime que ses intérêts nationaux sont lésés, il peut s'en prévaloir pour s'abstenir de fournir la preuve ou de produire les pièces.

B) COMMENTAIRE

**10.550.** Le § 1<sup>er</sup> repose sur l'article 3, § 1, premier alinéa et 3, § 2 de la Convention de 1926 sur les navires d'État.

Le deuxième alinéa de l'article 3, § 1<sup>er</sup> de la Convention de 1926 sur les navires d'État n'a pas été repris dans la disposition légale. Ce n'était pas utile étant donné que cet alinéa concernait la procédure devant des tribunaux étrangers.

**10.551.** Le § 2 proposé repose sur l'article 3, § 3, premier alinéa de la Convention de 1926 sur les navires d'État.

**10.552.** Le § 3 proposé est une reformulation simplifiée mais plus claire de l'article 5 de la Convention de 1926 sur les navires d'État. Que l'État étranger ne puisse être tenu de produire un matériel probant plus précis est confirmé à l'article 6 du Protocole de 1934 sur les navires d'État qui est repris dans le dernier alinéa de l'article proposé. Le régime de preuve avantageux s'applique à tous les États, qu'ils soient ou non partie à la Convention de 1926 sur les navires d'État.

L'article 5 de la Convention de 1926 sur les navires d'État prévoit uniquement la possibilité pour la personne morale étrangère de droit public de transmettre son attestation relative à la nature du navire ou de la cargaison par l'intermédiaire du gouvernement belge au juge des saisies. L'article 3

du Protocole de 1934 sur les navires d'État mentionne toutefois que rien n'empêche les gouvernements concernés « de comparaître eux-mêmes, en se conformant à la procédure prévue par les lois nationales, devant la juridiction saisie du litige et d'y produire l'attestation prévue [...] ». Par conséquent, les deux possibilités sont mentionnées dans le deuxième alinéa proposé ici.

**10.553.** La disposition proposée ne déroge pas aux droits et obligations qui découleraient de régimes conventionnels particuliers pour ou à l'égard de certains États. À ce propos, on peut penser par exemple à la convention de l'ONU sur le droit de la mer, à l'accord maritime du 17 novembre 1972 entre l'U.E.B.L. et l'U.R.S.S. et à la convention européenne du 16 mai 1972 sur l'immunité des États<sup>816</sup>.

---

<sup>816</sup> Voir Livre bleu 2.

## 5. TEXTE DE LOI

### CODE BELGE DE LA NAVIGATION

#### LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

##### TITRE 2 – NAVIRES

##### Chapitre 4 – Saisie sur navire

##### Section 1 – Saisie conservatoire sur navires et bateaux

##### Sous-section 1 – Saisie conservatoire sur navires de mer

##### *Article 10.1. Définition des notions*

Dans la présente sous-section, il faut entendre par :

1° « Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer » : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952 ;

2° « créance maritime » : une allégation ayant l'une des causes suivantes :

- a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement ;
- b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;
- c) assistance et sauvetage ;
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;
- e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportées par un navire ;
- g) avarie commune ;
- h) prêt à la grosse ;
- i) remorquage ;
- j) pilotage ;
- k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;
- l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale ;
- m) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage ;
- n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire ;
- o) la propriété contestée d'un navire ;
- p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété ;
- q) toute hypothèque maritime et tout mortgage ;

3° « navire de mer » : tout au navire visé dans la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer ainsi que tout autre navire de mer au sens de l'article [...] ;

4° « personne » : comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les Administrations et Établissements publics ;  
5° « demandeur » : une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

#### *Article 10.2. Application internationale et matérielle*

§ 1. Cette sous-section est d'application à toute saisie conservatoire sur un navire de mer en Belgique ou dans les zones maritimes belges.

§ 2. En particulier, la loi belge est d'application :

1° à toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie;

2° aux règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 10.5 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever.

§ 3. Cette sous-section n'est pas d'application à la saisie-exécution sur un navire de mer.

#### *Article 10.3. Interprétation*

La présente Sous-section est interprétée conformément à la Convention internationale de 1952 sur la saisie des navires de mer.

#### *Article 10.4. Autre réglementation*

§ 1. Les dispositions générales du Code judiciaire relatives à la saisie conservatoire sont également d'application à la saisie régie par la présente Sous-section, étant entendu que :  
1° les articles 1413, 1414 et 1415 ne sont pas d'application ;  
2° en cas d'incompatibilité, les dispositions de la présente Sous-section sont d'application.

§ 2. Les articles 513 et 633 du Code judiciaire sont d'application à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par la présente Sous-section.

§ 3. Cette Sous-section ne déroge pas à l'article 28 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

§ 4. Cette Sous-section ne déroge pas l'article 507 du Code pénal.

§ 5. Cette Sous-section ne déroge pas aux droits et pouvoirs des autorités, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer, qui sont régis par des dispositions de droit public.

#### *Article 10.5. Exigences de base*

Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un navire de mer avec l'autorisation du juge pour garantie d'une créance maritime.

#### *Article 10.6. Navires saisissables*

§ 1. Sans préjudice du paragraphe 4, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile ; mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance maritime prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article 10.1, 1° à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

§ 2. Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

§ 3. Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois pour la même créance et par le même demandeur ; et si un navire est saisi et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le même créancier et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le juge, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du tribunal que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

§ 4. Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Sous-section, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

#### *Article 10.7. Contre-caution*

La saisie est non avenue si le saisissant ne produit dans le délai fixé les garanties auxquelles le juge peut subordonner l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire qu'il accorde.

#### *Article 10.8. Exploit de saisie*

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire :

- 1° une copie de la décision qui a autorisé à pratiquer la saisie ;
- 2° une description sommaire du bâtiment saisi ;
- 3° l'heure de la signification.

Sur avis de la Commission de droit de la navigation, le Roi peut spécifier quelles données relatives à la description du navire doivent être mentionnées dans l'exploit.

#### *Article 10.9. Signification et dénonciation*

§ 1. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur le champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à un autre homme d'équipage ou préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment, visée à l'article 10.11. Si la signification ne peut être effectuée au commandant, à un autre homme d'équipage, à un préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment à bord, la signification consiste en la remise de l'exploit au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le navire.

La signification tient lieu d'interdiction de prendre la mer pour le navire.

La saisie est affichée sur le pont du navire et, le cas échéant, à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. La saisie peut par ailleurs être signifiée au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'utilisateur du navire et au débiteur.

§ 3. La saisie est dénoncée soit, au choix du saisisseur, à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou au fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation ou encore, en leur défaut, au capitaine du port ou à l'officier de port, avec sommation de retenir le navire saisi.

Dans les canaux ou rivières à écluses qui ne sont pas du ressort d'un capitaine de port ou d'un officier de port, la dénonciation peut être faite aux éclusiers et aux pontiers qui se trouvent en amont et en aval du lieu où séjourne le bâtiment.

Si la dénonciation est faite à un service de pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.

#### *Article 10.10. Documents du navire*

L'autorisation de saisir s'étend de plein droit aux documents du navire sans lesquels le navire ne peut prendre la mer.

Les documents visés au premier alinéa sont conservés par l'huissier de justice jusqu'à la mainlevée de la saisie conservatoire ou jusqu'à l'exécution.

Sur avis de la Commission du Droit maritime, le Roi peut établir une liste des documents du navire visés au premier alinéa.

#### *Article 10.11. Surveillance*

L'huissier de justice peut, en tout état de cause, établir un surveillant à la garde du bâtiment saisi.

#### *Article 10.12. Inscription*

§ 1. L'exploit de saisie est inscrit, dans les dix jours, au registre des bâtiments tenus par le Registre belge des Bâtiments.

Si aucun exploit de saisie n'est présenté à l'inscription dans le délai fixé au premier alinéa, l'ordonnance qui autorise la saisie est considérée comme non avenue.

§ 2. L'inscription est faite sur la présentation au Registre belge des Bâtiments de l'exploit de saisie et d'une copie, signée par l'huissier de justice, de cet exploit et de l'ordonnance qui autorise la saisie.

§ 3. À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation en Belgique du bâtiment saisi, le Registre belge des Bâtiments se borne au dépôt de l'exploit dans le registre des dépôts visé à l'article [...]. Le Registre belge des Bâtiments procède encore à l'inscription de la saisie dès que le navire a été enregistré ou immatriculé.

#### *Article 10.13. Nouvelle saisie sur le même navire*

Une saisie conservatoire déjà présentée à l'inscription ou inscrite ne fait pas obstacle à ce qu'une nouvelle saisie soit autorisée sur le même bâtiment.  
Cette nouvelle saisie est inscrite conformément à l'article 10.12.

#### *Article 10.14. Durée de validité*

§ 1. Sauf le cas de suspension prévu au § 2, la saisie vaut pendant trois années prenant cours à la date de l'ordonnance par laquelle l'autorisation de saisie est accordée.

À l'expiration de ce délai :

1° la saisie cesse de plein droit de produire ses effets ;

2° il n'est plus fait mention de la saisie sur un navire enregistré ou immatriculé en Belgique dans les certificats délivrés par le Registre belge des Bâtiments, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

§ 2. La demande au fond suspend jusqu'au jour où la décision définitive du juge ne sera plus susceptible de recours ordinaires, les délais stipulés au § 1.

Cette suspension n'a lieu que si la demande au fond a été inscrite, avant l'expiration du délai de validité de la saisie, dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux d'intérieur. Cette suspension prend fin à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'inscription de la demande, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, ladite inscription n'ait été renouvelée pour un nouveau terme de trois ans.

Le renouvellement a lieu sur présentation au Registre belge des Bâtiments d'une requête, en double exemplaire, contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler et de la cause de la suspension du délai de validité de la saisie.

Toute décision définitive, qui n'est plus susceptible de recours ordinaires, rendue sur la demande au fond est inscrite, à la requête de la partie la plus diligente, à la suite de l'inscription de cette demande.

#### *Article 10.15. Demande de renouvellement*

Le créancier qui établit que pour de justes motifs la saisie doit être maintenue, peut obtenir l'autorisation de la renouveler.

Le renouvellement est demandé par requête motivée, présentée, sous leur signature, par un avocat ou un huissier de justice.

La requête est déposée quinze jours au moins avant l'expiration du délai de validité de cette saisie, à peine de déchéance, par un avocat ou un huissier de justice au juge qui a autorisé la saisie.

Il est statué sur cette requête dans le délai prévu à l'article 1418 du Code judiciaire. L'ordonnance qui refuse le renouvellement n'est pas susceptible d'appel.

#### *Article 10.16. Ordonnance de renouvellement*

L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie conservatoire contient l'indication précise de la saisie conservatoire à renouveler.

La durée du renouvellement est déterminée par le juge qui l'autorise. Ce délai prend cours le jour du renouvellement de l'inscription dans le registre des bâtiments.

#### *Article 10.17. Signification de l'ordonnance de renouvellement*

L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie est signifiée au débiteur. Elle est réputée non avenue si le renouvellement de l'inscription n'a pas été fait avant l'expiration de la durée de validité de la saisie existante.

Le renouvellement de l'inscription a lieu sur présentation au Registre belge des Bâtiments d'une requête en double exemplaire contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler, accompagnée d'une copie de l'exploit de signification et de l'ordonnance, signée par l'huissier de justice.

#### *Article 10.18. Inscription d'actes aliénation ou d'hypothèque*

Une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription dans un registre de bâtiments ne fait pas obstacle à l'inscription ultérieure d'actes d'aliénation ou d'hypothèque, quelle que soit leur date ; toutefois, ces actes ne sont pas opposables aux créanciers saisissants tant que l'inscription de l'exploit de saisie n'est pas périmée.

#### *Article 10.19. Aliénation après inscription*

L'aliénation qui a lieu après que la saisie sur navire eut été inscrite dans un registre des bâtiments ou dûment présentée à l'inscription peut être exécutée si, avant le jour fixé pour l'adjudication, l'acquéreur a consigné les deniers suffisants pour acquitter, en principal et accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers hypothécaires inscrits, aux créanciers privilégiés qui font opposition et aux créanciers dont la saisie a été inscrite.

Sans préjudice des dispositions des articles 3.49 et 3.74, § 1, tous les intéressés peuvent néanmoins convenir que le montant à consigner sera égal au prix d'acquisition. De l'accord de toutes les parties les sommes prévues aux alinéas 1 et 2 peuvent être données en dépôt auprès d'une institution financière choisie par les deux parties. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur l'institution financière à choisir, le montant est donné en dépôt auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Si les deniers ainsi déposés ont été empruntés, les prêteurs n'auront d'hypothèque que postérieurement aux créanciers inscrits lors de l'aliénation.

#### *Article 10.20. Demandes en radiation*

§ 1. La demande en radiation ou en réduction de l'inscription de la saisie, par action principale, sera portée, devant le tribunal de commerce d'Anvers.

Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploit fait à leur personne, ou au dernier des domiciles élus sur le registre ; et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

§ 2. La radiation doit être ordonnée par le tribunal lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque les droits de privilège ou d'hypothèque sur navire ont été effacés par les voies légales.

#### *Article 10.21. Mainlevée*

Le juge dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 10.1, 2° ci-dessous, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler autrement la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

#### *Article 10.22. Jurisdiction quant au fond*

§ 1. Dans le cas où le 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 est d'application, les juges belges sont par ailleurs compétents pour statuer sur le fond du procès à condition :

1° qu'une saisie conservatoire sur le navire de mer ait été opérée en Belgique ; et

2° que le demandeur ait sa résidence habituelle ou son principal établissement en Belgique, que la créance maritime soit elle-même née en Belgique, que la créance maritime soit née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite, que la créance provienne d'un abordage ou de circonstances visées par l'article [...], que la créance soit née d'une assistance ou d'un sauvetage ou que la créance soit garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

Dans le cas où le 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 n'est pas d'application, les juges belges sont par ailleurs compétents pour statuer sur le fond du procès dans tous les cas dans lesquels une saisie conservatoire a été pratiquée sur le navire de mer en Belgique.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice de la juridiction que les juges belges peuvent emprunter à d'autres règles applicables.

§ 2. Si une saisie conservatoire sur le navire de mer a été opérée en Belgique mais que les juges belges n'ont pas de juridiction pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 10.21 pour obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient prononcées ultérieurement par le juge compétent pour statuer sur le fond, et le juge des saisies fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent.

§ 3. Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le juge des saisies pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

§ 4. Dans les cas visés aux § 2 et 3, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

§ 5. Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

#### *Article 10.23. Autres droits d'action et droits de suite*

Rien dans la présente Sous-section ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Sous-section, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le juge saisi du litige.

Cette sous-section ne confère au demandeur aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par les dispositions sur les sûretés maritimes.

### Sous-section 2 – Saisie sur bateaux de navigation intérieure

#### *Article 10.24. Exigences de base*

Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un bateau de navigation intérieure s'il est satisfait aux exigences de base stipulées au I du Titre II de la Partie V du Code judiciaire.

#### *Article 10.25. Procédure*

Les articles 10.2, 10.4, § 2 à 5, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 10.18, 10.19, 10.20 et 10.21 sont d'application en conséquence à la saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure.

### Sous-section 3 – Saisie sur des accessoires du navire et d'autres biens à bord

#### *Article 10.26. Exigences de base*

Une saisie conservatoire peut être pratiquée sur les accessoires du navire et d'autres choses qui se trouvent à bord d'un navire conformément au Code judiciaire.

L'exploit de saisie indique les biens sur lesquels la saisie conservatoire est pratiquée.

#### *Article 10.27. Dépôt du bien saisi*

§ 1. Dans le cas où la saisie visée à l'article 10.26 empêche ou peut empêcher l'appareillage du navire, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire peut, en tout état de cause, donner ou faire donner le bien saisi en dépôt auprès d'un séquestre agréé ou désigné.

À cette fin, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire s'adresse au juge des saisies qui détermine de quelle manière et à quelles conditions le bien saisi est donné en dépôt.

§ 2. Le dépôt visé au § 1 peut également être demandé par tout autre intéressé. Dans ce cas, le juge des saisies examine s'il est justifié à la lumière des circonstances.

§ 3. Dans le cas où la saisie visée à l'article 10.26 concerne des biens similaires et si la saisie empêche ou peut empêcher l'appareillage du navire, tout intéressé, au lieu des biens saisis ou à saisir, peut donner ou faire donner en dépôt une même quantité de biens présentant les mêmes caractéristiques et la même qualité auprès d'un séquestre agréé ou désigné.

À cette fin, l'intéressé s'adresse au juge des saisies qui détermine de quelle manière et à quelles conditions les biens sont donnés en dépôt. Le juge des saisies examine en particulier si la quantité, les caractéristiques et la qualité des biens présentés correspondent à la quantité, les caractéristiques et la qualité des biens saisis ou à saisir.

Une fois que les biens présentés ont été donnés en dépôt selon le mode et les conditions stipulées par le juge des saisies, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de plein droit à compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur les biens donnés en dépôt.

§ 4. Dans le cas où la saisie visée à l'article 10.26 concerne des biens similaires et si la saisie empêche ou peut empêcher l'appareillage du navire, tout intéressé peut libérer les biens saisis avec l'autorisation du juge des saisies ou empêcher la saisie sur ses biens en donnant en dépôt à la caisse des dépôts et consignations ou entre les mains d'un séquestre agréé ou désigné une somme qui représente tout au plus la valeur des biens saisis ou à saisir et ne peut à aucun moment dépasser le montant de la dette en principal, intérêts et frais.

Le juge des saisies arrête la valeur des biens saisis ou à saisir et détermine sur cette base la somme à donner en dépôt. Le juge des saisies détermine également de quelle manière et à quelles conditions la somme doit être donnée en dépôt.

Une fois que la somme a été donnée en dépôt, les biens initialement saisis ou à saisir sont libérés de plein droit. À compter de ce moment, la saisie repose de plein droit sur la somme donnée en dépôt.

§ 5. Dès qu'il n'y a plus de biens saisis à bord du navire en vertu de l'application des § 1, 2, 3 ou 4, le navire est en tout cas libre de prendre la mer.

§ 6. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice du droit cantonnement conformément aux dispositions du Code judiciaire.

## Section 2 – Saisie-exécution sur bâtiment

### *Article 10.28. Application internationale et matérielle*

Cette section est d'application à toute saisie-exécution sur navire de mer et bateau d'intérieur en Belgique et dans les zones maritimes belges.

### *Article 10.29. Autre réglementation*

§ 1. Dans la mesure où cette Section n'y déroge pas, les dispositions générales du Code judiciaire relative à la saisie-exécution sont également d'application à la saisie régie par la présente Section.

§ 2. Les articles 513 et 633 du Code judiciaire sont d'application à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par la présente Sous-section.

§ 3. La présente section ne dérange pas l'article 28 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

§ 4. Cette section ne dérange pas l'article 507 du Code pénal.

### *Article 10.30. Exigences de base*

§ 1. Une saisie-exécution peut exclusivement être pratiquée sur un bâtiment:  
1° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard du propriétaire du bâtiment; ou  
2° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard d'une autre personne à condition que la créance à l'égard de cette personne soit garantie par un droit de sûreté sur bâtiment.

§ 2. En dehors des cas visés au § 1, une saisie conservatoire sur un bâtiment ne peut être transformée en une saisie-exécution.

### *Article 10.31. Commandement préalable*

Le commandement préalable à la saisie contient, à peine de nullité, l'indication de la somme due et du bâtiment sur lequel, faute de paiement, la saisie sera pratiquée.

Le commandement contient une description sommaire du bâtiment saisi. Sur avis de la Commission de Droit maritime, le Roi peut préciser quels éléments doivent être communiqués à ce propos dans le commandement.

*Article 10.32. Signification du commandement*

Le commandement préalable est signifié au débiteur.

Si le bâtiment n'est pas la propriété du débiteur, le commandement préalable est en outre signifié au propriétaire du bâtiment.

*Article 10.33. Inscription du commandement de transformation*

Lorsqu'une saisie conservatoire sur bâtiments est convertie en saisie-exécution sur bâtiment, l'inscription du commandement préalable à l'exécution tient lieu, pour l'application des dispositions de la présente Section, d'inscription de l'exploit de saisie-exécution.

Ce commandement doit être inscrit, au plus tard dans les quinze jours, dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur et contenir l'indication précise de l'inscription de la saisie conservatoire transformée en saisie-exécution.

Si le bâtiment n'est pas enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre belge des Bâtiments se limite au dépôt de l'exploit dans le registre des dépôts.

*Article 10.34. Moment de la saisie*

Il peut être procédé à la saisie immédiatement après l'accomplissement des formalités du commandement.

Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le renouveler avant de pratiquer la saisie.

*Article 10.35. Exploit de saisie*

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire, une description sommaire du bâtiment saisi. Sur avis de la Commission du Droit maritime, le Roi peut spécifier quels renseignements doivent être indiqués à ce propos dans l'exploit.

Si la saisie est faite par un exploit distinct du commandement préalable, le procès-verbal de saisie en contient la relation.

*Article 10.36. Signification et dénonciation de la saisie*

§ 1. Une expédition de l'exploit de saisie est signifiée sur le champ à bord du bâtiment au commandant ou, en son absence, à un autre homme d'équipage ou préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment, visée à l'article 10.37. Si la signification ne peut être effectuée au commandant, à un autre homme d'équipage, à un préposé ou à la personne qui a la garde du bâtiment à bord, la signification consiste en la remise de l'exploit au procureur du Roi dans le ressort duquel se trouve le bâtiment.

La signification tient lieu d'interdiction d'appareillage pour le bâtiment.

La saisie est affichée sur le pont du bâtiment et, le cas échéant, à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2 Dans les trois jours qui suivent la signification visée au § 1, la saisie est en outre signifiée au propriétaire du bâtiment et au débiteur si le bâtiment saisi n'est pas sa propriété.

§ 3. Les formalités et délais stipulés dans les paragraphes 1 et 2 sont observés à peine de nullité.

§ 4. La saisie est dénoncée soit, au choix du saisissant, à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou au fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation ou encore, en leur défaut, au capitaine du port ou à l'officier de port, avec sommation de retenir le bâtiment saisi.

Dans les canaux ou rivières à écluses qui ne sont pas du ressort d'un capitaine de port ou d'un officier de port, la dénonciation peut être faite aux éclusiers et aux pontiers qui se trouvent en amont et en aval du lieu où séjourne le bâtiment.

Si la dénonciation est faite à un service de pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.

#### *Article 10.37. Surveillance*

L'huissier peut, en tout état de cause, établir un surveillant à la garde du bâtiment saisi.

#### *Article 10.38. Inscription*

A moins que la saisie n'ait été précédée d'une saisie conservatoire dûment inscrite, l'exploit de saisie est inscrit, conformément aux articles 10.12 et 10.13 au registre des bâtiments.

L'inscription et ses effets sont régis par les articles 10.18 à 10.20. Néanmoins, si le bâtiment n'est pas enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre belge des Bâtiments se limite au dépôt de l'exploit dans le registre des dépôts.

#### *Article 10.39. Durée de validité*

La saisie est d'application pendant trois ans à compter de la date de la signification visée à l'art. 10.36, § 1.

À l'expiration de ce délai :

1° la saisie cesse de produire ses effets de plein droit ;

2° il n'est plus fait état de la saisie d'un bâtiment enregistré ou immatriculé en Belgique dans les attestations que délivre le Registre belge des Bâtiments à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

La saisie peut être renouvelée par de nouvelles significations visées à l'art. 10.36, § 1 et 2. Le renouvellement prend cours à la date de la dernière de ces significations.

*Article 10.40. Décision d'entamer la procédure de vente*

Dans les huit jours à dater de l'inscription de l'exploit de saisie ou, s'il y a eu une saisie conservatoire antérieure, dans les huit jours du commandement de transformation de la saisie conservatoire en saisie-exécution, une requête est présentée au juge des saisies, à l'effet de désigner un officier public ou ministériel qui sera chargé de procéder à la vente. Le juge désigne dans son ordonnance le lieu où il sera procédé à la vente. Ce lieu peut être situé en dehors de l'arrondissement dans lequel se trouve le bâtiment. Le juge peut aussi ordonner, à la requête de toute partie intéressée qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de bâtiments. Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

*Article 10.41. Cahier des charges*

Le cahier des charges dressé par l'officier public ou ministériel indique les lieu, jour et heure de la vente.

*Article 10.42. Consultations et litiges*

§ 1. Au moins quinze jours avant la vente, l'officier public ou ministériel commis fait sommation par exploit d'huissier de prendre communication du cahier des charges :  
1° au débiteur contre lequel la saisie est pratiquée ;  
2° au propriétaire du bâtiment s'il n'est pas le débiteur ;  
3° aux créanciers inscrits et aux créanciers opposants, soit à leur domicile élu dans l'inscription, soit à leur domicile, soit à leur siège social.  
L'exploit mentionne les lieu, jour et heure de la vente.  
L'officier avertit, en outre, des conditions de la vente tout tiers se prétendant créancier par lettre recommandée à la poste.

§ 2 Si le cahier des charges fait l'objet de contestations, celles-ci ne sont recevables que si elles sont présentées à l'officier public ou ministériel dans les huit jours de la sommation. L'officier instrumentant en dresse procès-verbal et sursoit à toutes opérations. Après le dépôt du procès-verbal, effectué au greffe par l'officier instrumentant, le juge des saisies fixe jour et heure pour l'examen et le règlement des contestations. Les parties sont appelées par pli judiciaire, à la diligence du greffier et elles sont entendues si elles comparaissent. À l'audience fixée, les objections sont formulées. Le cas échéant, le juge des saisies fixe un nouveau délai pour l'adjudication. La décision n'est susceptible ni d'opposition, ni d'appel.

§ 3. Le créancier qui peut introduire une action résolutoire est tenu, sous peine de déchéance, d'exercer celle-ci avant le jour de l'adjudication et de notifier sa décision en ce sens à l'officier public ou ministériel instrumentant avant le jour de l'adjudication. L'officier public ou ministériel informe les parties visées au § 1 de l'introduction de l'action résolutoire.  
À partir du jour où la décision d'introduction de l'action résolutoire est signifiée à l'officier public ou ministériel, la procédure de vente est suspendue en ce qui concerne le bâtiment auquel se rapporte l'action résolutoire et elle ne peut être reprise que lorsque les créanciers ont renoncé à l'action résolutoire ou après que cette demande eut été rejetée.

En ce qui concerne les autres bâtiments du débiteur, la procédure de vente peut également être suspendue à la demande des parties et sur la décision du juge des saisies. La partie poursuivante et les créanciers inscrits peuvent intervenir dans l'instance en résolution.

#### *Article 10.43. Vente de gré à gré*

Jusqu'au jour qui précède la date de la vente indiquée dans le cahier des charges, le président du tribunal, siégeant en référé, peut déterminer que la vente aura lieu de gré à gré par un acte qui sera soumis à son approbation.

La demande peut être introduite par le saisissant, le débiteur contre lequel la saisie est opérée, le propriétaire du bâtiment, les créanciers inscrits et les créanciers opposants.

Le demandeur signifie la citation à toutes les autres parties visées à l'alinéa précédent et à l'officier public ou ministériel.

Le président peut accéder à la demande lorsqu'un rapport d'expertise indépendant et une consultation du marché permettent de conclure que le prix de vente stipulé dans l'acte correspond à la valeur de marché du bâtiment.

Si une offre plus avantageuse est soumise par une des parties avant l'issue de la procédure, le président peut déterminer que la vente sera effectuée conformément à cette offre.

La vente de gré à gré autorisée en vertu de cet article remplace la vente publique régie dans les articles 10.44 à 10.46 et produit les mêmes effets que l'adjudication en cas de vente publique.

Les inscriptions grevant le bâtiment peuvent être radiées conformément à l'article 3.99.

#### *Article 10.44. Mode d'adjudication*

La vente publique se déroule selon un mode de vente réputé adéquat par l'officier public ou ministériel, tel qu'il est décrit dans le cahier des charges et qui offre les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable.

#### *Article 10.45. Surenchère*

Toute personne a le droit de surenchérir pendant les quinze jours qui suivent la vente, dans les formes et aux conditions prévues à l'article 1592 du Code judiciaire. Par dérogation à l'article 1592, dernier alinéa du Code judiciaire, il n'est cependant pas possible de décider à l'audience que la formalité de la surenchère ne sera pas appliquée. Si la formalité de la surenchère est appliquée, l'officier public ou ministériel instrumentant procède ainsi qu'il est dit aux articles 1593 et 1594 du Code judiciaire.

#### *Article 10.46. Demande en nullité*

Un extrait de l'acte d'adjudication est signifié au débiteur saisi, au propriétaire du bâtiment s'il n'est pas le débiteur, à tous les créanciers inscrits et à ceux qui se sont fait connaître.

L'extrait contient les nom, prénom, profession et domicile du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite, et le nom de l'officier public ou ministériel qui a procédé à la vente.

Les demandes en nullité sont formulées, à peine de déchéance, dans les huit jours de cette signification.

*Article 10.47. Fin du service du commandant*

L'adjudication définitive du bâtiment fait cesser les fonctions du commandant.

*Article 10.48. Folle enchère et revente*

Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le bâtiment est vendu à la folle enchère, après une mise en demeure signifiée au fol enchérisseur, et non suivie d'effet dans les trois jours de la signification.

La revente a lieu par l'officier public ou ministériel déjà commis, sur le même cahier des charges, après de nouvelles publications, dans les formes et aux conditions prescrites par l'article 10.42.

Si l'acheteur, après mise en demeure, satisfait encore aux conditions de l'adjudication, la preuve de leur exécution par l'acheteur est signifiée à l'officier public ou ministériel intervenant et à celui qui a procédé à la mise en demeure.

*Article 10.49. Report des droits sur le prix*

Sous réserve des dispositions suivantes, les droits des créanciers inscrits sont reportés sur le prix de l'adjudication.

*Article 10.50. Sommes à payer*

L'officier public ou ministériel commis délivre à l'adjudicataire un certificat indiquant les sommes dont il est tenu à la suite de la vente, à savoir :

- 1° le prix ;
- 2° les intérêts ;
- 3° les frais, droits et honoraires ;
- 4° tous autres accessoires.

*Article 10.51. Paiement*

L'adjudicataire paie les montants dont il est question à l'article 10.50, 1°, 2° et 4° de la manière déterminée dans le cahier des charges.

Il paie le montant visé à l'article 10.50, 3°, entre les mains de l'officier public ou ministériel commis.

L'acheteur est libéré par ces paiements.

#### *Article 10.52. Désignation d'un liquidateur*

Le dossier de la procédure d'adjudication et d'ordre est déposé au greffe du juge des saisies par l'officier public ou ministériel commis. Celui-ci présente une requête au juge des saisies aux fins de faire désigner un liquidateur.

Le dépôt du dossier et de la requête a lieu dans les huit jours à compter de :

1° l'expiration du délai de huit jours prévu à l'article 10.46, si, dans ce délai, l'adjudication n'est pas attaquée ;

2° l'expiration du délai d'un mois après la prononciation du jugement qui a statué sur la demande en nullité ;

3° ou en cas d'appel du jugement, de la dénonciation de l'arrêt à l'officier public ou ministériel commis, par la partie la plus diligente.

L'article 4.8, § 1, 2, 3, 4, 6, deuxième alinéa et 7 est d'application au liquidateur de manière correspondante.

#### *Article 10.53. Notification au Registre belge des Bâtiments*

Dans le délai prévu à l'article 10.52, l'officier public ou ministériel remet deux extraits signés de l'acte d'adjudication et de vente au Registre belge des Bâtiments.

L'officier public ou ministériel délivre également au Registre belge des Bâtiments le certificat visé à l'article 3.99.

Le Registre belge des Bâtiments inscrit l'acte et le certificat dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur.

À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation du bâtiment saisi, le Registre belge des Bâtiments se limite au dépôt des pièces dans le registre de dépôts.

#### *Article 10.54. Publication*

Dans les quinze jours de la notification qui lui est faite, par le greffier, de l'ordonnance du juge des saisies, le liquidateur adresse aux créanciers inscrits et opposants et à ceux qui se sont fait connaître à l'officier public ou ministériel commis, un avis par lequel il les informe de sa nomination et de la déclaration qu'ils ont à faire au greffe, conformément à l'article 10.55.

L'avis est publié, dans le même délai, par les soins du liquidateur :

1° au Moniteur belge ;

2° dans un périodique au moins hebdomadaire qui est soit destiné spécifiquement à la navigation, soit publié dans l'arrondissement où siège le tribunal ;

3° si c'est utile, dans une ou plusieurs publications étrangères consacrées à la navigation ;

4° par voie électronique prescrite éventuellement à titre additionnel par le Roi.

#### *Article 10.55. Déclaration de créances*

Dans les trois mois de l'envoi de l'avis qui leur est adressé par le liquidateur, les créanciers doivent faire parvenir au greffe du tribunal de commerce par lettre recommandée, à peine de déchéance de leurs droits sur le prix de l'adjudication, la déclaration du montant de leur créance ou de son estimation provisoire et, le cas échéant,

du privilège ou de l'hypothèque auquel ils prétendent et des demandes en justice qu'ils ont introduites.

Cette déclaration contient élection de domicile.

Les pièces justificatives y sont jointes.

#### *Article 10.56. Interruption de la prescription*

La prescription de la créance cesse de courir à partir de la date de l'envoi de la déclaration si celle-ci est parvenue au greffe dans les délais.

#### *Article 10.57. Liste des créances et avis*

À l'expiration du délai de déclaration des créances, le liquidateur dépose au greffe du tribunal de commerce, dans les quinze jours, la liste des créances déclarées avec la mention des hypothèques et des privilèges invoqués par les créanciers.

Il y joint son avis au sujet du fondement de ces créances, les sûretés sur bâtiments et un projet de distribution ou d'ordre.

#### *Article 10.58. Règlement des litiges*

Dans les huit jours du dépôt par le liquidateur des pièces prévues à l'article 10.57, le greffier convoque sous pli judiciaire et dans les délais de citation, le liquidateur, le débiteur saisi et le créancier, à comparaître devant le tribunal de commerce, aux jour et heure préalablement fixés par le juge, pour y entendre statuer sur les contestations des créances et, s'il échet, sur les contredits relatifs au rang des sûretés sur bâtiments.

Les créanciers peuvent prendre connaissance du dossier au greffe.

#### *Article 10.59. Conclusions*

Les contestations et les contredits sont produits en forme de conclusions.

#### *Article 10.60. Instances pendantes*

Si avant d'être déclarée, une créance a fait l'objet d'une demande en justice sur laquelle il n'a pas été statué par une décision définitive au fond, cette demande est renvoyée au tribunal de commerce saisi de l'examen des créances, selon les règles énoncées aux articles 661 à 663 du Code judiciaire.

Si la demande a été soumise au juge d'appel, une copie de la décision d'appel est transmise, à la diligence du liquidateur, par les soins du greffier, au tribunal de commerce saisi de la contestation des créances.

#### *Article 10.61. Jugement*

Le tribunal, après avoir entendu le liquidateur en son avis, statue par un seul jugement sur l'ensemble des contestations et des contredits qui lui ont été soumis ; il arrête le tableau de répartition des deniers.

Néanmoins, si certaines contestations n'étaient pas en état, le tribunal peut liquider les droits des parties en y comprenant le montant des créances contestées, lequel, provisoirement consigné, est ultérieurement distribué dans les mêmes formes, s'il échet. Le jugement n'est pas susceptible d'opposition.

#### *Article 10.62. Intérêts*

Les intérêts et arrérages dus aux créanciers colloqués cessent de courir à partir de l'adjudication.

#### *Article 10.63. Notification du jugement*

Dans les huit jours le greffier notifie le jugement, sous pli judiciaire, au liquidateur et aux parties.

#### *Article 10.64. Règlement séparé des créances*

Il est procédé de la même manière qu'indiqué dans l'article précédent pour les demandes relatives aux créances dont le jugement a été réservé.

Si elles sont rejetées, leur montant est réparti entre les créanciers définitivement admis, conformément au tableau de répartition.

#### *Article 10.65. Affectation du prix*

Le prix d'adjudication est affecté par préférence au paiement des créances admises au procès-verbal définitif de distribution ou d'ordre.

Cette affectation est opposable à tous autres créanciers et, le cas échéant, à la faillite du débiteur, prononcée après l'adjudication ou la réorganisation judiciaire du débiteur qui est homologuée ou ordonnée après l'adjudication.

#### *Article 10.66. Appel*

Le liquidateur est averti de l'appel et de la fixation par les soins du greffier de la cour.

L'arrêt, rendu après l'audition du liquidateur en son avis, lui est notifié par le greffier sous pli judiciaire, en même temps qu'aux parties.

#### *Article 10.67. Bordereaux de collocation*

Dans les quinze jours qui suivent l'expiration du délai d'appel ou, le cas échéant, dans les quinze jours qui suivent la notification de l'arrêt, le liquidateur délivre aux créanciers les bordereaux de collocation.

Ceux-ci sont établis pour le montant qui a été attribué aux créanciers sous déduction du prorata des frais et honoraires du liquidateur.  
Les bordereaux sont déclarés exécutoires par le juge des saisies.

*Article 10.68. Quittance*

Les créanciers donnent quittance de leur collocation.

*Article 10.69. Frais et honoraires du liquidateur*

L'état des frais et honoraires du liquidateur est taxé par le juge des saisies qui peut de même, au cours de la liquidation, ordonner le versement d'une provision au liquidateur. L'ordonnance de taxation détermine la répartition du montant des frais et honoraires au prorata des sommes colloquées.  
Les sommes allouées au liquidateur lui sont payées, sur production de l'expédition de l'ordonnance.

## Chapitre 6 – Bâtiments publics

### Section 1 – Bâtiments publics belges

*Article 10.75. Saisie sur bâtiments publics belges*

§ 1. À moins qu'une hypothèque sur bâtiment n'ait été constituée sur le bâtiment, ni une saisie conservatoire, ni une saisie-exécution ne peuvent être pratiquées sur les bâtiments de souveraineté belges et les biens se trouvant à leur bord.

§ 2. L'article 1412*bis* du Code judiciaire n'est pas d'application aux bâtiments publics belges.

### Section 2 – Bâtiments publics étrangers

*Article 10.76. Saisie sur bâtiments publics étrangers et sur cargaisons publics étrangères*

§ 1. Les bâtiments de souveraineté étrangers et les cargaisons appartenant aux États étrangers qui sont transportées à bord de bâtiments de souveraineté étrangers sont insaisissables.

§ 2. Les cargaisons appartenant aux États étrangers qui sont transportées pour le gouvernement et non à des fins commerciales à bord de navires de la marine marchande sont insaisissables.

§ 3. S'il y a, dans le sentiment du Tribunal saisi, un doute au sujet si le bâtiment ou la cargaison sont des bâtiments de souveraineté étrangers respectivement une cargaison visée aux § 1 ou 2, l'attestation signée par le représentant diplomatique de l'État concerné vaudra preuve en vue d'obtenir la mainlevée d'une saisie ordonnée par le tribunal.

La déclaration, visée au premier alinéa, est produite au tribunal :

1° soit à l'intervention du gouvernement belge s'il reçoit une telle attestation ;  
2° soit par l'État étranger lui-même, en cas de comparution devant le tribunal.  
Si l'État étranger estime que ses intérêts nationaux sont lésés, il peut s'en prévaloir pour s'abstenir de fournir la preuve ou de produire les pièces.

## LOI D'INTRODUCTION

### Dispositions modificatives

#### *Article 10.70. Utilisation de l'anglais dans les instances en rapport avec la navigation*

Dans la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues de matière judiciaire, il est inséré un article 39*bis* rédigé comme suit :

« § 1. En matière contentieuse qui se rapporte en tout ou en partie à des matières régies dans le Code belge de la Navigation sans caractère pénal :

1° des sources juridiques et pièces à conviction rédigées en anglais peuvent être produites, auquel cas le juge ne peut en ordonner la traduction dans la langue de la procédure, par dérogation à l'article 8 ;

2° des citations de sources juridiques et pièces à conviction rédigées en anglais ainsi que des termes de jargon en anglais peuvent être repris dans les actes de procédure.

§ 2. Le Roi peut déterminer que le § 1 est également d'application dans d'autres matières à l'égard desquelles l'anglais tient lieu de langue internationale. »

#### *Article 10.71. Compétence des huissiers en mer et dans la région de la rive gauche de l'Escaut*

À l'article 513 du Code judiciaire, remplacé par l'article 4 de la loi du 6 avril 1992 et modifié par l'article 51 de la loi du 22 avril 1999 et par l'article 19 de la loi du 30 décembre 2009, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit :

« Les huissiers de justice ayant leur étude dans les arrondissements judiciaires d'Anvers, Bruges et Furnes, sont compétents pour instrumenter sur la mer territoriale visée à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique, ainsi que dans la zone économique exclusive, visée à l'article 2 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord. » ;

2° après l'alinéa 4, un alinéa rédigé comme suit est inséré :

« en matière de navigation, les huissiers ayant leur étude dans les arrondissements judiciaires d'Anvers et de Termonde sont compétents dans la même mesure pour instrumenter dans la région de la rive gauche de l'Escaut, visée à l'article 1 de la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, située dans l'arrondissement de Termonde. »

*Article 10.72. Compétence judiciaire en mer et dans la région de la rive gauche de l'Escaut*

Dans le Code judiciaire, il est inséré un article 622*bis* rédigé comme suit :

« Art. 622*bis*. § 1. En matière de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers, de Bruges et de Furnes sont également compétents en mer territoriale, visée à l'article 1 de la Loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dans la zone économique exclusive, visée à l'article 2 de la Loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.

§ 2. En matière de navigation, les juges des arrondissements d'Anvers et de Termonde sont également compétents dans la partie de la région de la rive gauche de l'Escaut, visée à l'article 1 de la Loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, qui est située dans l'arrondissement de Termonde. »

*Article 10.73. Compétence judiciaire en matière de saisie sur navires*

À l'article 633 du Code judiciaire, remplacé par l'article 20 de la loi du 30 décembre 2009, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1 est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« les demandes en matière de saisie conservatoire sur un navire sont portées devant le juge du lieu soit où se trouve le navire, soit où il est attendu » ;

2° dans le paragraphe 2, l'alinéa 3 est abrogé.

*Article 10.74. Élection de domicile en référé et délais de citation pour les recours*

L'article 1037 du Code judiciaire est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« La citation en référé contient, à peine de nullité, l'élection de domicile de tous les demandeurs dans l'arrondissement où siège le juge qui doit le cas échéant connaître de la saisie à moins que le saisissant n'y demeure. L'opposition ou l'appel contre l'ordonnance en référé peut être signifié au domicile élu. Le premier alinéa s'applique dans la même mesure à l'opposition et à l'appel. »

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce dixième Livre bleu contient les dispositions sur le droit procédural de la navigation (la saisie conservatoire et la saisie-exécution sur navire, l'emploi des langues dans les instances maritimes et fluviales et la compétence judiciaire). 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](http://www.droitmaritime.be)  
[www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be)