

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2019/05/08/2019A12565/justel>

Dossier numéro : 2019-05-08/15

Titre

8 MAI 2019. - Code belge de la Navigation

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 06-09-2021 inclus.

Source : MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 01-08-2019 page : 75432

Entrée en vigueur : 01-09-2020

Table des matières

[LIVRE 1er.](#) - DISPOSITIONS GENERALES

[TITRE 1er.](#) - DISPOSITIONS GENERALES

[CHAPITRE 1er.](#) - Notions

Art. 1.1.1.1-1.1.1.6

[CHAPITRE 2.](#) - Sources

Art. 1.1.2.1-1.1.2.4

[CHAPITRE 3.](#) - Publications

Art. 1.1.3.1-1.1.3.4

[TITRE 2.](#) - Le Registre naval belge

Art. 1.2.1.1-1.2.1.5

[LIVRE 2.](#) - NAVIGATION DE MER

[TITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Art. 2.1.1.1-2.1.1.4

[TITRE 2.](#) - NAVIRES DE MER

[CHAPITRE 1er.](#) - Enregistrement et publicité

[Section 1ère.](#) - Enregistrement des navires de mer

Art. 2.2.1.1-2.2.1.10, 2.2.1.10/1

[Section 2.](#) - Publicité des droits

Art. 2.2.1.11-2.2.1.27

[CHAPITRE 2.](#) - Jaugeage

Art. 2.2.2.1-2.2.2.14

[CHAPITRE 3.](#) - Sécurité

[Section 1.](#) - Dispositions générales

Art. 2.2.3.1-2.2.3.5

[Section 2.](#) - Navires de mer

[Sous-Section 1ère.](#) - Exigences de sécurité

Art. 2.2.3.6-2.2.3.9

[Sous-section 2.](#) - Certificats

Art. 2.2.3.10-2.2.3.16

[CHAPITRE 4.](#) - Statut réel

Art. 2.2.4.1-2.2.4.8

[CHAPITRE 5.](#) - Sûretés sur navires

[Section 1ère.](#) - Dispositions générales

Art. 2.2.5.1-2.2.5.10

[Section 2.](#) - Droits de priorité sur navires

Art. 2.2.5.11-2.2.5.12

[Section 3.](#) - Privilèges sur navires

Art. 2.2.5.13-2.2.5.20

[Section 4.](#) - Droits de rétention sur navires

Art. 2.2.5.21-2.2.5.23

[Section 5.](#) - Hypothèques sur navires

[Sous-section 1ère.](#) - Dispositions générales

Art. 2.2.5.24-2.2.5.45

[Sous-section 2.](#) - Publicité

Art. 2.2.5.46-2.2.5.54

[CHAPITRE 6.](#) - Saisie sur navire

[Section 1ère.](#) - Saisie conservatoire sur navire

[Sous-section 1ère.](#) - Saisie conservatoire sur navires de mer

Art. 2.2.6.1-2.2.6.22

[Sous-section 2.](#) - Saisie conservatoire sur les biens à bord

Art. 2.2.6.23-2.2.6.24

[Section 2.](#) - Saisie-exécution sur navire

Art. 2.2.6.25-2.2.6.67

[CHAPITRE 7.](#) - Navires publics

[Section 1ère.](#) - Navires publics belges

Art. 2.2.7.1-2.2.7.2

[Section 2.](#) - Navires publics étrangers

Art. 2.2.7.3-2.2.7.8

[TITRE 3.](#) - ARMATEURS

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Section 1ère.](#) - Copropriété quirataire

Art. 2.3.1.1-2.3.1.18

[Section 2.](#) - Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

Art. 2.3.1.19-2.3.1.27

[Section 3.](#) - Agents maritimes

Art. 2.3.1.28

[CHAPITRE 2.](#) - Navigation maritime

[Section 1ère.](#) - Assurances obligatoires

[Sous-Section 1ère.](#) - Créances maritimes

Art. 2.3.2.1-2.3.2.5

[Sous-Section 2.](#) - Pollution et épaves

Art. 2.3.2.6-2.3.2.18

[Sous-Section 3.](#) - Transport de passagers

Art. 2.3.2.19-2.3.2.29

[Section 2.](#) - Limitation de responsabilité

[Sous-Section 1ère.](#) - Dispositions générales

Art. 2.3.2.30-2.3.2.33

[Sous-Section 2.](#) - Le droit à la limitation

Art. 2.3.2.34-2.3.2.39

[Sous-Section 3.](#) - Limites de la responsabilité

Art. 2.3.2.40-2.3.2.43

[Sous-Section 4.](#) - Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Art. 2.3.2.44-2.3.2.46

[Sous-Section 5.](#) - Procédure de limitation avec constitution du fonds

Art. 2.3.2.47-2.3.2.61

[TITRE 4.](#) - PERSONNES EMBARQUEES

[CHAPITRE 1er.](#) - Hommes d'équipage

Art. 2.4.1.1-2.4.1.2

[CHAPITRE 2.](#) - Commandants

Art. 2.4.2.1-2.4.2.13

[CHAPITRE 3.](#) - Agents de sécurité maritime

Art. 2.4.3.1-2.4.3.9

[CHAPITRE 4.](#) - Passagers clandestins

Art. 2.4.4.1-2.4.4.4

[CHAPITRE 5.](#) - Infractions maritimes

[Section 1ère.](#) - Dispositions générales

Art. 2.4.5.1-2.4.5.2

[Section 2.](#) - Interdictions

Art. 2.4.5.3-2.4.5.42

[TITRE 5.](#) - MER ET PORTS

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Art. 2.5.1.1-2.5.1.2

[CHAPITRE 2.](#) - Sûreté

[Section 1ère.](#) - Dispositions générales

Art. 2.5.2.1-2.5.2.3

[Section 2.](#) - Autorités

[Sous-Section 1ère.](#) - Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.4-2.5.2.7

[Sous-Section 2.](#) - Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.8-2.5.2.9

[Sous-Section 3.](#) - Agents de sûreté maritime

Art. 2.5.2.10-2.5.2.11

[Section 3.](#) - Structure de sûreté portuaire

[Sous-Section 1ère.](#) - Niveaux de sûreté

Art. 2.5.2.12-2.5.2.13

[Sous-Section 2.](#) - Evaluation de la sûreté

Art. 2.5.2.14-2.5.2.16

[Sous-Section 3.](#) - Plan de sûreté portuaire

Art. 2.5.2.17-2.5.2.22

[Section 4.](#) - Organismes de sûreté reconnus

Art. 2.5.2.23-2.5.2.24

[Section 5.](#) - Information et échange de données

Art. 2.5.2.25

[CHAPITRE 3.](#) - La prévention de la pollution par les navires

Art. 2.5.3.1-2.5.3.12

[TITRE 6.](#) - AFFRETEMENT ET TRANSPORT

[CHAPITRE 1er.](#) - Affrètement

[Section 1ère.](#) - Affrètement coque nue

Art. 2.6.1.1-2.6.1.30

[Section 2.](#) - Affrètement à temps

Art. 2.6.1.31-2.6.1.87

[Section 3.](#) - Affrètement au voyage

Art. 2.6.1.88-2.6.1.110

[CHAPITRE 4.](#) - Autres affrètements

Art. 2.6.1.111-2.6.1.113

[CHAPITRE 2.](#) - Transport

[Section 1ère.](#) - Transport de marchandises

[Sous-Section 1ère.](#) . - Règles de La Haye et de Visby

Art. 2.6.2.1-2.6.2.10

[Sous-section 2.](#) [¹ - Dispositions spéciales]¹

Art. 2.6.2.11-2.6.2.33

[Section 2.](#) - Transport de passagers

[Sous-Section 1ère.](#) - Convention PAL

Art. 2.6.2.34-2.6.2.50

[Sous-Section 2.](#) - Dispositions spéciales

Art. 2.6.2.51-2.6.2.59

[TITRE 7.](#) - EVENEMENTS DE NAVIGATION

[CHAPITRE 1er.](#) - Avarie

Art. 2.7.1.1-2.7.1.10

[CHAPITRE 2.](#) - Abordage

Art. 2.7.2.1-2.7.2.11

[CHAPITRE 3.](#) - Pollution

[Section 1ère.](#) - Convention CLC 1992

Art. 2.7.3.1-2.7.3.5

[Section 2.](#) - Convention FUND

Art. 2.7.3.6-2.7.3.14

[Section 3.](#) - Convention BUNKER

Art. 2.7.3.15-2.7.3.19

[Section 4.](#) - Dommage nucléaire

Art. 2.7.3.20-2.7.3.21

[CHAPITRE 4.](#) - Lieux de refuge

Art. 2.7.4.1-2.7.4.8

[CHAPITRE 5.](#) - Assistance

Art. 2.7.5.1-2.7.5.27

[CHAPITRE 6.](#) - Enlèvement des épaves

[Section 1ère.](#) - Mer territoriale

Art. 2.7.6.1-2.7.6.7

[Section 2.](#) - Zone économique exclusive

Art. 2.7.6.8-2.7.6.14

[CHAPITRE 7.](#) - Enquêtes

Art. 2.7.7.1-2.7.7.25

[LIVRE 3.](#) - NAVIGATION INTERIEURE

[TITRE 1er.](#) . - DISPOSITIONS GENERALES

Art. 3.1.1.1-3.1.1.4

[TITRE 2.](#) - BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE

[CHAPITRE 1er.](#) - Immatriculation et publicité

[Section 1ère.](#) - Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Art. 3.2.1.1-3.2.1.5

[Section 2.](#) - Publicité des droits

Art. 3.2.1.6

[CHAPITRE 2.](#) - Statut réel

Art. 3.2.2.1-3.2.2.8

[CHAPITRE 3.](#) - Sûretés sur navires

[Section 1ère.](#) - Dispostions générales

Art. 3.2.3.1-3.2.3.10

[Section 2.](#) - Droits de priorité sur navires

Art. 3.2.3.11-3.2.3.12

[Section 3.](#) [¹ - Privilèges sur navires]¹

Art. 3.2.3.13-3.2.3.20

[Section 4.](#) - Droits de rétention sur navires

Art. 3.2.3.21-3.2.3.23

[Section 5.](#) - Hypothèques sur navires

Art. 3.2.3.24-3.2.3.25

[CHAPITRE 4.](#) - Saisie sur navire

[Section 1ère.](#) - Saisie conservatoire

[Sous-Section 1ère.](#) - Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

Art. 3.2.4.1-3.2.4.4

[Section 2.](#) - Saisie conservatoire sur les biens à bord

Art. 3.2.4.5

[CHAPITRE 2.](#) - Saisie-exécution sur navire

Art. 3.2.4.6

[TITRE 3.](#) - Exploitants

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Section 1ère.](#) - Copropriété quirataire

Art. 3.3.1.1

[Section 2.](#) - Responsabilité de l'exploitant

Art. 3.3.1.2-3.3.1.9

[CHAPITRE 2.](#) - Accès au transport

Art. 3.3.2.1-3.3.2.5

[CHAPITRE 3.](#) - Limitation de responsabilité

[Section 1ère.](#) - Dispositions générales

Art. 3.3.3.1-3.3.3.3

[Section 2.](#) - Le droit à la limitation

Art. 3.3.3.4-3.3.3.9

[Section 3.](#) - Limites de la responsabilité

Art. 3.3.3.10-3.3.3.14

[Section 4.](#) - Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

Art. 3.3.3.15-3.3.3.16

[Section 5.](#) - Procédure de limitation avec constitution du fonds

Art. 3.3.3.17-3.3.3.31

[CHAPITRE 4.](#) - Créances maritimes pour les navires estuaires

Art. 3.3.4.1

[TITRE 4.](#) - Personnes embarquées (réservé)

[TITRE 5.](#) - La mer et les ports

Art. 3.5.4.1

[TITRE 6.](#) - Affrètement et transport

[CHAPITRE 1er.](#) - Affrètement et formation des prix

Art. 3.6.1.1-3.6.1.7

[TITRE 7.](#) - EVENEMENTS DE NAVIGATION

[CHAPITRE 1er.](#) - Avarie

Art. 3.7.1.1-3.7.1.10

[CHAPITRE 2.](#) - Abordage

Art. 3.7.2.1

[LIVRE 4.](#) - MISE EN APPLICATION

[TITRE 1.](#) - Sanctions

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Section 1ère.](#) - Degrés de sanction

Art. 4.1.1.1

[Section 2.](#) - Sanctions pénales

Art. 4.1.1.2-4.1.1.5

[Section 3.](#) - Sanctions administratives

Art. 4.1.1.6-4.1.1.7

[CHAPITRE 2.](#) - Sanctions des infractions

[Section 1ère.](#) - Conventions et actes internationaux

Art. 4.1.2.1

[Section 2.](#) - Navigation maritime

[Sous-Section 1ère.](#) - Navires

Art. 4.1.2.2-4.1.2.8, 4.1.2.8/1, 4.1.2.8/2

[Sous-Section 2.](#) - Armateurs

Art. 4.1.2.9-4.1.2.11

[Sous-Section 3.](#) - Personnes embarquées

Art. 4.1.2.12-4.1.2.46

[Sous-Section 4.](#) - Mer et ports

Art. 4.1.2.47-4.1.2.49

[Sous-Section 5.](#) - Affrètement et transport

Art. 4.1.2.50

[Sous-Section 6.](#) - Evénements de navigation

Art. 4.1.2.51-4.1.2.54

[Section 3.](#) - Navigation intérieure

Art. 4.1.2.55-4.1.2.59

[Section 4.](#) - Mise en application

Art. 4.1.2.60-4.1.2.63

[Section 5.](#) [¹ - Navigation de plaisance]¹

Art. 4.1.2.64

[TITRE 2.](#) - Constatation des infractions

[CHAPITRE 1er.](#) - Le Contrôle de la navigation

[Section 1ère.](#) - Organisation et compétences générales

Art. 4.2.1.1-4.2.1.21

[Section 2.](#) - Procès-verbaux

Art. 4.2.1.22-4.2.1.26

[Section 2/1.](#) [¹ - Le procès-verbal électronique]¹

Art. 4.2.1.26/1, 4.2.1.26/2, 4.2.1.26/3, 4.2.1.26/4

[Section 3.](#) - Compétences particulières

[Sous-Section 1.](#) - Navires

Art. 4.2.1.27-4.2.1.28

[Sous-Section 2.](#) - Armateurs

Art. 4.2.1.29-4.2.1.31

[Sous-Section 3.](#) - Milieu marin

Art. 4.2.1.32-4.2.1.41

[Sous-Section 4.](#) - Recyclage des navires

Art. 4.2.1.42

[CHAPITRE 2.](#) - La Police de la navigation

Art. 4.2.2.1-4.2.2.8

[CHAPITRE 3.](#) - Commandants

Art. 4.2.3.1-4.2.3.4

[CHAPITRE 4.](#) - Autres autorités

Art. 4.2.4.1-4.2.4.8

[TITRE 3.](#) - Poursuites des infractions

[CHAPITRE 1er.](#) - Décision de poursuivre

Art. 4.3.1.1-4.3.1.3

[CHAPITRE 2.](#) - Poursuites administratives

Art. 4.3.2.1

[CHAPITRE 3.](#) - Dispositions particulières

[Section 1ère.](#) - Délits maritimes

Art. 4.3.3.1-4.3.3.7

[Section 2.](#) - Mer et ports

Art. 4.3.3.8-4.3.3.9

[TITRE 4.](#) - L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Art. 4.4.1.1-4.4.1.7

[TITRE 5.](#) - Délits internationaux

[CHAPITRE 1er.](#) - La criminalité maritime à l'étranger

Art. 4.5.1.1-4.5.1.7

[CHAPITRE 2.](#) - La piraterie

Art. 4.5.2.1-4.5.2.8

[LIVRE 5.](#) [¹ - NAVIGATION DE PLAISANCE]¹

[TITRE 1er.](#) [¹ - DISPOSITIONS GENERALES]¹

Art. 5.1.1.1-5.1.1.2.

[TITRE 2.](#) [¹ - NAVIRES DE PLAISANCE]¹

[CHAPITRE 1er.](#) [¹ - Inscription et publicité]¹

[Section 1re.](#) [¹ - Inscription des navires de plaisance]¹

Art. 5.2.1.1.-5.2.1.5.

[Section 2.](#) [¹ - Publicité des droits]¹

Art. 5.2.1.6-5.2.1.7.

[CHAPITRE 2.](#) [¹ - Sécurité]¹

[Section 1re.](#) [¹ - Exigences techniques]¹

Art. 5.2.2.1.-5

[Art. 5.2.2.3.](#) [¹ Arrêtés d'exécution

[Section 2.](#) [¹ - Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire]¹

[Art. 5.2.2.4.](#) [¹ Obligations

[Art. 5.2.2.5.](#) [¹ Commission pour la Navigation de Plaisance

[Art. 5.2.2.6.](#) [¹ Arrêtés d'exécution

[CHAPITRE 3.](#) [¹ - Statut réel]¹

[Art. 5.2.3.1.](#) [¹ Droit applicable

[CHAPITRE 4.](#) [¹ - Sûretés sur navires]¹

[Art. 5.2.4.1.](#) [¹ Droit applicable

[Art. 5.2.4.2.](#) [¹ Tribunal compétent

[CHAPITRE 5.](#) [¹ - Saisie sur navire]¹

[Art. 5.2.5.1.](#) [¹ Droit applicable

[TITRE 3.](#) [¹ - PROPRIETAIRES]¹

[CHAPITRE 1er.](#) [¹ - Dispositions générales]¹

[Section 1re.](#) [¹ - Copropriété quirataire]¹

[Art. 5.3.1.1.](#) [¹ Droit applicable

[Section 2.](#) [¹ - Responsabilité des propriétaires de navires]¹

[Art. 5.3.1.2.](#) [¹ Assurance responsabilité civile

[CHAPITRE 2.](#) [¹ - Navigation maritime]¹

[Art. 5.3.2.1.](#) [¹ Assurances obligatoires

[Art. 5.3.2.2.](#) [¹ Limitation de responsabilité

[TITRE 4.](#) [¹ - MER ET PORTS]¹

[Art. 5.4.1.1.](#) [¹ Prévention de la pollution par les navires

[TITRE 5.](#) [¹ - EVENEMENTS DE NAVIGATION]¹

[CHAPITRE 1er.](#) [¹ - Enlèvement des épaves]¹

[Art. 5.5.1.1.](#) [¹ Droit applicable

[CHAPITRE 2.](#) [¹ - Activités]¹

[Art. 5.5.2.1.](#) [¹ Autorisations

[Art. 5.5.2.2.](#) [¹ Arrêtés d'exécution

Texte

[LIVRE 1er.](#) - DISPOSITIONS GENERALES

[TITRE 1er.](#) - DISPOSITIONS GENERALES

[CHAPITRE 1er.](#) - Notions

Art. [1.1.1.1.](#) Sources de droit de la navigation

§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :

1° " la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;

2° " la Convention sur la compétence pénale en matière d'abordage 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;

3° " la Convention sur les Abordages 1910 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910 et approuvée par la loi du 14 septembre 1911;

4° " la Convention sur les Abordages 1960 " : la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, faite à Genève le 15 mars 1960;

5° " l'Accord ADN " : l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, fait à Genève le 26 mai 2000 et auquel la loi du 25 février 2013 a porté assentiment;

6° " la Convention AFS " : la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, faite à Londres le 5 octobre 2001 et à laquelle la loi du 16 février 2009 a porté assentiment;

7° " les Règles d'avarie commune IVR " : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article [[1](#) 3.7.1.4, § 2]¹;

8° " la Convention sur l'assistance 1989 " : la Convention internationale sur l'Assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 et à laquelle la loi du 13 mai 2003 a porté assentiment;

9° " la Convention BUNKER " : la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001 et à laquelle la loi du 12 juillet 2009 a porté assentiment;

10° " la Convention BWM " : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et à laquelle la loi du 14 avril 2013 a porté assentiment;

11° " la Convention CDNI " : la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, aux Annexes 1 et 2, et aux Appendices I, II, III, IV et V, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996 et à laquelle la loi du 19 juin 2008 a porté assentiment;

12° " la Convention CLC 1992 " : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, avec Annexes, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, approuvée par la loi du 20 juillet 1976 et modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992, à laquelle la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;

13° " la Convention CLNI 2012 " : la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012;

14° " la Convention CMNI " : la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001 et à laquelle la loi du 29 juin 2008 a porté assentiment;

15° " la Convention COLREG " : la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972 et approuvés par la loi du 24 novembre 1975;

16° " la Convention CSC " : la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, avec Annexes, faite à Genève le 2 décembre 1972 et approuvée par la loi du 20 août 1981;

17° " le Règlement EMSA " : le Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime;

18° " la Convention FUND 1992 " : la Convention internationale de Bruxelles de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée par le Protocole de Londres de 1992, fait à Londres le 27 novembre 1992 et auquel la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;

19° " le Protocole FUND 2003 " : le Protocole de Londres de 2003 à la Convention FUND 1992, fait à Londres le 16 mai 2003 et auquel la loi du 6 octobre 2005 a porté assentiment;

20° " la Convention HNS 2010 " : la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec Annexes, faite à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres de 2010, fait à Londres le 30 avril 2010;

21° " le Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer " : le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution A.849(20) du 27 novembre 1997;

22° " le Code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer " : le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008;

23° " les Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer " : les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, approuvées par l'OMI par la Résolution LEG.3(91) du 27 avril 2006;

24° " la Convention de l'OMI " : la Convention portant création de l'Organisation maritime consultative internationale, avec Annexes, faite à Genève le 6 mars 1948 et approuvée par la loi du 26 juin 1951;

25° " la Convention INTERVENTION " : la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée par la loi du 29 juillet 1971;

26° " le Protocole INTERVENTION " : le Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, fait à Londres le 2 novembre 1973 et approuvé par la loi du 6 août 1982;

27° " le Code ISM " : le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), visé au chapitre IX de l'Annexe à la Convention SOLAS et approuvé par l'OMI par la Résolution A.741(18) du 4 novembre 1993;

28° " le Code ISPS " : le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, visé au

chapitre XI-2 de l'Annexe à la Convention SOLAS;

29° " la Directive ISPS " : la Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports;

30° " le Règlement ISPS " : le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;

31° " la Convention LC " : la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, faite à Londres le 13 novembre 1972 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;

32° " le Protocole LC " : le Protocole de 1996 à la Convention LC, fait à Londres le 7 novembre 1996 et approuvé par la loi du 21 juin 2004;

33° " la Convention LL " : la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, faite à Londres le 5 avril 1966 et approuvée par la loi du 27 décembre 1968;

34° " le Protocole LL 1988 " : le Protocole de 1988 relatif à la Convention LL, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;

35° " la Convention LLMC " : la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, approuvée par la loi du 11 avril 1989 et modifiée par le Protocole de Londres du 2 mai 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, à laquelle la loi du 10 septembre 2009 a porté assentiment;

36° " la Convention MARPOL " : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et approuvée par la loi du 17 janvier 1984;

37° " le Protocole MARPOL 1978 " : le Protocole de 1978 à la Convention MARPOL, fait à Londres le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 17 janvier 1984;

38° " le Protocole MARPOL 1997 " : le Protocole de 1997 à la Convention MARPOL telle que modifiée par le Protocole MARPOL 1978, fait à Londres le 26 septembre 1997 et approuvé par la loi du 15 juin 2004;

39° " les Directives MAS " : les Directives relatives aux services d'assistance maritime, approuvés par l'OMI par la Résolution A.950(23) du 26 février 2004;

40° " la Convention MLC " : la Convention du travail maritime, 2006, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94^e session, et à laquelle la loi du 17 août 2013 a porté assentiment;

41° " la Convention NUCLEAR " : la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971 et approuvée par la loi du 11 avril 1989;

42° " la Convention PAL " : la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Londres le 1^{er} novembre 2002 et à laquelle la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;

43° " le Protocole PAL " : le Protocole de 2002 à la Convention PAL, fait à Londres le 1^{er} novembre 2002 et auquel la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;

44° " les Lignes directrices PAL " : les Directives de l'OMI pour l'exécution de la Convention PAL, jointe à la lettre circulaire n° 2758 de l'OMI du 20 novembre 2006;

45° " le Règlement PAL " : le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident;

46° " le Règlement concernant les droits des passagers " : le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004;

47° " les Directives PoR " : les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, approuvées par l'OMI par la Résolution A.949(23) du 5 mars 2004;

48° " les Règles de La Haye et Visby " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et le Protocole de signature, conclus à Bruxelles le 25 août 1924 et approuvés par la loi du 20 novembre 1928, et modifiés par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968 et approuvé par la loi du 28 août 1978, et par le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979 et approuvé par la loi du 17 août 1983;

49° " les Règles d'York et d'Anvers " : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article [1] 2.7.1.4, § 2] [1];

50° " Accord de coopération Garde côtière " : l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région flamande du 8 juillet 2005 concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci et auquel la loi du 4 avril 2006 a porté assentiment;

51° " la Convention SAR " : la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime, avec Annexe, faite à Hambourg le 27 avril 1979 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;

52° " la Convention sur la saisie des navires 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;

53° " la Convention SFV " : la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, avec Annexe, faite à Torremolinos le 2 avril 1977 et approuvée par la loi du 16 août 1982, et modifiée par le Protocole fait à Torremolinos le 2 avril 1993 et l'Accord fait au Cap le 11 octobre 2012 et auquel la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;

54° " la Convention SOLAS " : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 et approuvée par la loi du 10 août 1979;

55° " le Protocole SOLAS 1978 " : le Protocole de 1978 à la Convention SOLAS, fait à Londres le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 10 août 1979;

56° " le Protocole SOLAS 1988 " : le Protocole de 1988 à la Convention SOLAS tel que modifié par le Protocole SOLAS 1978, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;

57° " la Convention SRC " : la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009 et à laquelle la loi du 2 juillet 2013 a porté assentiment;

58° " le Règlement SRC " : le Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE;

59° " la Convention sur les navires d'Etat 1926 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'Etat, faite à Bruxelles le 10 avril 1926 et approuvée par la loi du 20 novembre 1928;

60° " le Protocole sur les navires d'Etat 1934 " : le Protocole additionnel à la Convention sur les navires d'Etat 1926, fait à Bruxelles le 24 mai 1934;

61° " la Convention STCW " : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978 et approuvée par la loi du 16 août 1982;

62° " la Convention STCW-F " : la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995 et à laquelle la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;

63° " la Convention TMC " : la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975;

64° " la Convention des NU sur le droit de la mer " : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et à laquelle la loi du 18 juin 1998 a porté assentiment;

65° " la Convention WRC " : la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 et à laquelle la loi du 8 janvier 2017 a porté assentiment;

[1] 66° " Règlement double coque " : le Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.]¹

Les renvois dans le présent code aux actes internationaux visés au premier alinéa ont également trait à leurs modifications ultérieures qui sont contraignantes pour la Belgique et qui sont entrées en vigueur.

§ 2. Dans le présent code, l'on entend par :

1° " usage " : une règle qui a trouvé une application générale ou quasi générale dans la branche d'activité concernée ou à l'endroit concerné;

2° " principes généraux du droit de la navigation " : les principes, reflétés au niveau international, qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 2, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 1.1.1.2. Autorités

Dans le présent code, l'on entend par :

1° " OMI " : l'Organisation maritime internationale, créée en vertu de la Convention de l'OMI;

2° " l'autorité compétente " : la partie de l'autorité fédérale compétente pour les matières réglementées par le présent code ou en vertu de celui-ci et désignée à cette fin par le Roi;

3° " le Registre naval belge " : le service central de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports qui est chargé en particulier de l'enregistrement des navires et de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ainsi que de la publication de droits sur les navires;

4° " Contrôle de la navigation " : la partie de l'autorité fédérale chargée en particulier des tâches d'exécution et d'application fixées dans le présent code, et désignée en à cette fin par le Roi;

5° " les contrôleurs de la navigation " : les membres du personnel du Contrôle de la navigation;

6° " la Police de la navigation " : l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux;

7° " MIK " : le Carrefour d'Information Maritime visé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération Garde côtière.

Art. 1.1.1.3. Navires

§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :

1° " navire " : tout engin, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau, qui flotte ou a flotté et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau, en ce compris les aéroglisseurs mais à l'exclusion des engins fixes, des hydravions et des véhicules amphibies;

2° " circulation sur l'eau " : toute forme de participation, même à l'arrêt, à la circulation dans, sous ou sur les eaux publiques;

3° " aéroglisseur " : tout navire utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau à l'aide d'un coussin d'air maintenu entre l'engin et la surface de l'eau ou de la terre;

4° " engin fixe " : tout engin qui a perdu son aptitude à circuler sur l'eau en raison de sa fixation permanente à la terre ou au sol;

5° " hydravion " : tout engin qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air et qui n'est utilisé ou n'est apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau qu'en rapport avec son décollage, son atterrissage, sa circulation à la surface ou son stationnement, à l'exception des aéroglisseurs;

6° " véhicule amphibie " : tout engin qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qui participe également ou est également apte à participer à la circulation routière;

7° " navire de mer " : tout navire qui dispose ou doit disposer d'un certificat d'enregistrement, d'un certificat de sécurité ou de tout autre acte officiel dont il ressort qu'il est apte à être utilisé dans les eaux maritimes, ainsi que tout navire qui, eu égard à sa construction, est destiné à être utilisé dans les eaux maritimes à l'exception des bateaux de navigation intérieure; l'inscription du navire dans un registre de navires de mer est considérée

comme étant une présomption que le navire est un navire de mer;

8° " eaux maritimes " : pour l'application des dispositions du point 7 : toutes les eaux situées du côté de la mer de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée;

9° " bateau de navigation intérieure " : un navire qui est exclusivement ou principalement destiné à la navigation sur les eaux intérieures, y compris un navire estuaire; l'enregistrement du navire dans un registre de bateaux de navigation intérieure est considérée comme étant une présomption que le navire est un bateau de navigation intérieure;

10° " navire estuaire " : un bateau de navigation intérieure qui, conformément à une réglementation belge, dispose d'un certificat attestant qu'il répond aux exigences spécifiques en matière de sécurité pour naviguer sur les voies de navigation intérieures et qui a en outre le droit de naviguer dans une zone de navigation restreinte entre l'Escaut et les ports du littoral belge, ou entre ces derniers ports;

11° " navire de plaisance " : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers;

12° " éléments du navire " : tout ce qui fait partie du navire, en particulier :

a) la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à sa conduite;

b) les autres choses attachées au navire de manière telle qu'elles ne peuvent en être séparées sans leur ou lui occasionner de dommages significatifs;

c) les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure;

13° " accessoires du navire " : les biens de consommation se trouvant à bord qui sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire, ainsi que les choses, à l'exclusion des éléments du navire, mises à bord en vue d'y être utilisées durablement, en particulier lorsque :

a) leur présence à bord est imposée par ou en vertu de la loi; ou

b) ils peuvent être reconnus comme tels en raison de leur forme; ou

c) ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire;

14° " à bord " : sur ou dans le navire, ou ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre;

15° " navire belge " et " navire de mer belge " : respectivement, un navire et un navire de mer autorisé à battre pavillon belge;

16° " navire étranger " et " navire de mer étranger " : respectivement, un navire et navire de mer autorisé à battre pavillon d'un autre Etat que la Belgique;

17° " navire public belge " : un navire dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge;

18° " navire de souveraineté belge " : un navire utilisé [2 ...]2 par une personne morale de droit public belge pour le chef de l'Etat, à des fins militaires, de justice ou de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de sauvetage de vies humaines [2, de prévention ou de lutte contre la pollution environnementale, de recherche scientifique à laquelle participe le ministère de la Défense ou pour les tâches assignées par la loi]2;

19° " navire public étranger " : un navire appartenant à un Etat étranger ou exploité ou affrété par lui;

20° " navire de souveraineté étranger " : un navire de guerre, yacht d'Etat, navire de surveillance, bateau-hôpital, navire auxiliaire, navire de ravitaillement et autre navire appartenant à un Etat étranger ou exploité ou affrété par lui qui, au moment de la naissance de la créance ou de la saisie, est exclusivement affecté à un service gouvernemental et non commercial;

21° " sûretés sur navires " : les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires, les droits de rétention sur navires et les hypothèques sur navires régis par le chapitre 5 du titre 2 du livre 2 et par le chapitre 3 du titre 2 du livre 3;

22° " navire de guerre belge " : un navire souveraineté belge répondant à la définition de l'article 29 de la Convention des NU sur le droit de la mer;

[1 23° activités industrielles offshore : la construction, l'entretien, l'exploitation ou la réparation d'installations au large pouvant servir notamment, mais pas exclusivement, à l'exploration, à la production d'énergie fossile ou d'énergie renouvelable, à l'aquaculture, à l'exploitation minière sous-marine ou activités similaires;]1

[3 24° " navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles " : tout navire de plaisance qui est utilisé lors de l'exercice d'une activité économique, avec ou sans but lucratif, par une entreprise ou une personne physique, indépendamment du lieu où cette activité est exercée, ainsi que tout navire de plaisance qui est enregistré par une entreprise de location ;

25° " entreprise de location " : une personne morale ayant inclus la location de navires de plaisance dans ses statuts.]3

§ 2. Les définitions visées au paragraphe 1er, 12° et 13°, valent également vis-à-vis des navires en construction.

§ 3. Le Roi peut :

1° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires des choses qui conformément au paragraphe 1er ne constituent pas des navires;

2° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires de mer des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des navires de mer;

3° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme bateaux de navigation intérieure des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des bateaux de navigation intérieure;

4° soustraire certains navires, navires de mer ou bateaux de navigation intérieure à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution;

5° définir les éléments et les accessoires de tous les navires, navires de mer, bateaux de navigation intérieure ou navires en construction, ou de certains d'entre eux, de manière plus précise, en vue de l'application de dispositions particulières ou, si nécessaire, de manière dérogatoire.

(1)<L 2020-06-16/12, art. 4, 002; En vigueur : 10-07-2020>

(2)<L 2020-06-18/33, art. 2, 003; En vigueur : 24-04-2020>

(3)<L 2021-06-16/17, art. 3, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 1.1.1.4. Eaux](#)

Dans le présent code, l'on entend par :

1° " eaux publiques " : toutes les eaux qui, conformément aux règlements applicables, sont ouvertes à la circulation publique, indépendamment du fait qu'elles appartiennent à un espace maritime ou aux eaux intérieures;

2° " eaux belges " : les zones maritimes belges et les eaux intérieures belges;

3° " zones maritimes belges " :

a) la mer territoriale comme définie par la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dont la limite latérale a été fixée par :

- l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 8 octobre 1990, approuvé par la loi du 17 février 1993;

- l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 18 décembre 1996, approuvé par la loi du 10 août 1998;

b) la zone économique exclusive telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

c) le plateau continental tel que défini et délimité par la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

4° " les eaux intérieures belges de nature maritime belge " : les eaux publiques appartenant au territoire belge qui sont également accessibles pour les navires de mer;

5° " eaux intérieures belges " : les eaux publiques qui font partie du territoire belge et qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne faisant pas partie des eaux maritimes belges;

[¹ 6° ZEE : la zone économique exclusive belge telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 4, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 1.1.1.5. Avarie](#)

Dans le présent code, l'on entend par :

1° " avarie " : toutes les dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, et tous les dommages qui arrivent au navire ou aux marchandises;

2° " avarie commune " : les dommages et dépenses qui sont considérés comme des avaries communes conformément, selon le cas, aux Règles d'York et d'Anvers, aux Règles d'avarie commune IVR ou aux dispositions qui remplacent ces règles;

3° " avarie particulière " : toute avarie qui n'est pas une avarie commune.

[Art. 1.1.1.6. L'enregistrement](#)

§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :

1° " registres navals " : le registre des navires de mer, le registre des affrètements à coque nue, le registre des bateaux de navigation intérieure, le répertoire des navires non enregistrés et non immatriculés, et le registre de dépôts;

2° " enregistrement " et " enregistrer " : respectivement, l'inscription et l'opération d'inscrire un navire de mer sous un numéro spécial dans le registre des navires de mer;

3° " certificat d'enregistrement " : le document faisant apparaître pour le navire de mer y mentionné le droit de battre pavillon belge;

4° " registre d'origine " : le registre de l'Etat dans lequel le navire de mer est inscrit comme objet de propriété ainsi que son propriétaire en qualité de propriétaire;

5° " registre des affrètements coque nue " : le registre de l'Etat où le navire de mer est inscrit comme objet d'un contrat d'affrètement coque nue au nom de l'affréteur coque nue ou son délégué;

6° " enregistrement de l'affrètement coque nue " et " enregistrer l'affrètement coque nue " : l'inscription et l'opération d'inscrire un navire de mer au nom de son affréteur coque nue ou son mandataire dans le registre des affrètements coque nue d'un autre Etat que celui du registre d'origine;

7° " immatriculation " et " immatriculer " : l'inscription et l'opération d'inscrire un bateau de navigation intérieure sous un numéro spécial dans le registre des bateaux de navigation intérieure;

§ 2. Dans toutes les lois et les arrêtés dans lesquels les termes " immatriculation ", " registre d'immatriculation " ou " registre naval " sont utilisés en lien avec les navires de mer, ces termes doivent être compris au sens de respectivement " enregistrement " et " registre des navires de mer ", tel que déterminé dans ce livre.

[CHAPITRE 2. - Sources](#)

[Art. 1.1.2.1. Publication des actes de l'OMI](#)

§ 1er. Par dérogation à l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, les codes techniques, directives et normes qui ont été adoptés par l'OMI et auxquels renvoient les conventions maritimes de l'OMI sont publiés au moyen d'un communiqué au Moniteur belge en français et en néerlandais qui fait mention de l'adoption par l'OMI de l'acte concerné, sans que le texte de celui-ci soit reproduit.

Pour l'application du premier alinéa, l'on entend par " conventions maritimes de l'OMI " : la Convention AFS, la Convention BWM, la Convention CSC, la Convention LL, le Protocole LL 1988, la Convention MARPOL, le Protocole MARPOL 1978, le Protocole MARPOL 1997, la Convention PAL, la Convention SFV, la Convention SOLAS, le Protocole SOLAS 1978, le Protocole SOLAS 1988, la Convention SRC, la Convention STCW, la Convention STCW-F et la Convention TMC.

§ 2. Les codes techniques, directives et normes visés au paragraphe 1er seront mis à disposition sur le site web du Registre naval belge. Les communiqués au Moniteur Belge mentionnent l'adresse du site web où le texte intégral est disponible.

[Art. 1.1.2.2.](#) Publication des modifications aux conventions et actes internationaux

§ 1er. Par dérogation à l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, les modifications suivantes des conventions et des codes techniques, directives et normes auxquels renvoient ces conventions sont publiées au moyen d'un communiqué au Moniteur belge en français et en néerlandais qui fait mention de l'adoption de la modification et de l'entrée en vigueur de la modification à l'égard de la Belgique, sans que le texte de la modification concernée soit reproduit :

- 1° les modifications adoptées sur la base de l'article 20 de l'Accord ADN;
- 2° les modifications adoptées sur la base de l'article 16 de la Convention AFS;
- 3° les modifications à l'annexe de la Convention BWM adoptées sur la base de l'article 19 de cette Convention;
- 4° les modifications adoptées sur la base de l'article 19 de la Convention CDNI;
- 5° les modifications adoptées sur la base des articles 9 et 10 de la Convention CSC;
- 6° les modifications adoptées sur la base de l'article 29 de la Convention LL;
- 7° les modifications adoptées sur la base de l'article VI du Protocole LL 1988;
- 8° les modifications adoptées sur la base de l'article 16 de la Convention MARPOL, du Protocole MARPOL 1978 et du Protocole MARPOL 1997, qui renvoient à cet article;
- 9° les modifications adoptées sur la base de l'article 23 de la Convention PAL;
- 10° les modifications à l'annexe à la Convention SFV adoptées sur la base de l'article 11 du Protocole de 1993 à cette Convention;
- 11° les modifications adoptées sur la base de l'article VIII de la Convention SOLAS, du Protocole SOLAS 1978 et du Protocole SOLAS 1988, qui renvoient à cet article;
- 12° les modifications à l'annexe de la Convention SRC adoptées sur la base de l'article 18 de cette Convention;
- 13° les modifications adoptées sur la base de l'article XII de la Convention STCW;
- 14° les modifications adoptées sur la base de l'article 10 de la Convention STCW-F;
- 15° les modifications adoptées sur la base de l'article 18 de la Convention TMC;

§ 2. Les modifications visées au paragraphe 1er seront mises à disposition sur le site web du Registre naval belge. Les communiqués au Moniteur Belge mentionnent l'adresse du site web où le texte intégral est disponible.

[Art. 1.1.2.3.](#) Exécution des conventions et actes internationaux

§ 1er. Le Roi peut, par arrêté, délibérer en Conseil des Ministres, en matière de transport par mer ou via les voies navigables, prendre toutes les mesures requises en vue de l'exécution des obligations qui découlent des conventions internationales et des actes internationaux fixés en vertu des conventions.

§ 2. Les arrêtés royaux pris en exécution du paragraphe 1er peuvent comprendre la modification et l'abrogation de dispositions légales.

§ 3. Le paragraphe 1er ne s'applique pas aux obligations qui découlent des règlements et des directives arrêtés en application de l'article 103 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

[Art. 1.1.2.4.](#) Usages et principes généraux du droit de la navigation

§ 1er. Les usages et principes généraux du droit de la navigation sont des sources particulières du droit de la navigation.

§ 2. Les usages complètent le contrat et contribuent à son interprétation. Ils peuvent déroger à la loi, sauf si celle-ci est de droit impératif ou d'ordre public.

[CHAPITRE 3.](#) - Publications

[Art. 1.1.3.1.](#) Site web du Registre naval belge

§ 1er. Chaque fois que ce code prévoit une publication sur le site web du Registre naval belge, ce site web mentionne la date de la publication concernée.

§ 2. Le Registre naval belge tient un registre spécial des publications faites en vertu de ce code, qui peut être consulté par toutes les parties intéressées.

[Art. 1.1.3.2.](#) Arrêtés d'exécution

Le Roi peut réglementer plus précisément les publications sur le site web du Registre naval belge et les autres publications visées par ce code.

[Art. 1.1.3.3.](#) Autres formes de publications

Les exigences en matière de publication prévues par le présent code ou en vertu de celui-ci n'empêchent pas les publications supplémentaires dans le pays ou à l'étranger, qui n'entraînent cependant pas d'effets juridiques supplémentaires.

[Art. 1.1.3.4.](#) Redevances

Pour les publications sur le site web du Registre naval belge, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

[TITRE 2.](#) - Le Registre naval belge

[Art. 1.2.1.1.](#) Tâches du Registre naval belge

Le Registre naval belge a pour tâches :

1° l'enregistrement des navires de mer, l'enregistrement des affrètements coque nue, l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et la gestion concernant des registres navals entretenant un lien quelconque conformément au présent titre;

2° la publication d'actes, de jugements, de demandes et d'autres pièces concernant des navires et la gestion y relative, conformément de la section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 2 et de la section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 3.

Le Roi peut fixer les modalités de gestion des registres navals ainsi que l'organisation et le fonctionnement du Registre naval belge.

[Art. 1.2.1.2.](#) Registre de dépôts

Dans le registre de dépôts sont [¹ constatés]¹ par ordre de numérotation consécutive des remises :

1° le dépôt de pièces remises en vue de l'enregistrement ou de la modification de l'enregistrement de navires de mer ou en vue de l'immatriculation ou de la modification de l'immatriculation de bateaux de navigation intérieure;

2° le dépôt d'actes, de jugements, de demandes et d'exploits conformément aux chapitres 1er, 5 et 6 du titre 2 du livre 2 et aux titres 1er, 3 et 4 du titre 2 du livre 3.

Le registre est arrêté chaque jour.

[¹ Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au Registre naval belge, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le Registre naval belge au registre de dépôts, qui est attribué sur la base du moment de leur remise, pour autant qu'elle puisse être constatée.]¹

[¹ ...]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 5, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 1.2.1.3.](#) Certificats

Sur la base des registres navals et des pièces qu'ils conservent, le Registre naval belge délivre sur demande des certificats, copies et indications concernant les matières qui ont été confiées à ses soins. Le Registre naval belge tient un registre de ces certificats, copies et indications.

[Art. 1.2.1.4.](#) Procédures électroniques

Le Roi peut :

1° fixer l'accès électronique aux registres navals;

2° fixer l'enregistrement et le dépôt électroniques d'actes et autres pièces auprès du Registre naval belge;

3° fixer la délivrance électronique par le Registre belge naval belge des certificats, copies et indications visés à l'article 1.2.1.3.

[Art. 1.2.1.5.](#) Redevances

Pour l'accomplissement de formalités, la délivrance de certificats, copies et indications et autres services délivrés par le Registre naval belge, une redevance peut être prélevée dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

[LIVRE 2.](#) - NAVIGATION DE MER

[TITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Art. 2.1.1.1.](#) Champ d'application

Les dispositions du présent livre sont applicables sur les navires de mer et le transport par les navires de mer.

[Art. 2.1.1.2.](#) Armateurs

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° " propriétaire de navire " : la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire;

- 2° " armateur " : la personne physique ou morale qui exerce la gestion nautique;
- 3° " gestion nautique " : la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire;
- 4° " utilisateur du navire " : tout détenteur d'un droit réel ou personnel qui, pendant un certain temps, donne droit à l'usage d'un navire ou d'une partie d'un navire, à l'exception des armateurs, des affréteurs au voyage et des parties impliquées dans ou ayants droit sous un contrat de transport;
- 5° " copropriété quirataire " : la propriété d'un navire qui appartient de façon indivise à diverses personnes qui possèdent chacune une ou plusieurs quirats;
- 6° " copropriétaire quirataire " : tout propriétaire d'un navire en copropriété quirataire;
- 7° " quirat " : la plus petite part d'une copropriété quirataire appartenant à un copropriétaire quirataire.
- 8° agent maritime " : la personne physique ou morale mandatée pour représenter l'armateur en Belgique.

Art. 2.1.1.3. Personnes embarquées

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

- 1° " commandant " : toute personne à qui le commandement du navire de mer a été confié ou qui exerce en fait et de façon légitime ce commandement;
- 2° " capitaine " : le commandant d'un navire de mer, à l'exception d'un navire de mer destiné ou normalement utilisé pour la pêche ou pour la navigation de plaisance non commerciale ou non professionnelle;
- 3° " homme d'équipage " : toute personne qui, soit en vue de l'exécution d'un contrat d'engagement maritime, soit en tant qu'indépendant, soit en une autre qualité, effectue des activités à bord d'un navire;
- 4° " membre d'équipage " : tout homme d'équipage lié par un contrat d'engagement maritime;
- 5° " contrat d'engagement maritime " : le contrat de travail par lequel un travailleur s'engage à effectuer du travail à bord et au service d'un propriétaire de navire ou armateur;
- 6° " équipage " : l'ensemble des membres d'équipage;
- 7° " passager clandestin " : toute personne qui se trouve sans autorisation du commandant à bord d'un navire;
- 8° " passager " : toute personne qui se trouve à bord d'un navire sans être homme d'équipage ou passager clandestin;
- 9° " personne embarquée " : tout homme d'équipage, tout passager et tout passager clandestin;
- [1] 10° membres du personnel industriel : toutes les personnes qui sont transportées ou logées à bord de navires aux fins d'effectuer des activités industrielles offshore à bord d'autres navires et/ou d'autres installations au large et qui satisfont aux critères prévus à l'article 2.1.3.16, § 2.]¹

§ 2. Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

- 1° déclarer inapplicables les dispositions du présent livre ou de ses arrêtés d'exécution pour des commandants, capitaines, hommes d'équipage, membres d'équipage, contrat d'engagement maritime, passagers clandestins, passagers ou personnes embarquées particuliers désignés;
- 2° définir de manière plus précise ou, le cas échéant, de manière dérogatoire les notions de commandant, capitaine, homme d'équipage, membre d'équipage, équipage, contrat d'engagement maritime, passager clandestin, passager ou personne embarquée.

(1)<L 2020-06-16/12, art. 5, 002; En vigueur : 10-07-2020>

Art. 2.1.1.4. Affrètements

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

- 1° " contrat d'affrètement " : le contrat par lequel une partie, dénommée fréteur, met à disposition d'un affréteur un navire ou une partie de celui-ci moyennant rémunération;
- 2° " contrat d'affrètement coque nue " : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du navire sans équipage, et lui cède la gestion nautique;
- 3° " contrat d'affrètement à temps " : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du navire avec équipage pendant une durée déterminée;
- 4° " contrat d'affrètement au voyage " : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur s'engage à exécuter un certain voyage avec le navire.

TITRE 2. - NAVIRES DE MER

CHAPITRE 1er. - Enregistrement et publicité

Section 1ère. - Enregistrement des navires de mer

Art. 2.2.1.1. Notions

Pour l'application du présent chapitre, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.

En vue de l'application du présent chapitre, un navire en construction ou en transformation est considéré comme un navire dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

Art. 2.2.1.2. Pavillon belge

§ 1er. Aucun navire ne peut battre pavillon belge à moins d'être enregistré dans le registre belge des navires de

mer.
La radiation de l'enregistrement entraîne de plein droit la déchéance du droit de battre pavillon belge.
§ 2. Sous réserve des exceptions établies par le présent titre ou en vertu de celui-ci, les navires de mer inscrits dans le registre belge des navires de mer sont tenus de battre pavillon belge.

[Art. 2.2.1.3. Certificat d'enregistrement](#)

§ 1er. Le commandant d'un navire de mer qui est tenu de battre pavillon belge doit à tout moment être en mesure de prouver le droit à ce pavillon par la présentation d'un certificat d'enregistrement.
§ 2. Le certificat d'enregistrement est délivré par le Registre naval belge.
Il est valable de manière illimitée et peut uniquement être retiré dans les cas prévus au paragraphe 4, 1°.
§ 3. Il est interdit de battre pavillon belge sans être en possession d'un certificat d'enregistrement. Un navire détenteur d'un certificat d'enregistrement est tenu de battre pavillon belge. Le certificat d'enregistrement doit être conservé à bord et produit à toute réquisition des autorités compétentes.
§ 4. Le Roi détermine :
1° les cas dans lesquels le certificat d'enregistrement cesse d'être valable ou peut être retiré d'office;
2° les obligations liées à la possession du certificat d'enregistrement;
3° la redevance due pour la délivrance du certificat d'enregistrement;
4° la forme et la délivrance du certificat d'enregistrement.

[Art. 2.2.1.4. Enregistrement](#)

Le Roi :
1° détermine les navires de mer qui doivent ou peuvent être enregistrés ainsi que les conditions auxquelles les navires de mer, leur propriétaire, leur armateur ou leur armateur-gérant doivent préalablement satisfaire à cet effet; dans ce contexte, des conditions de nationalité, de domicile, de résidence ou d'établissement du siège principal, ainsi que de composition du capital social ou des organes des associations ou sociétés peuvent en particulier être prescrites;
2° fixe la forme et la teneur de la demande à déposer auprès du Registre naval belge en vue de l'enregistrement;
3° indique les documents qui doivent être annexés à la demande ou dont la production peut être exigée à l'occasion de l'examen de celle-ci;
4° désigne les personnes qui sont tenues ou habilitées à déposer la demande;
5° détermine le délai dans lequel la demande doit avoir lieu;
6° détermine les documents à inscrire au registre et les radiations à effectuer.

[Art. 2.2.1.5. Modifications](#)

Le Roi détermine les modifications qui doivent être portées à la connaissance du Registre naval belge, ainsi que les modalités et le délai d'introduction de l'annonce modificative concernée.

[Art. 2.2.1.6. Radiation](#)

§ 1er. L'enregistrement est radié :
1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre;
2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :
a) dans le cas où le navire de mer est naufragé, démolé ou définitivement inapte à flotter;
b) dans le cas où l'on est sans nouvelles du navire de mer pendant six mois à partir du dernier appareillage ou à compter du jour de la réception des dernières nouvelles, sans que ceci puisse être imputé à une perturbation générale de l'information;
c) dans le cas où le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant ne répond plus aux conditions déterminées par le Roi pour pouvoir être enregistré.
§ 2. Le Registre naval belge ne procède à la radiation qu'après avoir examiné s'il a été satisfait aux conditions légales à cet effet.
§ 3. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire de mer et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.
§ 4. Aucune radiation de l'enregistrement ne peut être effectuée que trente jours après le jour où tous les créanciers inscrits au Registre naval belge et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Registre naval belge conformément aux modalités arrêtées par le Roi.
Ce délai n'est pas applicable en cas de radiation à la demande ou sur déclaration du propriétaire, si celui-ci produit en même temps l'accord écrit des créanciers et des tiers susvisés.

§ 5. [¹ ...]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 6, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.1.7. Port d'attache](#)

§ 1er. Le choix du nom d'un navire de mer dans la demande d'enregistrement ainsi que toute modification de ce choix sont soumis à l'approbation du Registre naval belge. Le port d'attache doit se situer en Belgique.
§ 2. Le commandant doit veiller à ce que soient toujours inscrits sur la poupe, en lettres apparentes et distinctes, le nom du navire et celui de son port d'attache.

[Art. 2.2.1.8.](#) Nationalité du commandant

Le commandement d'un navire de mer enregistré ne peut être attribué qu'à une personne de nationalité d'un Etat membre de l'Espace économique européen. Le Roi désigne l'autorité qui peut dispenser de cette obligation et fixe les conditions à remplir à cet effet.

[Art. 2.2.1.9.](#) Inscription dans un registre des affrètements coque nue étranger

§ 1er. Un navire de mer enregistré ne peut être inscrit dans un registre des affrètements coque nue étranger que si le Registre naval belge l'y autorise conformément au paragraphe 5.

A la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le Registre naval belge inscrit cette dernière dans le registre des navires de mer et fait mention de ladite inscription sur le document accordant l'autorisation.

Par l'accomplissement des formalités précitées, le droit de battre pavillon belge est suspendu pour la durée de l'affrètement coque nue qui a donné lieu à l'autorisation.

§ 2. Lorsqu'un conflit international menace ou est déclenché, l'autorisation visée au paragraphe 1er pourra être retirée par le Registre naval belge.

§ 3. La résiliation du contrat d'affrètement coque nue, quelle qu'en soit la raison, fait renaître l'obligation de battre pavillon belge.

§ 4. Après l'inscription de l'autorisation visée au paragraphe 1er, les inscriptions visées aux articles 2.2.1.12 et 2.2.1.13 subsistent. Les nouvelles inscriptions doivent se faire dans le registre des navires de mer.

§ 5. L'autorisation visée au paragraphe 1er n'est donnée que si les conditions suivantes sont remplies :

1° le contrat d'affrètement coque nue mentionne que :

a) l'affréteur coque nue ne peut céder le bail ni sous-affréter le navire de mer concerné par un nouvel affrètement coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable;

b) le navire de mer ne peut pas être enregistré dans un autre Etat que celui du registre des affrètements coque nue étranger concerné;

c) ^[1] l'affréteur coque nue ne peut modifier le nom du navire de mer ni inscrire celui-ci sous un autre nom dans le registre des affrètements coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable]^[1]

2° la demande d'autorisation est assortie d'une déclaration écrite de chaque créancier hypothécaire inscrit prouvant qu'il marque expressément son consentement sur l'affrètement coque nue qui fait l'objet du contrat d'affrètement coque nue;

3° la législation de l'Etat d'enregistrement de l'affrètement coque nue satisfait aux conditions suivantes :

a) le droit de propriété du navire de mer et les hypothèques qui le grèvent, ainsi que leur rang et les mesures d'exécution, restent exclusivement régis par la loi du registre d'origine;

b) le titre de propriété et le propriétaire du navire de mer concerné sont et restent enregistrés dans le registre d'origine;

c) le registre d'origine peut uniquement comporter des inscriptions susceptibles de grever le navire de mer;

d) le registre où l'affrètement coque nue est enregistré se réfère au registre d'origine;

e) pendant la durée de l'affrètement coque nue, le navire de mer doit arborer le pavillon de l'Etat d'enregistrement de l'affrètement coque nue et doit avoir à bord un document prouvant le droit de battre ce pavillon, délivré par ou au nom de l'autorité de cet Etat;

f) la résiliation du contrat des affrètements coque nue, pour quelque raison que ce soit, met fin de plein droit à l'enregistrement de l'affrètement coque nue;

4° la charge de la preuve du respect des conditions énoncées au point 3° appartient à celui qui demande l'autorisation. Le Registre naval belge peut dispenser le demandeur de tout ou partie de cette charge.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 8, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.1.10.](#) Inscription dans le registre des affrètements coque nue belge

§ 1er. Un navire de mer inscrit dans un registre d'origine étranger peut être inscrit dans le registre des affrètements coque nue belge au nom de l'affréteur coque nue.

Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée. La charge de la preuve du respect de ces conditions appartient à celui qui demande l'autorisation.

§ 2. Seule l'inscription au registre des affrètements coque nue accorde au navire de mer concerné le droit de battre pavillon belge pour la durée de l'affrètement coque nue. Ce droit cesse par la résiliation ou l'écoulement du délai de l'affrètement coque nue. Les articles 2.2.1.2, § 2, 2.2.1.3, 2.2.1.7 et 2.2.1.8 s'appliquent par analogie pendant l'affrètement coque nue sur le navire de mer concerné.

§ 3. Le registre des affrètements coque nue ne peut comporter aucune inscription susceptible de grever le navire de mer. Le droit de propriété du navire de mer et les charges grevant ce droit demeurent régis par la loi de l'Etat du registre d'origine. Le registre des affrètements coque nue belge se réfère au registre d'origine.

[Art. 2.2.1.10/1.](#) ^[1] Registres particuliers pour certains navires de mer

Le Roi peut déterminer que des navires de mer spécifiés doivent ou peuvent être enregistrés dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut :

1° déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable;

2° régler la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés.]^[1]

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 9, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Section 2. - Publicité des droits

Art. 2.2.1.11. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à la présente section sont nulles.

Art. 2.2.1.12. Inscription des actes et jugements

§ 1er. Les actes et jugements faisant preuve d'une constitution, translation, déclaration ou extinction de droits réels sur un navire, sur un navire en construction, sur un navire en transformation ou sur des accessoires d'un navire, d'hypothèques sur navires ou de nomination ou licenciement d'un armateur-gérant quirataire, sont inscrits dans le registre des navires de mer.

§ 2. Les actes et jugements visés dans le paragraphe 1er ne peuvent pas être opposés aux tiers avant leur inscription.

L'alinéa précédent s'applique sous réserve de l'article 69 du titre XVII du livre III du Code civil.

Art. 2.2.1.13. Inscription des demandes

Sont également inscrites dans le registre des navires de mer les demandes tendant à faire constater l'existence de droits visés à l'article 2.2.1.12 ou à faire déclarer la résolution, la révocation ou l'annulation d'un acte juridique contenu dans un acte visé à cet article et les jugements rendus sur ces demandes.

Les demandes visées à l'alinéa 1er ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'irrecevabilité doit être soulevée d'office par le juge et elle peut être proposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

Art. 2.2.1.14. Actes susceptibles d'inscription

Tant les actes sous signature privé que les actes authentiques sont admis à l'inscription, à condition :

1° qu'ils répondent aux prescriptions fixées conformément à l'article 2.2.1.15;

2° qu'ils aient été enregistrés conformément au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe;

3° que le navire soit enregistré en Belgique.

Art. 2.2.1.15. Mentions devant figurer obligatoirement dans les actes

Le Roi peut prescrire quelles sont les mentions relatives au navire et aux parties, et quelles sont les autres données qui doivent figurer dans les actes et de quelle façon ces mentions et données doivent être reprises pour que ces actes soient susceptibles d'inscription.

Le Registre naval belge peut refuser l'inscription d'actes qui ne répondent pas à ces prescriptions.

Art. 2.2.1.16. Actes notariés relatifs aux successions

La transmission par décès des droits visés à l'article 2.2.1.12 est inscrite dans le registre des navires de mer au vu d'un acte notarié attestant qui sont les successeurs.

L'inscription visée au premier alinéa n'a pas d'effets en matière d'opposabilité aux tiers.

Art. 2.2.1.17. Présentation des actes aux fins d'inscription

§ 1er. En vue de l'inscription visée à l'article 2.2.1.12, il est présenté au Registre naval belge soit l'acte même si l'acte est sous signature privé soit une expédition de l'acte si l'acte est authentique.

§ 2. Si l'acte est sous signature privé, il est présenté en deux originaux.

Si un seul original est disponible, il peut être produit, outre cet original, une copie dont la véracité est vérifiée par le Registre naval belge.

§ 3. Si l'acte est authentique, une expédition et une copie signée par le fonctionnaire instrumentant sont présentées.

§ 4. Le Roi peut déterminer que les actes peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

Art. 2.2.1.18. Récépissés et date de l'inscription

Le Registre naval belge donne à la personne qui requiert l'inscription d'un acte, jugement, bordereau ou autre document, un récépissé de la remise de cet acte, jugement, bordereau ou document. Ce récépissé mentionne le numéro d'ordre sous lequel l'acte, le jugement, le bordereau ou document a été déposé dans le registre de dépôts.

Le Registre naval belge ne pourra opérer les inscriptions dans le registre naval à ce destiné qu'à la date et dans l'ordre des remises, tel que déterminé conformément à l'article 1.2.1.2.

Art. 2.2.1.19. Mentions lors de l'inscription

Le Registre naval belge mentionne, lors de l'inscription :

1° la date de l'acte;

2° la forme de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;

3° les nom et prénoms des parties ainsi que;

- a) en ce qui concerne les personnes physiques de nationalité belge, le numéro de registre national de celles-ci;
 - b) en ce qui concerne les personnes physiques de nationalité étrangère, le domicile de celles-ci;
 - c) en ce qui concerne les personnes morales de droit belge, le numéro d'entreprise de celles-ci;
 - d) en ce qui concerne les personnes morales droit étranger, l'adresse du siège de celles-ci;
- 4° la nature et les éléments principaux de l'opération.

[Art. 2.2.1.20.](#) Restitution des actes après l'inscription

Après l'inscription, le Registre naval belge remet au requérant, selon le cas, l'expédition de l'acte authentique ou un original de l'acte sous signature privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro.

Selon le cas, la copie signée de l'acte authentique, un original ou la copie de l'acte sous signature privé visée à l'article 2.2.1.17, § 2, reste déposé au Registre naval belge.

[Art. 2.2.1.21.](#) Présentation des pièces de procédure aux fins d'inscription

L'inscription visée à l'article 2.2.1.13 est faite sur présentation au Registre naval belge :

1° s'il s'agit d'une demande en justice, de l'exploit de l'huissier de justice et d'une copie signée par l'huissier de justice;

2° s'il s'agit d'un jugement, de deux copies délivrées par le greffier.

Le Roi peut déterminer que ces documents peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

[Art. 2.2.1.22.](#) Dépôt des pièces de procédure relatives aux navires non enregistrés et non immatriculés

Si le navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation n'est pas enregistré en Belgique, le Registre naval belge se borne à constater la remise de l'exploit ou de la copie du jugement au registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription dès le moment où le navire est enregistré.

[Art. 2.2.1.23.](#) Restitution des pièces de procédure après inscription

Le Registre naval belge remet au requérant l'exploit ou la copie du jugement, sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

[Art. 2.2.1.24.](#) Rang de titres présentés le même jour

Si plusieurs titres soumis à la publicité sont présentés le même jour au Registre naval belge aux fins d'inscription, le rang que ces titres ont entre eux se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel le Registre naval belge a mentionné la remise des titres au registre de dépôts.

[Art. 2.2.1.25.](#) Nullité des inscriptions

L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par le présent titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

[Art. 2.2.1.26.](#) Responsabilité

§ 1er. L'Etat belge est responsable du préjudice résultant :

1° du fait que le Registre naval belge refuse ou omette de procéder aux inscriptions ou aux dépôts requis, et du retard ainsi engendré;

2° du fait que le Registre naval belge ne mentionne pas, dans les certificats, une ou plusieurs inscriptions relatives à des droits sur navires;

3° du fait que le Registre naval belge refuse de délivrer un certificat, et du retard ainsi engendré.

L'Etat belge est déchargé de la responsabilité visée à l'alinéa précédent dans le cas où le refus, le défaut, le retard ou la non-mention découle de l'insuffisance des actes ou pièces produits ou remis au Registre naval.

§ 2. Des procès-verbaux des refus ou retards visés au paragraphe 1er, 1° et 3°, seront, à la diligence des requérants, dressés sur-le-champ par un huissier de justice.

[Art. 2.2.1.27.](#) Créanciers omis dans les certificats

En cas de purge, le navire à l'égard duquel le Registre naval belge aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs droits d'hypothèque sur navires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement [¹ le débiteur à charge duquel]¹ les inscriptions ont été prises.

Néanmoins, cette disposition ne préjudicie pas au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 10, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 2.](#) - Jaugeage

[Art. 2.2.2.1.](#) Notions

§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, [¹ l'on entend par]¹ :

1° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié par la Convention TMC;

2° " certificat international de jaugeage " : le certificat de jaugeage visé aux articles 7 et 9 de la Convention TMC;
3° " certificat national de jaugeage " : le certificat de jaugeage délivré exclusivement en vertu de ce titre;
4° " longueur " : 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille, ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure; dans les navires de mer conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;
5° " jauge brute " : les dimensions hors tout d'un navire de mer;
6° " jauge nette " : la capacité d'utilisation d'un navire de mer;
7° " voyage international " : un voyage par mer, entre un pays auquel s'applique la Convention TMC et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; à cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un Etat contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct.

§ 2. Dans toutes les lois et dans tous les arrêtés dans lesquels les termes " tonnes ", " jauge " ou " tonnage " sont utilisés sans plus de précision en lien avec des navires de mer, ces termes doivent être compris respectivement au sens de tonnes brutes, jauge brute et tonnage brut.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 11, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.2.2. Application matérielle](#)

§ 1er. Le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent aux navires de mer qui sont mis en oeuvre ou destinés à des fins professionnelles.

§ 2. Le Roi peut déclarer applicables le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait en tout ou en partie à d'autres navires que les navires de mer visés au paragraphe 1er.

[Art. 2.2.2.3. Obligation d'avoir un certificat de jaugeage à bord](#)

Un navire de mer belge doit être pourvu :

1° d'un certificat international de jaugeage, dans le cas où il présente une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et fait des voyages internationaux; soit

2° d'un certificat national de jaugeage, dans le cas où il présente une longueur inférieure à 24 mètres ou ne fait pas de voyages internationaux.

[Art. 2.2.2.4. Délivrance de certificats de jaugeage](#)

Un certificat de jaugeage est délivré à la demande écrite du propriétaire du navire ou de son mandataire, par le Contrôle de la navigation contre le paiement d'une redevance.

Le Contrôle de la navigation peut néanmoins demander à l'autorité compétente d'un autre Etat Partie de déterminer les jauges brute et nette du navire de mer conformément à la Convention TMC et de délivrer un certificat international de jaugeage à l'usage de ce navire de mer. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

[Art. 2.2.2.5. Notification de modifications](#)

Le propriétaire du navire ou son mandataire doit informer par écrit le Contrôle de la navigation de toute modification de l'aménagement, de la construction ou des caractéristiques du navire de mer, qui est de nature à changer la jauge brute ou la jauge nette.

[Art. 2.2.2.6. Fin de la validité des certificats de jaugeage](#)

§ 1er. Un certificat international de jaugeage cesse d'être valable et est retiré par le Contrôle de la navigation si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire de mer est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de navigabilité pour navire à passagers, le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire ont subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.

§ 2. Un certificat international de jaugeage délivré par le Contrôle de la navigation à un navire de mer belge cesse d'être valable dans le cas où le navire de mer passe sous le pavillon d'un autre Etat.

Dans le cas où un navire de mer passe sous le pavillon d'un autre Etat Partie, le certificat international de jaugeage demeure toutefois valable pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle cet autre Etat délivre en remplacement un autre certificat international de jaugeage en fonction de la date plus rapprochée.

Le Contrôle de la navigation adresse à cet autre Etat, dès que possible après le changement de nationalité copie du certificat dont le navire de mer est pourvu à la date du changement, ainsi qu'un copie des calculs des jauges correspondants.

§ 3. Un certificat national de jaugeage cesse d'être valable et est retiré par le Contrôle de la navigation dans le cas où le navire a subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, ou dans le cas où le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat.

§ 4. Les paragraphes 2 et 3 ne sont pas applicables aux navires de mer dont le droit de battre pavillon belge est suspendu conformément à l'article 2.2.1.9, § 1er.

[Art. 2.2.2.7. Certificat de jaugeage de navires passés sous pavillon](#)

§ 1er. Le certificat international de jaugeage d'un navire de mer qui passe sous pavillon belge demeure valable

pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle le Contrôle de la navigation délivre en remplacement un certificat international de jaugeage, en fonction de la date plus rapprochée.

§ 2. Un navire de mer pour lequel aucun certificat international de jaugeage n'a été délivré et qui passe sous pavillon belge est rejaugé par le Contrôle de la navigation pour déterminer les jauges brute et nette.

Le Contrôle de la navigation délivre un certificat international de jaugeage ou un certificat national de jaugeage selon la distinction mentionnée à l'article 2.2.2.4.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne sont pas applicables aux navires de mer enregistrés dans un autre Etat qui ont été inscrits au registre des affrètements coque nue, conformément à l'article 2.2.1.9.

[Art. 2.2.2.8.](#) Délivrance d'un certificat de jaugeage à la demande d'une autorité étrangère

Le Contrôle de la navigation est autorisé à donner suite à la demande d'une autorité compétente d'un autre Etat Partie, de délivrer un certificat international de jaugeage à l'usage d'un navire de mer qui bat ou qui battra pavillon de cet Etat, et de déterminer à cet effet les jauges brute et nette du navire contre le paiement des frais.

[Art. 2.2.2.9.](#) Exhibition du certificat de jaugeage

A la première demande de l'autorité belge compétente, le commandant d'un navire de mer belge ou étranger, ou son mandataire, doit, à quelque endroit que ce soit dans les eaux belges, exhiber un certificat de jaugeage valable.

Est considéré comme un certificat de jaugeage valable :

1° le certificat international de jaugeage;

2° le certificat national de jaugeage;

3° tout autre certificat de jaugeage admis par le Contrôle de la navigation.

[Art. 2.2.2.10.](#) Détermination des jauges à défaut d'un certificat de jaugeage

A la requête du Contrôle de la navigation, il est procédé à la détermination des jauges brute et nette de tout navire de mer belge ou étranger qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 2.2.2.9, alinéa 2. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

[Art. 2.2.2.11.](#) Certificats de jaugeage Suez et Panama

§ 1er. A la demande du propriétaire du navire ou de son mandataire, le Contrôle de la navigation peut délivrer un certificat de jaugeage spécial pour la navigation dans le canal de Suez ou de Panama, et ce, contre paiement d'une redevance.

En vue de la délivrance du certificat de jaugeage spécial visé à l'alinéa 1er, les jauges sont déterminées par le Contrôle de la navigation conformément aux prescriptions de jaugeage régissant les canaux concernés.

Le certificat de jaugeage doit mentionner conformément à quelles dispositions les jauges du navire de mer, au profit duquel le certificat de jaugeage a été délivré, ont été déterminées.

§ 2. L'article 2.2.2.5 est applicable dans le cas où le navire de mer est pourvu d'un certificat de jaugeage spécial visé au paragraphe 1er.

[Art. 2.2.2.12.](#) Demande de jaugeage correctif

Dans le cas où le demandeur d'un certificat de jaugeage estime que les jauges brute ou nette mentionnées dans le certificat de jaugeage ne sont pas correctement déterminées, il peut demander par écrit au Contrôle de la navigation dans les quatorze jours de la délivrance du certificat qu'il soit procédé à un nouveau jaugeage.

Pour procéder à ce second jaugeage, le Contrôle de la navigation désigne un membre du personnel qui n'a pas participé au premier.

En cas de différence entre les jaugeages, aucune redevance pour le nouveau jaugeage n'est due.

[Art. 2.2.2.13.](#) Redevances

§ 1er. Pour la détermination des jauges brute et nette, la délivrance du certificat de jaugeage, l'accomplissement des formalités et d'autres services délivrés par le Contrôle de la navigation en lien avec le jaugeage des navires :

1° une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat;

2° le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire peuvent être tenus de rembourser à l'Etat les frais engendrés.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception, ainsi que les modalités de remboursement des frais engendrés.

§ 2. Sauf dans le cas d'un nouveau jaugeage, tel que visé à l'article 2.2.2.12, alinéa 3, il n'est délivré de certificat de jaugeage que sur la production de la preuve du paiement de la redevance ou du remboursement des frais.

[Art. 2.2.2.14.](#) Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

1° les modalités de détermination des jauges brute et nette pour la délivrance du certificat international de jaugeage et du certificat national de jaugeage;

2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat international de jaugeage et du certificat national de jaugeage;

3° les modalités de la demande, de la délivrance et du retrait des certificats de jaugeage;

4° les dispositions du présent titre qui ne s'appliquent pas à certains types de navires.

CHAPITRE 3. - Sécurité

Section 1. - Dispositions générales

Art. 2.2.3.1. Notions

§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par " organisme agréé ", une organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

§ 2. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 [1 qui]1 y ont trait, l'armateur, l'utilisateur du navire, le locataire du navire, l'exploitant du navire et celui qui a en possession le navire [1 , sont assimilés]1 au propriétaire du navire.

§ 3. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 12, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.2.3.2. Application matérielle

Le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent aux navires de mer qui sont mis en oeuvre ou destinés à des fins commerciales ou professionnelles.

Art. 2.2.3.3. Autre réglementation

Le présent chapitre s'applique sans préjudice de la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972.

Art. 2.2.3.4. Traitement des navires d'Etats non contractants

Lorsqu'un navire de mer battant pavillon d'un Etat non partie de la Convention CSC, de la Convention LL, du Protocole LL 1988, de la Convention MLC, de la Convention SFV, de la Convention SOLAS, du Protocole SOLAS 1978 ou du Protocole SOLAS 1988, le Contrôle de la navigation veille à ce qu'il n'obtienne pas de traitement de faveur par rapport à un navire battant pavillon d'un Etat partie à la convention concernée.

Art. 2.2.3.5. Redevances

Pour la visite d'un navire, la délivrance d'un certificat ou une autorisation de départ, l'accomplissement des formalités et autres services fournis par le Contrôle de la navigation en lien avec la sécurité des navires, une redevance peut être prélevée dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

Section 2. - Navires de mer

Sous-Section 1ère. - Exigences de sécurité

Art. 2.2.3.6. Obligation générale en matière de sécurité et de certificat

§ 1er. Aucun navire de mer belge ou étranger ne peut prendre la mer à partir d'un port belge ou naviguer dans les eaux belges et aucun navire de mer ne peut prendre la mer à l'étranger sous pavillon belge sans être en état de sécurité.

§ 2. Sous réserve des articles 2.2.3.7 et 2.2.3.8, aucun navire de mer n'est autorisé à battre pavillon belge s'il n'est pourvu du certificat en cours de validité visé à l'article 2.2.3.10 ou 2.2.3.11, ainsi que des certificats en cours de validité visés à l'article 2.2.3.14, 1°.

Art. 2.2.3.7. Régime spécial pour certains navires côtiers

Les navires de mer belges naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte doivent être munis d'un certificat de navigabilité pour navigation restreinte côtière qui n'est valable que pour la zone qui y est indiquée.

Le certificat est délivré et la durée de sa validité est prolongée, le cas échéant, conformément à l'article 2.2.3.10, § 3, par les contrôleurs de la navigation.

Sans préjudice de l'article 2.2.3.9, le Roi fixe les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation déterminent les limites d'une zone de navigation restreinte.

Art. 2.2.3.8. Régime spécial pour les voyages spéciaux

Les navires de mer qui entreprennent un voyage spécial doivent être munis d'une autorisation de départ fournie pour la durée et aux conditions fixées par les contrôleurs de la navigation.

L'autorisation de départ n'est fournie que si le voyage spécial ne présente aucun danger pour la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou pour l'environnement marin.

A l'étranger, l'autorisation de départ n'est donnée que sur rapport favorable d'experts d'un organisme agréé désignés par les contrôleurs de la navigation.

Les navires ayant à bord une autorisation de départ ne doivent pas être munis d'un certificat de navigabilité.

Art. 2.2.3.9. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

1° en fonction du service et de la navigation auxquels un navire de mer est destiné, les conditions dans lesquelles un navire de mer doit se trouver pour être en état de sécurité, en particulier les prescriptions relatives :

- a) à la construction et l'état d'entretien;
- b) aux moyens de sauvetage;
- c) aux agrès et appareils, aux objets d'armement, aux pièces détachées, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange;
- d) aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation et aux moyens de télécommunication;
- e) aux machines de propulsion, dont les moteurs et les groupes électrogènes de secours, de même qu'aux appareils mécaniques et électriques et aux chaudières;
- f) à l'aptitude physique, aux brevets, permis et autres attestations de même nature, qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, au nombre de membres d'équipage, ainsi qu'à la composition de l'équipage;
- g) au nombre de passagers qui peuvent être transportés;
- h) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;
- i) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;
- j) à la stabilité, à l'arrimage, au lestage et à la sollicitation de la structure du navire;
- k) aux engins de levage;

2° les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la navigation peuvent, dans des cas particuliers, accorder une dispense d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés d'exécution;

3° la mesure dans laquelle les navires de mer doivent satisfaire aux dispositions établies en vertu du 1°, ainsi que les attributions des contrôleurs de la navigation;

4° les obligations des commandants et autres personnes embarquées ainsi que des propriétaires de navire, relatives à la sécurité des navires de mer;

5° les conditions auxquelles les organismes peuvent être agréés et mandatés à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites des navires de mer belges afférentes à des certificats concernant la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires de mer et, le cas échéant, à délivrer ou à renouveler ces certificats;

6° des règles spéciales pour des navires sans équipage.

Sous-section 2. - Certificats

Art. 2.2.3.10. Certificat de navigabilité

§ 1er. Le certificat de navigabilité est délivré par le Contrôle de la navigation.

Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de ce titre et des arrêtés pris en exécution de celui-ci.

§ 2. Le Roi fixe les conditions dans lesquelles le certificat de navigabilité est demandé et délivré, ainsi que la teneur et la durée de la validité de celui-ci.

§ 3. La validité du certificat de navigabilité peut faire l'objet d'une seule prolongation par les contrôleurs de la navigation, d'une durée maximale d'un mois. Elle n'est pas renouvelable.

Le contrôleur de la navigation fait mention de la prolongation sur le certificat.

§ 4. Le certificat de navigabilité perd de plein droit sa validité dans le cas où un ou plusieurs des certificats internationaux requis conformément à l'article 2.2.3.14 cessent d'être valables pour quelque raison que ce soit.

Art. 2.2.3.11. Certificat provisoire de navigabilité

§ 1er. Lorsqu'un navire de mer est mis sous pavillon belge à l'étranger et que le Contrôle de la navigation est dans l'impossibilité de délivrer un certificat de navigabilité, le navire de mer doit être muni d'un certificat provisoire de navigabilité.

Ce certificat est délivré par le Contrôle de la navigation sur rapport favorable d'une organisation agréé.

Le certificat provisoire peut toutefois être délivré sans intervention d'un organisme agréé si le commandant ou un autre représentant du propriétaire du navire produit des certificats étrangers en cours de validité, nationaux ou internationaux, attestant qu'il a été satisfait à tous les points couverts par le certificat de navigabilité.

§ 2. Lorsqu'un navire de mer belge se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de faire renouveler son certificat de navigabilité avant la date d'expiration, le cas échéant prorogée conformément à l'article 2.2.3.10, § 3, il doit être pourvu d'un certificat provisoire de navigabilité délivré par le Contrôle de la navigation sur rapport favorable d'un organisme agréé.

§ 3. La validité du certificat provisoire de navigabilité expire en tout cas à l'arrivée du navire de mer dans un port belge ou, pour les navires de mer visés à l'article 2.2.3.12, à l'arrivée du navire de mer dans le port où celui-ci relâche le plus fréquemment dans le cas où il y arrive avant d'atteindre un port belge.

Art. 2.2.3.12. Navires de mer belges ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge

§ 1er. Le certificat de navigabilité d'un navire de mer belge ne rejoignant jamais ou qu'exceptionnellement un port belge peut être délivré par le Contrôle de la navigation conformément à l'article 2.2.3.11, § 1^{er}, deuxième alinéa.

Dans le cas où le navire de mer ne se trouve pas dans un port belge et se trouve dans l'impossibilité de faire

renouveler son certificat de navigabilité endéans le délai prescrit, il sera fait application de l'article 2.2.3.11, § 2 par analogie.

§ 2. Dans le cas où un navire de mer belge qui ne rejoint jamais ou qui ne rejoint qu'exceptionnellement un port belge ne peut pas satisfaire aux conditions visées au paragraphe 1er, les contrôleurs de la navigation déterminent la procédure pour l'obtention du certificat de navigabilité. Les contrôleurs de la navigation peuvent se rendre au navire à cet effet. Sans préjudice de la redevance redevable conformément à l'article 2.2.3.5, les frais - dont frais de séjour et de déplacement - sont indemnisés par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.

§ 3. L'article 2.2.3.11, § 3, est applicable par analogie à la délivrance des certificats visés au présent article.

[Art. 2.2.3.13.](#) Conséquences d'avaries et de modifications

§ 1er. Dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les contrôleurs de la navigation.

Dans le cas où le navire de mer [¹ ne se trouve pas en Belgique]¹, le commandant ou un autre représentant du propriétaire du navire désigne un organisme agréé.

§ 2. En dehors des cas visés au paragraphe 1er, dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie, ou en cas d'incident qui fait présumer qu'une avarie peut lui être survenue, et que ce navire de mer est ensuite entré dans un port ou dans le cas où une avarie est survenue ou que la présomption d'une avarie est née pendant le séjour dans un port, le voyage ne peut pas être poursuivi, avant que le commandant ne soit entré en contact avec les contrôleurs de la navigation pour émettre un rapport sur l'avarie et recevoir leurs instructions. Dans le cas où les contrôleurs de la navigation sont d'avis que l'avarie ne doit pas être réparée immédiatement, ils délivrent au commandant une déclaration écrite fixant les conditions dans lesquelles le voyage peut être poursuivi sans inconvénient.

A l'étranger, le commandant entre en contact avec le Contrôle de la navigation ou, si ceci n'est pas possible, avec un représentant d'un organisme agréé. Les contrôleurs de la navigation ou le représentant de l'organisme agréé délivre une déclaration écrite certifiant que la réparation a été convenablement exécutée ou que le voyage peut être poursuivi sans inconvénient dans les conditions mentionnées dans cette déclaration. Les contrôleurs de la navigation peuvent se rendre au navire à cet effet. Sans préjudice de la redevance due conformément à l'article 2.2.3.5, les frais - dont frais de séjour et de déplacement - sont indemnisés par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.

Dans le cas où, à l'étranger, les personnes visées à l'alinéa précédent ne sont pas disponibles, le commandant peut poursuivre le voyage sous sa propre responsabilité et sous l'obligation de consigner les faits au journal de bord.

§ 3. Une copie des rapports et déclarations des experts doit être envoyée sans délai aux contrôleurs de la navigation.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 14, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.3.14.](#) Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

- 1° les certificats internationaux dont chaque navire de mer belge doit être pourvu, suivant la catégorie dans laquelle il est rangé par l'arrêté concerné et conformément aux règles et conditions qui y sont prévues;
- 2° les conditions dans lesquelles les certificats internationaux sont délivrés aux navires de mer étrangers conformément aux conventions internationales auxquelles la Belgique est partie;
- 3° la teneur et la durée de validité des certificats visés aux 1° et 2°.

[Art. 2.2.3.15.](#) Experts et classification

§ 1er. Tout navire de mer inscrit au registre d'un organisme agréé et qui y est rangé dans la plus haute classe de sa catégorie est dispensé des constatations à effectuer par le Contrôle de la navigation ou par l'expert ou les experts sur les points qui ont fait l'objet de la surveillance dudit organisme.

La même dispense peut être accordée quand les certificats sont délivrés par un service public compétent étranger.

Les contrôleurs de la navigation peuvent toutefois vérifier si les conditions déterminées pour l'obtention du certificat de classification ou d'autres certificats ont été observées et, au besoin, imposer des constatations complémentaires.

§ 2. Le Roi autorise l'organisme agréé à exécuter les tâches dans le présent chapitre et désigne quels sont les services publics étrangers compétents dont les certificats peuvent être acceptés, et détermine les conditions dans lesquelles ils peuvent l'être.

[Art. 2.2.3.16.](#) [¹ § 1er. Pour l'application du présent chapitre ou de ses arrêtés d'exécution, les membres du personnel industriel qui remplissent les conditions du paragraphe 2, ne sont pas considérés comme étant des passagers.

§ 2. Tous les membres du personnel industriel doivent :

1. avoir au moins 16 ans ;
2. avant l'embarquement, recevoir une formation appropriée en matière de sécurité qui satisfait à la norme fixée au paragraphe 2.1 de la section A-VI/1 du Code STCW ;
3. recevoir à bord du navire une formation de familiarisation spécifique en matière de sécurité qui inclut, sans

toutefois s'y limiter, l'agencement du navire et la manutention du matériel de sécurité, selon qu'il convient ; la norme utilisée est celle fixée au paragraphe 1er de la section A-VI/1 du Code STCW ;

4. être familiarisés avec des procédures spécifiques, par exemple les procédures de transfert à bord du navire et hors du navire lorsqu'il est en mer;

5. être pris en compte dans le matériel de sauvetage ;

6. porter des vêtements et un équipement de protection individuelle adaptés aux risques pour la sécurité auxquels ils seront exposés à la fois lorsqu'ils seront à bord du navire et lorsqu'ils seront transférés en mer ;

7. satisfaire aux normes médicales qui sont fixées dans la section A-I/9 du Code STCW applicable aux mécaniciens.]¹

(1)<Inséré par L 2020-06-16/12, art. 6, 002; En vigueur : 10-07-2020>

CHAPITRE 4. - Statut réel

Art. 2.2.4.1. Application internationale

§ 1er. Les droits sur un navire de mer sont régis par :

1° le droit de l'Etat du registre d'origine du navire inscrit dans un registre d'affrètements coque nue;

2° faute d'inscription dans un registre d'affrètements coque nue, le droit de l'Etat où le navire de mer est enregistré ou immatriculé;

3° faute d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit de l'Etat du port d'attache du navire de mer;

4° faute de port d'attache, le droit de l'Etat où le navire de mer est habituellement utilisé ou, si cet Etat ne peut pas être déterminé, le droit de l'Etat où le navire de mer se trouve.

§ 2. Les droits sur un navire de mer en construction ou en transformation sont régis par le droit de l'Etat où le navire est enregistré ou immatriculé et, faute d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'Etat où le navire de mer est, respectivement, construit ou transformé.

En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat, respectivement, de construction ou de transformation.

§ 3. Le droit visé aux paragraphes précédents est le droit en vigueur au moment où les droits sur le navire sont invoqués.

Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire sont régies par le droit en vigueur au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

§ 4. Le droit visé aux paragraphes précédents détermine en particulier :

1° le caractère mobilier ou immobilier du navire de mer;

2° ce qui constitue un élément du navire ou un accessoire du navire de mer;

3° quels droits peuvent exister sur un navire de mer, et quelle est la nature et quel est le contenu de ces droits;

4° de quelle façon ces droits naissent, changent, se transmettent et s'éteignent, et quel est leur rapport réciproque;

5° les titulaires de ces droits;

6° la disponibilité de ces droits;

7° la publication et l'opposabilité de ces droits;

§ 5. Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent également aux droits sur les navires de mer en construction ou en transformation.

Art. 2.2.4.2. Autre réglementation

Ne s'appliquent pas aux navires :

1° [¹ ...]¹

2° les articles 87 et 89 du Code de droit international privé.

(1)<L 2020-02-04/16, art. 32, 005; En vigueur : 01-09-2021>

Art. 2.2.4.3. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent au présent titre sont nulles.

Art. 2.2.4.4. Bien meuble

Les navires de mer sont meubles.

Ils ne deviennent immeubles par incorporation que s'ils deviennent des engins fixes par suite de cette incorporation.

Ils ne deviennent pas immeubles par destination.

Art. 2.2.4.5. Manières dont on acquiert la propriété

§ 1er. La propriété d'un navire de mer s'acquiert :

1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;

2° par délaissement, [² ...]² confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.

§ 2. Un navire enregistré ne peut faire l'objet d'un don manuel.

§ 3. En matière de navires de mer enregistrés, la possession ne vaut pas titre.

Le possesseur d'un navire de mer non enregistré n'acquiert des droits sur ce navire que par prescription trentenaire [¹ conformément aux articles 3.26 et 3.27 du Code civil]¹.

(1)<L 2020-02-04/16, art. 26, 005; En vigueur : 01-09-2021>

(2)<L 2021-06-16/17, art. 15, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.4.6.](#) Preuve de la propriété

Sans préjudice d'autres dispositions relatives à la preuve et à l'opposabilité des actes et jugements inscrits dans un registre naval, le juge peut dans tous les cas déduire des mentions reprises en exécution des dispositions relatives à l'enregistrement des navires de mer dans un registre naval ainsi que des documents délivrés par des autorités relativement à un navire de mer des présomptions de fait concernant la propriété du navire de mer.

[Art. 2.2.4.7.](#) Autres droits sur les navires

§ 1er. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit terrestre sur des meubles peuvent être constitués sur des navires de mer.

En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des navires.

§ 2. L'article 2.2.4.6 s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités sur des navires, aux droits personnels sur des navires et à la gestion nautique.

[Art. 2.2.4.8.](#) Droits sur éléments et accessoires des navires

Les droits sur un navire de mer s'étendent aux éléments du navire et, à moins de convention contraire, aux accessoires du navire.

[CHAPITRE 5.](#) - Sûretés sur navires

[Section 1ère.](#) - Dispositions générales

[Art. 2.2.5.1.](#) Application internationale

§ 1er. Les droits de priorité, privilèges, hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière sur un navire de mer ou sur un navire de mer en construction sont régis par le droit de l'Etat où, respectivement, le navire de mer ou le navire de mer en construction a été enregistré.

En cas d'inscription dans un registre d'affrètement coque nue, le droit de l'Etat du registre d'origine continue de s'appliquer.

Le droit visé aux alinéas précédents est le droit applicable lorsque les droits sur le navire de mer sont invoqués. Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire de mer sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

Le droit visé aux alinéas précédents règle notamment :

1° les sûretés visées à l'alinéa 1er qui peuvent grever un navire de mer, un navire de mer en construction ou un navire de mer en transformation, ainsi que la nature et le contenu de ces sûretés;

2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent, et leurs rapports mutuels;

3° les titulaires de ces sûretés;

4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;

5° leurs rangs respectifs, sans préjudice du paragraphe 2.

§ 2. L'opposabilité aux tiers des droits de rétention sur navires est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel le navire de mer, le navire de mer en construction ou le navire de mer en transformation se trouve lorsque ces droits sont invoqués.

§ 3. La procédure relative à l'exercice des sûretés sur navires est régie par le droit de l'Etat du tribunal devant lequel elle est menée.

§ 4. En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

[Art. 2.2.5.2.](#) Interprétation

Les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires et les droits de rétention sur navires sont interprétés de manière restrictive.

[Art. 2.2.5.3.](#) Autre réglementation

§ 1er. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° du Règlement (UE) 2015/848 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2015 relatif aux procédures d'insolvabilité (refonte);

2° de l'article 119 du Code de droit international privé.

§ 2. Sauf dérogation expresse, la loi hypothécaire ne s'applique pas aux sûretés sur navires.

[Art. 2.2.5.4.](#) Clauses dérogatoires

Sauf exception expresse, les clauses qui dérogent au présent chapitre sont nulles.

[Art. 2.2.5.5.](#) Types de sûretés sur navires

§ 1er. Sans préjudice d'une clause de réserve de propriété, les droits de priorité entre les créanciers d'un navire de mer, un navire de mer en construction ou un navire de mer en transformation résultent exclusivement de sûretés sur navires ou d'un gage visé au paragraphe 2.

En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

§ 2. Seul un navire non enregistré peut faire l'objet d'un gage au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

Art. 2.2.5.6. Naissance et preuve des droits de priorité sur navires et des privilèges sur navires

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires résultent de la loi et sont attachés à la qualité de la créance. Ils ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

Art. 2.2.5.7. Qualité du débiteur

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires s'établissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit armateur du navire de mer, du navire de mer en construction ou du navire de mer en transformation, soit employeur du membre d'équipage concerné.

Toutefois, lorsque le débiteur s'est trouvé désaisi du navire de mer par un acte illicite et que le créancier ou son successeur n'est pas de bonne foi, aucun droit de priorité sur navire ou privilège sur navire ne peut être exercé.

En vue de l'application du présent article, un navire de mer en construction ou en transformation est considéré comme un navire de mer dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

Art. 2.2.5.8. Cession et subrogation

La cession d'une créance assortie d'un droit de priorité sur navire ou d'un privilège sur navire, ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, entraîne la cession du droit de priorité sur navire ou du privilège sur navire.

Art. 2.2.5.9. Droit de suite

§ 1er. Les sûretés sur navires suivent le navire de mer, nonobstant tout changement de propriété, d'enregistrement ou de pavillon.

§ 2. Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre le navire de mer grevé.

Art. 2.2.5.10. Causes d'extinction de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires

Les privilèges sur navires et les hypothèques sur navires s'éteignent :

- 1° par l'extinction de l'obligation principale;
- 2° par la renonciation du créancier;
- 3° par la vente forcée du navire de mer;
- 4° par l'aliénation volontaire du navire de mer, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions visées aux articles 2.2.5.19 et 2.2.5.44.

Section 2. - Droits de priorité sur navires

Art. 2.2.5.11. Frais visés par un droit de priorité sur navire

§ 1er. En cas de saisie-exécution sur navire de mer, les frais de justice dus à l'autorité et les frais de garde et de conservation exposés dans le dernier port, ainsi que les éventuels frais dus à une autorité indiqués le cas échéant par le législateur régional ou communautaire compétent sont réglés sur le produit de la vente par préférence à toute autre créance, pourvu que ces frais de justice et ces frais :

- 1° aient été exposés à partir du commandement de payer, sauf en cas de transformation de saisie conservatoire, auquel cas les frais exposés à partir de cette dernière saisie seront pris en compte;
- 2° aient été liés au navire de mer saisi;
- 3° aient été exposés dans l'intérêt commun des créanciers; et
- 4° aient été nécessaires en vue de la vente, de la détermination du rang et du partage du produit de la vente.

§ 2. Peuvent notamment être visés par les frais au premier paragraphe :

- 1° les frais de la première saisie conservatoire sur le navire de mer concerné;
- 2° les frais de séquestre judiciaire;
- 3° les frais d'assistance, d'entretien et de réparation du navire de mer concerné;
- 4° les frais de livraison des biens de consommation en vue du séjour dans le port;
- 5° les sommes dues au commandant et aux membres de l'équipage, liées à leurs activités à bord du navire de mer concerné dans le port, en ce compris les remboursements dus à ces personnes des frais visés au présent paragraphe et des frais de rapatriement;
- 6° les frais de placement à bord, dans le port, de personnes en remplacement du capitaine ou de l'équipage et en vue de la garde du navire de mer ou de l'exécution de manoeuvres;
- 7° les primes d'assurance pour la période du séjour dans le port jusqu'à la vente forcée.

§ 3. Ne sont en aucun cas visés par les frais au premier alinéa :

- 1° les frais de saisie conservatoire levée;
- 2° les frais de saisie conservatoire pratiquée après la première saisie conservatoire;
- 3° les frais exposés en vue de l'obtention d'un titre exécutoire;
- 4° les frais relatifs aux accessoires du navire ne se trouvant plus à bord, sauf lorsqu'ils ont été exposés dans le cadre de l'entretien ou de la réparation du navire de mer;
- 5° les frais exposés en vue de l'usage du navire de mer après la vente forcée;
- 6° les primes d'assurance pour la période après la vente forcée.

[Art. 2.2.5.12.](#) Rang

Les créances visées par le droit de priorité sur navire sont de rang égal et payées au marc le franc.

[Section 3.](#) - Privilèges sur navires

[Art. 2.2.5.13.](#) Notion

Dans la présente section, l'on entend par " voyage " tout déplacement d'un navire entre deux ports.

[Art. 2.2.5.14.](#) Créances visées par un privilège sur navire

§ 1er. Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le navire de mer et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes :

1° les créances du commandant et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du navire de mer concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;

2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de :

- a) la rémunération du chef d'assistance; et
- b) la contribution du navire de mer en avarie commune;

3° les créances indemnisant :

- a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;
- b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;

c) [¹ ...]¹

4° les frais exposés par les autorités fédérales en lien avec les inspections du navire de mer et les amendes administratives imposées conformément au présent code dues pour des infractions commises avec le navire de mer.

5° les cotisations de sécurité sociale dues sur base d'un emploi d'un marin sur un navire de mer à l'organisme percepteur de ces cotisations, ainsi que les cotisations dont ce dernier assure la perception.

§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont uniquement privilégiées en principal.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 16, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.5.15.](#) Exclusion des privilèges pour certains types de dommages

Par dérogation à l'article 2.2.5.14, aucun privilège n'est lié aux créances qui proviennent ou résultent :

1° d'un dommage découlant du transport maritime d'hydrocarbures, d'hydrocarbures de soute ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou une autre sûreté;

2° d'un dommage provenant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

[Art. 2.2.5.16.](#) Rang primant les hypothèques sur navires

Les privilèges sur navires priment toujours les hypothèques sur navires, les mortgages reconnus et les charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, ainsi que le gage visé à l'article 2.2.5.5, § 2.

[Art. 2.2.5.17.](#) Rang

§ 1er. Les créanciers privilégiés prennent rang et sont payés conformément au rang de leur créance déterminé dans les paragraphes suivants.

§ 2. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat d'engagement maritime portant sur plusieurs voyages viennent au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ 3. Les créances qui bénéficient du même rang en vertu du paragraphe 2 prennent rang entre elles dans l'ordre où elles sont mentionnées à l'article 2.2.5.14.

Les créances reprises sous un même numéro viennent en concurrence.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les créances visées à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, dans cette catégorie, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Pour l'application du présent paragraphe, et sauf régime contraire instauré par le législateur régional ou communautaire compétent :

1° les créances se rattachant aux impositions, aux cotisations de sécurité sociale, aux redevances ou aux perceptions ou indemnités de même nature imposées par les pouvoirs publics ou l'Union européen auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a lié, le cas échéant, un privilège sur navire, mais auxquelles aucun droit de priorité sur navire n'est lié, priment tous les autres privilèges sur navires; et

2° les demandes d'indemnisation de dommage auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a, le cas échéant, lié un privilège sur navire, sont assimilées aux créances visées à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°.

§ 4. En cas d'insuffisance du prix, les créances qui viennent au même rang sont payées au marc le franc.

[Art. 2.2.5.18.](#) Causes d'extinction

Sauf dans les cas visés à l'article 2.2.5.10, les privilèges sur navires s'éteignent :

1° à l'expiration du délai de déchéance d'un an;

2° par la constitution du fonds de limitation tel que visé à l'article 2.3.2.47 à l'égard des créanciers concernés et des créances concernées qui sont effectivement soumises à la limitation de responsabilité.

[Art. 2.2.5.19.](#) Extinction par aliénation volontaire

Les privilèges sur navires s'éteignent par l'aliénation volontaire, dans les conditions suivantes :

1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 2.2.1.12;

2° que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à au moins huit jours d'intervalle :

a) au Moniteur Belge;

b) sur le site web du Registre naval belge;

c) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi;

3° qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de priorité du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

[Art. 2.2.5.20.](#) Extinction par déchéance

§ 1er. Le délai d'extinction visé à l'article 2.2.5.18, 1°, court :

1° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 1°, à partir du jour de la terminaison du contrat d'engagement maritime ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

2° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;

3° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;

4° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;

5° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, b), à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

6° [1 ...]1

7° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1^{er}, 4°, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée ou en ce qui concerne une amende administrative, à compter du jour auquel il n'est plus possible de faire appel de la décision de l'autorité de sanction ou à compter de la date du passage en force de chose jugée de la décision judiciaire;

8° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 5°, à partir du jour où les cotisations sont dues à l'organisme percepteur de ces cotisations;

9° pour le privilège sur navire introduit par le législateur régional ou communautaire compétent, sauf régime contraire, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée.

§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 2.2.5.18, 1°, n'éteint pas le privilège sur navire si :

1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le navire, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou

2° avant l'expiration, le navire fait l'objet d'une saisie-exécution; ou

3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution sur le navire est interdit par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 17, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 4.](#) - Droits de rétention sur navires

[Art. 2.2.5.21.](#) Autre réglementation

Le chapitre III du titre XVII du livre III du Code civil ne s'applique pas au droit de rétention sur navire visé à l'article 2.2.5.22.

[Art. 2.2.5.22.](#) Droit de rétention du chantier naval

§ 1er. Sauf disposition dérogatoire, le chantier naval chargé de la construction, de l'équipement, de la transformation ou de la réparation d'un navire dispose d'un droit de rétention sur le navire.

§ 2. Le droit de rétention sur navire octroie au chantier naval le droit de suspendre la délivrance du navire de mer qu'il a en sa possession et auquel sa créance se rapporte, jusqu'à ce que sa créance soit réglée.

§ 3. En cas de vente forcée du navire de mer après saisie, le chantier naval doit délivrer le navire de mer à l'acquéreur.

Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de priorité sur navire, d'un privilège sur navire et les créanciers hypothécaires.

Si le navire de mer auquel le droit de rétention se rapporte n'a pas été enregistré en Belgique, le Registre naval belge se limite alors au dépôt de l'acte concerné dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à

l'inscription du droit de rétention dès l'enregistrement du navire de mer. Dans l'attente, le dépôt entraîne la conséquence visée à l'alinéa 2. A compter du dépôt, le chantier naval a en outre priorité sur les créanciers enregistrés ultérieurement au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

§ 4. Le droit de rétention sur navire de mer s'éteint lorsque le navire, autrement qu'à la suite d'une vente forcée, cesse d'être en la possession du chantier naval.

[Art. 2.2.5.23.](#) Autres droits de rétention

Aucun autre droit de rétention que celui visé à l'article 2.2.5.22 n'est opposable aux tiers.

[Section 5.](#) - Hypothèques sur navires

[Sous-section 1ère.](#) - Dispositions générales

[Art. 2.2.5.24.](#) Autre réglementation

La présente section s'applique sans préjudice :

1° de la section 5 du chapitre 3 de la loi hypothécaire;

2° de l'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires;

3° du chapitre 2 du titre 4 du livre VII du Code de droit économique,

pour autant que ces législations portent sur les crédits garantis par une hypothèque sur navire.

[Art. 2.2.5.25.](#) Biens susceptibles d'hypothèque sur navire

Les navires, les navires en construction et les navires en transformation peuvent être grevés d'une hypothèque sur navire.

[Art. 2.2.5.26.](#) Constitution de l'hypothèque sur navire

Une hypothèque sur navire peut être constituée par la convention des parties et dans les autres cas établis par la loi.

[Art. 2.2.5.27.](#) Capacité de l'affectant hypothécaire sur navire

§ 1er. A peine de nullité absolue, une hypothèque sur navire ne peut être constituée que par une personne qui a la capacité d'alléner le navire, le navire en construction ou le navire en transformation.

§ 2. Les navires des mineurs et des interdits ne peuvent être hypothéqués que pour les causes et dans les formes établies par la loi.

[Art. 2.2.5.28.](#) Constitution par le commandant ou un mandataire

Une hypothèque sur navire ne peut être constituée que par le commandant ou un mandataire lorsqu'il dispose d'un mandat exprès l'en chargeant.

[Art. 2.2.5.29.](#) Forme

L'hypothèque sur navire peut être constituée par acte authentique ou par acte sous signature privée.

[Art. 2.2.5.30.](#) Election de domicile

L'acte de constitution d'hypothèque contient élection de domicile par le créancier à une adresse en Belgique.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites à l'adresse du créancier mentionnée dans l'acte ou, à défaut d'une adresse en Belgique, au procureur du Roi de Bruxelles.

Il est loisible au créancier ou à ses représentants de changer ou de supprimer le domicile élu au moyen d'une déclaration sous signature privée ou sous forme authentique, qu'ils peuvent faire inscrire au registre des navires de mer ou au registre des bateaux de navigation intérieure.

[Art. 2.2.5.31.](#) Hypothèque sur un navire en construction

Une hypothèque peut être constituée sur un navire en construction dès que le contrat de construction a été signé et, lorsque le constructeur construit pour son propre compte, dès que le navire a été enregistré ou immatriculé.

[Art. 2.2.5.32.](#) Hypothèque sur navire conditionnelle ou annulable

§ 1er. Lorsque le droit de l'affectant hypothécaire sur le navire est soumis à une condition suspensive ou résolutoire, ou lorsque ce droit est susceptible d'annulation, l'hypothèque sur navire est soumise à la même condition ou est susceptible de la même annulation, selon le cas.

§ 2. Par dérogation à l'article 2.2.5.27, § 1er, le maître de l'ouvrage au contrat de construction qui n'a pas encore obtenu le droit de propriété peut constituer une hypothèque sous la condition suspensive de l'obtention de ce droit.

[Art. 2.2.5.33.](#) Délimitation de l'hypothèque sur navire

A peine de nullité absolue, l'hypothèque doit être constituée sur un ou plusieurs navires spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Sans préjudice de l'article 2.2.1.27, la désignation du navire ou des navires peut s'effectuer au moyen de tout

élément utile, dont ceux relatifs à l'enregistrement ou à l'immatriculation.

[Art. 2.2.5.34.](#) Indivisibilité des hypothèques sur navires

Une hypothèque peut être constituée sur plus d'un navire.

Sauf disposition dérogatoire, l'hypothèque est indivisible et subsiste en entier sur tous les navires grevés et sur chaque portion de ces navires.

[Art. 2.2.5.35.](#)^[1] Eléments du navire et accessoires du navire^[1]

L'hypothèque constituée sur un navire, sur un navire en construction ou sur un navire en transformation s'étend :

1° aux éléments du navire;

2° sauf disposition dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8 ^[1] et aux accessoires du navire^[1].

(1)<L 2021-06-16/17, art. 18, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.5.36.](#) Individualisation des matériaux de construction du navire

Sauf clause dérogatoire, l'hypothèque sur le navire en construction ou en transformation s'étend aux matériaux, éléments du navire, accessoires du navire et autres choses qui sont la propriété du propriétaire du navire, identifiés et présents sur le chantier en vue de leur traitement, de leur incorporation ou de leur placement sur le navire concerné.

[Art. 2.2.5.37.](#) Subrogation réelle

§ 1er. Lorsque le navire a subi une avarie mais que l'indemnité n'est pas employée à la réparation du navire et que la sûreté ne suffit donc pas, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur l'indemnité.

§ 2. En cas de perte du navire ou d'innavigabilité, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur les choses sauvées ou leur produit.

§ 3. Lorsque le débiteur apporte la preuve que l'avarie, la perte ou l'innavigabilité est née en dehors de sa faute personnelle, il a le droit de constituer une hypothèque équivalente sur un autre navire ou de fournir une autre sûreté équivalente en remplacement du paiement de la créance.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent sauf stipulations contraires et sous réserve des dispositions relatives à l'enlèvement d'épaves.

[Art. 2.2.5.38.](#) Hypothèque sur navire pour sûreté de l'ouverture d'un crédit

§ 1er. L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable. Elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créancier, laquelle pourra être établie par tous les moyens légaux.

§ 2. Le créancier conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit.

L'opposition doit être signifiée au Registre naval belge et au créancier, et doit contenir une élection de domicile au sein de la Belgique.

Le Registre naval belge inscrira cette opposition et mention de cette inscription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura effet que pendant deux ans, si elle n'est renouvelée : il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

[Art. 2.2.5.39.](#) Hypothèque sur navire pour sûreté de créances futures

Une hypothèque peut être constituée pour sûreté de créances futures à la condition qu'au moment de la constitution de l'hypothèque, les créances garanties soient déterminées ou déterminables. Son rang est fixé au jour de son inscription, sans égard aux époques auxquelles les créances garanties prennent naissance.

[Art. 2.2.5.40.](#) Révocabilité de certaines hypothèques sur navires

Si une hypothèque est constituée pour sûreté de créances futures pouvant naître pendant une durée indéterminée ou pour sûreté de créances découlant d'un contrat à durée indéterminée, la personne contre laquelle une telle hypothèque est inscrite ou le tiers détenteur du navire affecté de l'hypothèque peut à tout moment résilier l'hypothèque, moyennant un préavis d'au moins trois mois et de maximum six mois, lequel préavis est adressé au créancier par envoi recommandé avec accusé de réception. Le délai de préavis prend cours à la date de l'accusé de réception.

Quant aux créances futures, la résiliation a pour conséquence que l'hypothèque sur navire ne garantit plus que les créances garanties qui existent à l'expiration du délai de préavis. Quant aux contrats à durée indéterminée, restent garanties par l'hypothèque sur navire les seules créances issues de l'exécution de ces contrats qui existent à l'expiration du délai de préavis.

Celui qui résilie l'hypothèque sur navire peut exiger que le créancier lui notifie par écrit l'inventaire des créances encore garanties au terme du délai de préavis.

[Art. 2.2.5.41.](#) Intérêt garanti

L'hypothèque sur navire qui a été inscrite pour un capital générant des intérêts garantis, au même rang que le principal, trois années d'intérêts au plus.

[Art. 2.2.5.42.](#) Rang

Entre les créanciers hypothécaires, le rang est déterminé par le jour de l'inscription et, si les hypothèques sur navires sont inscrits le même jour, par le numéro d'ordre de l'inscription.

[Art. 2.2.5.43.](#) Envoi en possession du navire

§ 1er. Il est permis de stipuler dans l'acte hypothécaire que si les engagements pris envers lui ne sont pas respectés, le créancier hypothécaire aura le droit de se faire envoyer en possession du navire s'il est le premier inscrit et si ce droit a été publié par l'inscription.

§ 2. Le créancier est envoyé en possession du navire par ordonnance rendue sur requête conformément à l'article 1025 et suivants du Code judiciaire par le tribunal de l'entreprise ayant pouvoir de juridiction sur l'arrondissement dans lequel est situé le port d'attache du navire.

L'envoi en possession est toujours précédé, dans un délai de dix jours, par un commandement de payer.

Ce commandement contient :

1° l'indication du titre en vertu duquel il est fait et la copie entière de ce titre, à moins que sa signification au créancier ait déjà été effectuée dans les trois ans précédant le commandement, ou lorsqu'il s'agit d'un acte authentique ou d'un acte sous signature privé établissant une hypothèque sur navire;

2° la date du jour, mois et an;

3° le nom, profession et domicile de la partie poursuivante;

4° l'élection de domicile en Belgique, à laquelle toute signification, même d'offres réelles de paiement, pourra ensuite être faite valablement;

5° le nom et le domicile de l'huissier de justice et l'indication de l'adresse de son étude;

6° le nom et le domicile ou, à défaut de domicile, la résidence du débiteur;

7° l'indication de la somme due et la mention que faute de paiement, il sera procédé à l'envoi en possession du navire, dont l'on indiquera également le nom, l'espèce, le tonnage et le mode de puissance motrice;

8° la mention de la personne à laquelle copie de l'exploit est remise.

Il ne peut être statué sur la requête que quinze jours après sa signification au propriétaire, avec invitation de communiquer dans ce délai ses observations, s'il y échet, au tribunal.

L'ordonnance n'est exécutoire qu'après avoir été signifiée au propriétaire.

§ 3. L'ordonnance visée au paragraphe 2, alinéa 1er, peut être frappée d'opposition devant le tribunal de l'entreprise.

L'opposition est signifiée à la partie poursuivante.

Le jugement rendu sur cette opposition peut être frappé d'appel dans les quinze jours de la signification.

§ 4. L'ordonnance visée au paragraphe 2, alinéa 1er, et le jugement visé au paragraphe 3, alinéa 3, sont exécutoires nonobstant opposition.

Le tribunal peut subordonner l'exécution du jugement à la constitution d'une sûreté qu'il détermine et dont il fixe, s'il y a lieu, les modalités.

§ 5. Si le propriétaire n'est pas domicilié en Belgique, ou s'il n'y a pas fait élection de domicile, les significations, sauf celles mentionnées au paragraphe 2, seront faites au greffe du tribunal de l'entreprise.

Les délais fixés dans le présent article ne sont pas augmentés à raison des distances.

§ 6. L'exercice par le créancier des droits accordés en vertu des paragraphes précédents n'est pas suspendu par le décès ou la faillite du débiteur ou de l'affectant hypothécaire sur navire ou par une réorganisation judiciaire le concernant.

§ 7. L'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié à tous les créanciers inscrits, au domicile qu'ils ont élu dans l'inscription, et est également publié à deux reprises par extrait et à huit jours d'intervalle au moins :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

§ 8. Le dispositif de l'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié au commandant connu.

Si le navire se trouve en pays étranger, ce dispositif peut être notifié au commandant par l'intermédiaire du MIK.

§ 9. Le créancier envoyé en possession du navire doit respecter les engagements contractés sans fraude par le capitaine en tant que représentant du propriétaire du navire ou par l'armateur.

Il est responsable de sa gestion.

§ 10. Pendant un an à dater de la signification faite aux créanciers inscrits ou de la dernière publication, le débiteur, le propriétaire et tout créancier inscrit ou muni d'un titre exécutoire peuvent requérir le créancier envoyé en possession du navire de faire procéder à la vente du navire dans les formes prescrites par les articles 2.2.6.38, 2.2.6.39 et 2.2.6.40.

Le juge des saisies peut néanmoins, à la demande de tout intéressé, le débiteur dûment appelé ainsi que le propriétaire, les créanciers inscrits et, le cas échéant, les créanciers munis d'un titre exécutoire qui ont requis la vente, ordonner qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier maritime.

Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

[Art. 2.2.5.44.](#) Purge sur aliénation volontaire

§ 1er. L'hypothèque sur navire s'éteint par l'aliénation volontaire du navire, du navire en construction ou du navire en transformation sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinze jours à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles élus par eux dans les inscriptions :

1° un extrait de son titre contenant la date et la nature des actes, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, ou l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente;

2° l'indication de la date de l'inscription de son titre;

3° un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la deuxième le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Dans le cas où le titre du nouveau propriétaire comprendrait, en plus d'un navire hypothéqué, d'autres immeubles ou meubles, le cas échéant des navires, le prix de chaque navire frappé d'inscriptions particulières et distinctes sera déclaré dans la notification par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

§ 2. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de quiconque.

Sauf clause dérogatoire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

§ 3. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et être suivie, dans les dix jours, de la demande de résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue; elle ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

§ 4. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères et adjudications publiques, à la charge :

1° que cette réquisition sera signifiée par un huissier de justice au nouveau propriétaire, dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier;

2° qu'elle contiendra soumission du requérant, ou d'une personne désignée par lui, de porter le prix à cinq pour cent en dessus de celui stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire; cette enchère portera le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits; elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat;

3° que la même signification sera faite dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal;

4° que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou par son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de sa procuration; ils devront aussi être signés, le cas échéant, par le surenchérisseur;

5° que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges; ou, qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation;

6° que la signification contiendra citation, pour la réception de cette caution, à comparaître dans les trois jours devant le juge du lieu où se trouve le navire, et s'il est en cours de voyage, devant le juge du port d'attache.

Le surenchérisseur ne pourra en aucun cas être contraint d'étendre sa surenchère à d'autres biens que le navire hypothéqué pour sa créance. Sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses prédécesseurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celles des exploitations.

§ 5. Dans la procédure de réception de la caution, il n'est pas pris jugement de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.

Si la caution est rejetée, la surenchère est déclarée nulle et l'acquéreur maintenu, à moins qu'il n'ait été fait de surenchère par d'autres créanciers.

Si la caution est reçue, le jugement désigne l'officier ministériel chargé de procéder à la vente, et en fixe la date. Il y est procédé d'après les conditions primitives ou d'après un nouveau cahier des charges arrêté de commun accord entre le surenchérisseur et les parties intéressées.

§ 6. Lorsqu'une surenchère a été notifiée dans les termes des paragraphes qui précèdent, chacun des créanciers inscrits a le droit de se faire subroger à la poursuite, conformément à l'article 1609 du Code judiciaire, si le surenchérisseur ou le nouveau propriétaire ne donne pas suite à la procédure dans le mois de la surenchère.

Les articles 1610 et 1611 du code précité sont également applicables au cas de surenchère.

§ 7. Dix jours au moins avant l'adjudication, l'annonce de la revente est publiée :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'annonce visée dans le précédent alinéa mentionne :

1° la date et la nature de l'acte d'aliénation sur lequel la surenchère a été faite, et, le cas échéant, le nom du notaire qui l'a reçu;

2° le prix énoncé dans l'acte ou l'évaluation;

3° le montant de la surenchère;

4° les noms, profession et domicile du précédent propriétaire et du surenchérisseur;

5° le nom du navire ainsi que son mode de puissance motrice et, le cas échéant, la puissance des moyens de propulsion, les matériaux de sa coque, l'année de sa construction, ses dimensions et son tonnage;

6° le lieu où il est amarré;

7° l'indication du jour, heure et lieu de l'adjudication.

Une annonce reprenant les mêmes données peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 8. Les formalités prescrites par les paragraphes 4 et 7 doivent être observées à peine de nullité.

A peine de déchéance, les moyens de nullité doivent être proposés conformément à l'article 1331, alinéa 4, du Code judiciaire.

L'article 1331, alinéa 5, est applicable.

§ 9. Le surenchérisseur, même en cas de subrogation à la poursuite, est déclaré adjudicataire si, au jour fixé pour l'adjudication, il ne se présente pas d'autre enchérisseur.

L'article 2.2.6.46 du présent code et les articles 1585, 1586, 1589, 1590, 1591 et 1595 du Code judiciaire sont applicables à la surenchère.

§ 10. L'adjudicataire du navire est tenu, au-delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de l'inscription dans le registre naval concerné, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

§ 11. Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier paierait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires, ou si ces derniers, sommés par huissier de justice de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers, dans l'ordre de leurs créances.

§ 12. Si le navire est adjudgé après revente au nouveau propriétaire visé au paragraphe 1er, celui-ci aura recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre, et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque paiement.

§ 13. Sous réserve de l'article 2.2.6.46, l'adjudication par suite de surenchère sur aliénation volontaire ne peut être frappée d'aucune autre surenchère.

Les demandes en nullité devront être formées, à peine de déchéance, dans la quinzaine de la vente.

§ 14. A défaut, par les créanciers, d'avoir requis la mise aux enchères conformément au paragraphe 4, la valeur du navire demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront radiées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux dispositions du Code judiciaire. L'article 2.2.5.51 est applicable aux inscriptions.

Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges sur navires et hypothèques sur navires, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignat le prix jusqu'à concurrence de ses créances.

Il reste soumis aux privilèges sur navires et hypothèques sur navires venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont la libération n'a pas été réalisée.

[Art. 2.2.5.45.](#) Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés

Les hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, constitués sur des navires en vertu d'un droit étranger, sont reconnus et exécutoires à condition :

1° que ces hypothèques, mortgages et charges aient été constitués et publiés conformément au droit du pays où le navire a été enregistré ou immatriculé;

2° que le registre et tous les actes qui doivent obligatoirement être déposés conformément au droit visé au 1° soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies des actes puissent être obtenues;

3° que, soit le registre, soit les actes visés sous 2°, indiquent à tous le moins :

a) le nom et l'adresse de la personne en faveur de laquelle l'hypothèque, le mortgage ou l'autre charge a été constitué ou le fait que la sûreté a été constituée au porteur;

b) le montant maximal garanti, si cela est prescrit par le droit visé sous 1° ou si ce montant a été indiqué dans l'acte en vertu duquel a été constitué hypothèque, le mortgage ou l'autre charge;

c) la date et les autres données qui, conformément au droit visé sous 1°, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques, mortgages et charges.

[Sous-section 2.](#) - Publicité

[Art. 2.2.5.46.](#) Moment de l'inscription

L'hypothèque sur navire peut être inscrite tant qu'elle existe.

Elle ne peut plus être inscrite :

1° en cas de décès du débiteur, passé trois mois à compter de l'ouverture de la succession;

2° après l'inscription de l'acte d'aliénation;

3° après la faillite du débiteur;

4° après la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation.

L'effet des inscriptions prises avant l'ouverture d'une faillite est régi par les lois particulières sur la faillite.

[Art. 2.2.5.47.](#) Mentions lors de l'inscription

Hormis les énonciations prescrites à l'article 2.2.1.19, le Registre naval belge mentionne, le cas échéant :

1° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du principal;

2° [¹ ...]¹

3° la clause d'envoi en possession du navire;
4° l'élection de domicile.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 19, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.5.48.](#) Durée de validité de l'inscription

L'effet de l'inscription de l'hypothèque sur navire cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de quinze ans à compter du jour de sa constitution.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au Registre naval belge, de deux bordereaux signés par le créancier et contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

Un renouvellement de l'inscription après l'expiration du délai fixé à l'alinéa 1er vaudra également comme inscription première.

[Art. 2.2.5.49.](#) Cession de droits d'hypothèque sur navires

Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque sur navires est sous signature privé, le titre constitutif de l'hypothèque sur navires, portant la mention de l'inscription, doit être présenté au Registre naval belge. Le Registre naval belge fait mention de la cession sur l'acte sous signature privé.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous signature privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.

[Art. 2.2.5.50.](#) Radiation et réduction des inscriptions

Les inscriptions sont radiées ou réduites en vertu d'un acte par lequel le bénéficiaire de l'hypothèque accorde la mainlevée et consent à la radiation ou à la réduction, en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition.

La radiation ou la réduction est opérée par le Registre naval belge, soit sur le dépôt d'une expédition de [¹ l'acte authentique de mainlevée dans lequel le fonctionnaire instrumentant certifie unilatéralement que le créancier a marqué son accord à cette radiation ou réduction]¹, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie signée, soit sur le dépôt des deux originaux de l'acte sous signature privé, soit sur le dépôt d'une copie du jugement délivrée par le greffier, selon le cas.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré par le notaire que l'acte ne contient pas de condition ou de réserve.

Si l'acte de mainlevée est sous seing privé, la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation de l'acte constitutif d'hypothèque, portant la mention de l'inscription. Le Registre naval belge y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte de mainlevée est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous signature privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.

L'acte de mainlevée ou le jugement est inscrit dans le registre naval concerné.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 20, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.5.51.](#) Radiation d'office après vente forcée

En cas de la vente forcée d'un navire, toutes les inscriptions grevant le navire peuvent être radiées d'office par le Registre naval belge sur présentation d'un certificat délivré par l'huissier de justice belge qui a procédé à la vente forcée du navire.

Par ce certificat, l'huissier de justice atteste que le navire a été adjudgé pour quitte et libre de toutes charges et que l'acquéreur a payé le prix aux créanciers ou, à défaut de paiement, qu'il a effectué un versement libératoire de l'entièreté des sommes dont il est tenu.

Le certificat est inscrit dans le registre naval concerné.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt du certificat concerné dans le registre de dépôts.

[Art. 2.2.5.52.](#) Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction

Sauf clause dérogatoire, la demande en radiation ou en réduction de l'inscription d'une hypothèque sur navire, par action principale, sera portée devant le tribunal de l'entreprise de l'arrondissement où le navire a son port d'attache.

A défaut de port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer.

[Art. 2.2.5.53.](#) Actions contre les créanciers

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 naval, et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

[Art. 2.2.5.54.](#) Radiation sur ordre du tribunal

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 a été faite en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque l'hypothèque sur navire s'est effacée par les voies légales.

[CHAPITRE 6.](#) - Saisie sur navire

[Section 1ère.](#) - Saisie conservatoire sur navire

[Sous-section 1ère.](#) - Saisie conservatoire sur navires de mer

[Art. 2.2.6.1.](#) Notions

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° " 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 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 ou équipement d'un navire ou frais de cale;
 - m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;
 - n) débours du capitaine et des chargeurs, affréteurs ou agents, effectués 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;
 - ¹ r) les amendes administratives imposées conformément au présent code ou la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;¹
- 2° " personne " : toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les administrations et établissements publics;
- 3° " demandeur " : une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 21, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.2.6.2.](#) Application internationale et matérielle

§ 1er. La présente sous-section est applicable à toute saisie conservatoire sur un navire de mer belge, par une personne qui a son domicile ou son siège en Belgique.

§ 2. S'appliquent également à la saisie conservatoire sur navire visée à l'article 2.2.6.3, § 1er, les dispositions suivantes de cette section :

- 1° article 2.2.6.2, § 4;
- 2° article 2.2.6.3, § 2 à 5;
- 3° article 2.2.6.6;
- 4° article 2.2.6.7;
- 5° article 2.2.6.8;
- 6° article 2.2.6.9;
- 7° article 2.2.6.10;
- 8° article 2.2.6.11;
- 9° article 2.2.6.12;
- 10° article 2.2.6.13;
- 11° article 2.2.6.14;
- 12° article 2.2.6.15;
- 13° article 2.2.6.16;
- 14° article 2.2.6.17;
- 15° article 2.2.6.18;
- 16° article 2.2.6.19;
- 17° article 2.2.6.21, § 1er, alinéas 2 et 3.

§ 3. En particulier, la loi belge s'applique aux règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever.

§ 4. La présente section n'est pas applicable à la saisie-exécution sur un navire de mer.

[Art. 2.2.6.3.](#) Autre réglementation

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention sur la saisie des navires 1952 s'appliquent aux

événements de mer qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 8(1) ou 8(2) de cette convention.

§ 2. Les articles 1413, 1414 et 1415 du Code judiciaire ne s'appliquent pas à la saisie régie par la Convention sur la saisie des navires 1952 ou à la présente sous-section.

§ 3. Les articles 516 et 633 du Code judiciaire sont s'applique à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par la présente section.

§ 4. La présente sous-section s'applique sans préjudice de l'article 28 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

§ 5. La présente sous-section s'applique sans préjudice de l'article 507 du Code pénal.

§ 6. La présente section s'applique sans préjudice des 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.

Art. 2.2.6.4. Exigences de base

Une saisie conservatoire peut exclusivement être pratiquée sur un navire de mer avec l'autorisation du juge et pour garantie d'une créance maritime, ou pour garantir une autre créance déterminée par la loi.

Art. 2.2.6.5. Navires saisissables

§ 1er. Sans préjudice des dispositions 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 2.2.6.1, 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 demandeur 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 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.

Art. 2.2.6.6. 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.

Art. 2.2.6.7. 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 navire saisi;
- 3° l'heure de la signification.

Le Roi peut spécifier quelles données relatives à la description du navire doivent être mentionnées dans l'exploit.

Art. 2.2.6.8. Signification et dénonciation

§ 1er. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur-le-champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord. Si la signification ne peut être effectuée de cette façon, la signification consiste en la remise de la copie 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. Un navire saisi peut être déplacé au sein du même port sur ordre des autorités portuaires ou des voies navigables compétentes ou de leur personnel compétent. Cet ordre doit être remis au juge qui a donné l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4.

L'exploit de saisie peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. Le paragraphe précédent n'empêche pas de signifier par ailleurs l'exploit de saisie au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'utilisateur du navire, au surveillant visé à l'article 2.2.6.10, à l'agent maritime ou au débiteur.

§ 3. La saisie est dénoncée

- 1° au choix du saisissant, à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation;
- 2° à l'autorité portuaire ou des eaux navigables compétente ou à leur personnel compétent.

La dénonciation visée à l'alinéa précédent indique qu'elle sert de sommation pour retenir le navire saisi.

Art. 2.2.6.9. Documents de bord

Sans préjudice de l'article 2.2.4.8, l'autorisation de saisir s'étend de plein droit aux documents de bord 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.

Le Roi peut établir une liste des documents de bord visés au premier alinéa.

[Art. 2.2.6.10.](#) Surveillance

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

[Art. 2.2.6.11.](#) Inscription

L'exploit de saisie est inscrit, dans les quinze jours, au registre naval tenu par le Registre naval belge.

L'inscription est faite sur la présentation au Registre naval belge de l'exploit de saisie et d'une copie, signée par l'huissier de justice, de cet exploit.

Si le navire saisi n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription de la saisie dès l'enregistrement ou l'immatriculation du navire.

[Art. 2.2.6.12.](#) 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 navire.

Cette nouvelle saisie est inscrite conformément à l'article 2.2.6.11.

[Art. 2.2.6.13.](#) Durée de validité

§ 1er. Sauf le cas de suspension prévu au paragraphe 2, la saisie vaut pendant trois années prenant cours à la date de l'ordonnance par laquelle l'autorisation de saisie visée à l'article 2.2.6.4 est accordée.

A 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 naval belge, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

§ 2. La demande au fond suspend jusqu'au jour où la décision définitive rendue sur la demande au fond du juge ne sera plus susceptible de recours ordinaires, les délais stipulés au paragraphe 1er.

Cette suspension n'a lieu que si la demande au fond a été inscrite, avant l'expiration du délai de validité de la saisie, par le Registre naval belge dans le registre concerné. 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 naval belge 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.

[Art. 2.2.6.14.](#) Demande de renouvellement

Le créancier qui établit qu'il existe des raisons fondées pour que la saisie soit maintenue, peut obtenir l'autorisation de la renouveler.

Le renouvellement est demandé par requête motivée, signée par un avocat ou un huissier de justice.

La requête est présentée par un avocat ou un huissier de justice au juge qui a autorisé la saisie, à peine de déchéance quinze jours au moins avant l'expiration du délai de validité de 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.

[Art. 2.2.6.15.](#) 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 naval.

[Art. 2.2.6.16.](#) Signification et dénonciation de l'ordonnance de renouvellement

L'ordonnance autorisant le renouvellement de la saisie est signifiée et dénoncée conformément à l'article 2.2.6.8.

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 naval belge 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.

[Art. 2.2.6.17.](#) Inscription d'actes d'aliénation ou d'hypothèque

Une saisie inscrite ou dûment présentée à l'inscription dans un registre naval 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.

[Art. 2.2.6.18.](#) Aliénation après inscription

L'aliénation qui a lieu après que la saisie sur navire eut été inscrite dans un registre des navires 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 articles 2.2.5.19 et 2.2.5.44, § 1er, 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 1er 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 hypothécaires inscrits, aux créanciers privilégiés qui font opposition et aux créanciers dont la saisie a été inscrite.

[Art. 2.2.6.19.](#) Radiation

§ 1er. Les inscriptions relatives à la saisie conservatoire sont radiées conformément à l'article 2.2.5.50.

Les inscriptions peuvent également être radiées à la suite d'un exploit de mainlevée signifié au Registre naval belge par l'huissier de justice saisissant. Dans ce contexte, cet huissier de justice agit sur requête et du saisissant.

L'exploit de saisie ou la demande de renouvellement visée à l'article 2.2.6.14, portant la mention de l'inscription, est dans tous les cas remis au Registre naval belge.

§ 2. La demande en radiation ou en réduction de l'inscription de la saisie, par action principale, sera portée devant le juge des saisies du lieu où l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4 a été accordée.

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.

[Art. 2.2.6.20.](#) Mainlevée

Sans préjudice de l'application de la Convention des NU sur le droit de la mer, le juge des saisies 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 ou en cas de cantonnement, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 2.2.6.1, 1° ci-dessous, sous les lettres o) ou p); en ce cas, le juge des saisies 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.

Faute d'accord entre les parties sur la suffisance de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant, et si nécessaire les conditions.

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.

[Art. 2.2.6.21.](#) Juridiction quant au fond

§ 1er. Dans le cas où le Règlement (CE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 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 litige 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 13 de la Convention sur les Abordages 1910 ou de l'article 2.7.2.2, § 2, du présent livre, 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° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 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 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 empruntent 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 2.2.6.20 pour obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées 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 juge 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 paragraphes 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. Le présent article ne s'applique pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

[Art. 2.2.6.22.](#) 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 dispositions de cette section, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le juge saisi du litige.

La présente 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 sur navires.

[Sous-section 2.](#) - Saisie conservatoire sur les biens à bord

[Art. 2.2.6.23.](#) Exigences de base

Une saisie conservatoire peut être pratiquée sur les biens de consommation, la cargaison et d'autres biens qui se trouvent à bord d'un navire, ainsi que sur les titres sur ces biens conformément au Code judiciaire.

L'exploit de saisie indique les biens et titres sur lesquels la saisie conservatoire est pratiquée.

Les effets personnels du commandant, de l'équipage ou des passagers, les vivres destinés à l'utilisation par le commandant, l'équipage ou les passagers et la quantité de bunkers nécessaires pour fournir du chauffage et de la climatisation pendant un mois dans les cabines et les autres espaces de vie ne sont pas susceptibles d'être saisis.

[Art. 2.2.6.24.](#) Dépôt du bien saisi

§ 1er. Dans le cas où la saisie visée à l'article 2.2.6.24 empêche ou peut empêcher le départ 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.

A cette fin, le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire s'adresse au juge des saisies par requête qui détermine de quelle manière et à quelles conditions le bien saisi est donné en dépôt.

§ 2. Le dépôt visé au paragraphe 1er 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 2.2.6.23 concerne des choses de genre et si la saisie empêche ou peut empêcher le départ 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.

A cette fin, l'intéressé s'adresse au juge des saisies par requête qui détermine de quelle manière et à quelles conditions les biens sont donnés en dépôt. En vertu des pièces présentées par l'intéressé, le juge des saisies examine en particulier si la quantité, les caractéristiques et la qualité des biens présentés correspondent à la quantité, aux caractéristiques et à 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 2.2.6.23 concerne des choses de genre et si la saisie empêche ou peut empêcher le départ du navire, tout intéressé peut libérer les biens saisis avec l'autorisation du juge des saisies ou empêcher la saisie sur les 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. A 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 paragraphes 1er, 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 de cantonnement conformément aux dispositions du Code judiciaire.

[Section 2.](#) - Saisie-exécution sur navire

[Art. 2.2.6.25.](#) Application internationale et matérielle

Le présent chapitre s'applique à toute saisie-exécution sur navire en Belgique et dans les zones maritimes belges.

[Art. 2.2.6.26.](#) Autre réglementation

§ 1er . Les articles 516 et 633 du Code judiciaire sont applicable à la compétence territoriale de l'huissier de justice ou du juge des saisies en matière de saisie régie par le présent chapitre.

§ 2. La présente section s'applique sans préjudice de l'article 28 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

§ 3. La présente section s'applique sans préjudice de l'article 507 du Code pénal.

[Art. 2.2.6.27.](#) Exigences de base

§ 1er. Une saisie-exécution peut exclusivement être pratiquée sur un navire :

1° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard du propriétaire du navire; ou
2° en vertu d'un titre exécutoire à l'égard d'une autre personne à la condition que la créance à l'égard de cette personne soit garantie par une sûreté sur navire sur le navire concerné.

§ 2. En dehors des cas visés au paragraphe 1er, une saisie conservatoire sur un navire ne peut être transformée en une saisie-exécution.

[Art. 2.2.6.28.](#) Commandement préalable

Le commandement préalable à la saisie contient, à peine de nullité, l'indication de la somme due et du navire sur lequel, faute de paiement, la saisie sera pratiquée.

Le commandement contient une description sommaire du navire saisi. Le Roi peut préciser quels éléments doivent être communiqués à ce propos dans le commandement.

[Art. 2.2.6.29.](#) Signification du commandement

Le commandement préalable est signifié au débiteur.

Si le navire n'est pas la propriété du débiteur, le commandement préalable est en outre signifié au propriétaire du navire.

[Art. 2.2.6.30.](#) Inscription du commandement de transformation

Lorsqu'une saisie conservatoire sur navires est convertie en saisie-exécution sur navire, l'inscription du commandement préalable à l'exécution tient lieu, pour l'application du présent chapitre, 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 navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts.

[Art. 2.2.6.31.](#) Moment de la saisie

Il peut être procédé à la saisie en même temps ou après la signification du commandement préalable visé à l'article 2.2.6.28.

Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le renouveler avant de pratiquer la saisie.

[Art. 2.2.6.32.](#) Exploit de saisie

L'exploit de saisie contient, outre les mentions prévues à l'article 1389 du Code judiciaire, une description sommaire du navire saisi. 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.

[Art. 2.2.6.33.](#) Signification et dénonciation de la saisie

§ 1er. Une copie de l'exploit de saisie est signifiée sur-le-champ à bord du navire au commandant ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord. Si la signification ne peut être effectuée de cette façon, la signification consiste en la remise de la copie 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. Un navire saisi peut être déplacé au sein du même port sur ordre des autorités portuaires ou des voies navigables compétentes ou de leur personnel compétent. Cet ordre doit être remis au juge qui, le cas échéant, a donné l'autorisation visée à l'article 2.2.6.4.

La saisie peut être affichée aux endroits les plus visibles ou à d'autres endroits adéquats à bord ou à quai.

§ 2. Dans les trois jours qui suivent la signification visée au paragraphe 1er, la saisie est en outre signifiée au propriétaire du navire et au débiteur si le navire saisi n'est pas sa propriété.

§ 3. Les formalités et délais stipulés dans les paragraphes 1er et 2 sont observés à peine de nullité.

§ 4. Les paragraphes précédents n'empêchent pas de signifier par ailleurs la saisie à l'armateur, à l'utilisateur du navire, au surveillant visé à l'article 2.2.6.34 ou à l'agent maritime.

§ 5. La saisie est dénoncée :

1° au choix du saisissant, à la Police de la navigation ou au Contrôle de la navigation;

2° à l'autorité portuaire ou des voies navigables compétente ou à leur personnel compétent.

La dénonciation visée à l'alinéa précédent indique qu'elle sert de sommation pour retenir le navire saisi.

[Art. 2.2.6.34.](#) Surveillance

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

[Art. 2.2.6.35.](#) Inscription

Sauf application de l'article 2.2.6.30, l'exploit de saisie est inscrit, conformément aux articles 2.2.6.11 et 2.2.6.12 au registre naval concerné.

L'inscription et ses effets sont régis par les articles 2.2.6.18 et 2.2.6.19.

Si le navire n'a pas été enregistré en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt de l'exploit dans le registre de dépôts.

[Art. 2.2.6.36.](#) Durée de validité

La saisie est d'application pendant trois ans à compter de la date de la signification visée à l'art. 2.2.6.33, § 1er, alinéa 1er.

A 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 naval belge, à moins que l'inscription n'ait été renouvelée.

La saisie peut être renouvelée. Ce renouvellement est régi par analogie par les articles 2.2.6.14, 2.2.6.15 et 2.2.6.16.

[Art. 2.2.6.37.](#) Radiation

Sauf application de l'article 2.2.6.51, les inscriptions relatives à la saisie-exécution sont radiées conformément à l'article 2.2.5.50.

Les inscriptions peuvent également être radiées à la suite d'un exploit de mainlevée signifié au Registre naval belge par l'huissier de justice saisissant. Dans ce contexte, cet huissier de justice agit sur requête du saisissant.

L'exploit de saisie ou le commandement de transformation visé à l'article 2.2.6.30, portant la mention de l'inscription, est dans tous les cas remis au Registre naval belge.

[Art. 2.2.6.38.](#) 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 navire.

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.

[Art. 2.2.6.39.](#) Conditions de vente

Les conditions de vente, dressées par l'officier public ou ministériel désigné, indiquent les lieu, jour et heure de la vente.

[Art. 2.2.6.40.](#) Consultations et litiges

§ 1er. Au moins quinze jours avant la vente, l'officier public ou ministériel désigné fait sommation par exploit d'huissier de prendre connaissance des conditions de vente :

- 1° au débiteur contre lequel la saisie est pratiquée;
- 2° au propriétaire du navire 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 public ou ministériel désigné avertit, en outre, des conditions de la vente tout tiers se prétendant créancier par envoi recommandé.

§ 2. Si les conditions de vente font l'objet de contestations, celles-ci ne sont recevables que si elles sont présentées à l'officier public ou ministériel désigné dans les huit jours de la sommation. L'officier public ou ministériel désigné en dresse un procès-verbal et sursoit à toutes opérations.

Après le dépôt au greffe du procès-verbal par l'officier public ou ministériel désigné, le juge des saisies fixe les 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. A l'audience fixée, le juge fixe le jour et l'heure pour l'examen et le jugement des litiges. 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 désigné avant le jour de l'adjudication.

L'officier public ou ministériel désigné informe les parties visées au paragraphe 1er de l'introduction de l'action résolutoire.

A partir du jour où la décision d'introduction de l'action résolutoire est signifiée à l'officier public ou ministériel désigné, la procédure de vente est suspendue en ce qui concerne le navire auquel se rapporte l'action résolutoire et elle ne peut être reprise que lorsque le créancier a renoncé à l'action résolutoire ou après le rejet de cette demande. En ce qui concerne les autres navires 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.

[Art. 2.2.6.41.](#) Vente de gré à gré

Jusqu'au jour qui précède la date de la vente indiquée dans le cahier des charges, le juge des saisies 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 navire, 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 désigné.

Le juge des saisies peut accéder à la demande lorsqu'un rapport d'expertise indépendant et une consultation du marché démontrent de manière crédible que le prix de vente stipulé dans l'acte correspond à la valeur de marché du navire.

Si une offre plus avantageuse est soumise par une des parties avant l'issue de la procédure, le juge des saisies peut déterminer que la vente sera effectuée conformément à cette offre.

La vente de gré à gré autorisée en vertu de présent article remplace la vente publique régie dans les articles 2.2.6.42 à 2.2.6.44 et produit les mêmes effets que l'adjudication en cas de vente publique.

Les inscriptions grevant le navire peuvent être radiées conformément à l'article 2.2.5.51.

[Art. 2.2.6.42.](#) Mode d'adjudication

La vente publique se déroule selon un mode de vente réputé adéquat par l'officier public ou ministériel désigné, tel qu'il est décrit dans les conditions de vente et qui offre les garanties nécessaires pour obtenir un prix équitable.

[Art. 2.2.6.43.](#) 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 désigné procède ainsi qu'il est dit aux articles 1593 et 1594 du Code judiciaire.

[Art. 2.2.6.44.](#) Demande en nullité

Un extrait de l'acte d'adjudication est signifié au débiteur saisi, 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 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 désigné qui a procédé à la vente.

Les demandes en nullité sont formulées, à peine de déchéance, dans les huit jours de cette signification.

[Art. 2.2.6.45.](#) Fin du service du commandant

L'adjudication définitive du navire fait cesser les fonctions du commandant.

[Art. 2.2.6.46.](#) Folle enchère et revente

Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le navire 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 désigné, selon les mêmes conditions de vente, mais après de nouvelles publications, dans les formes et aux conditions prescrites par l'article 2.2.6.40.

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 désigné et à celui qui a procédé à la mise en demeure.

[Art. 2.2.6.47.](#) Report des droits sur le prix

Sous réserve des dispositions suivantes, les droits des créanciers inscrits sont reportés sur le prix de l'adjudication.

[Art. 2.2.6.48.](#) Sommes à payer

L'officier public ou ministériel désigné 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.

[Art. 2.2.6.49.](#) Paiement

L'adjudicataire paie les montants dont il est question à l'article 2.2.6.48, 1°, 2° et 4° de la manière déterminée dans les conditions de vente.

Il paie le montant visé à l'article 2.2.6.48, 3°, entre les mains de l'officier public ou ministériel désigné.

L'acheteur est libéré par ces paiements.

[Art. 2.2.6.50.](#) 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 désigné. 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 2.2.6.49, 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; ou
- 3° 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.

Les articles 2.3.2.51, § 1er, 2, 3, 4, 6, alinéas 2 et 7 et 3.3.3.21, § 1er, 2, 3, 4, 6, alinéas 2 et 7, sont applicables au liquidateur par analogie.

[Art. 2.2.6.51.](#) Notification au Registre naval belge

Dans le délai prévu à l'article 2.2.6.50, l'officier public ou ministériel désigné remet deux extraits signés de l'acte d'adjudication et de vente au Registre naval belge.

L'officier public ou ministériel désigné délivre également au Registre naval belge le certificat visé à l'article 2.2.5.46.

Le Registre naval belge inscrit l'acte et le certificat dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur.

Si le navire n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre naval belge se limite au dépôt des pièces dans le registre de dépôts.

[Art. 2.2.6.52.](#) 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 désigné, 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 2.2.6.58.

L'avis est publié, dans le même délai, par les soins du liquidateur :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

[Art. 2.2.6.53.](#) Déclaration de créances

Dans le mois de l'envoi de l'avis visé à l'article 2.2.6.52 qui leur est adressé par le liquidateur, les créanciers doivent faire parvenir au greffe du tribunal de l'entreprise, 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 sur navire ou de l'hypothèque sur navire auquel ils prétendent et des demandes en justice qu'ils ont introduites.

Cette déclaration contient élection de domicile dans l'arrondissement judiciaire où le navire est saisi.

Les pièces justificatives y sont jointes.

[Art. 2.2.6.54.](#) 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 du tribunal d'entreprise dans les délais.

[Art. 2.2.6.55.](#) Liste des créances et avis

A l'expiration du délai de déclaration des créances, le liquidateur dépose au greffe du tribunal de l'entreprise, dans le mois, la liste des créances déclarées avec la mention des hypothèques sur navire et des privilèges sur navire invoqués par les créanciers.

Il y joint son avis au sujet du fondement de ces créances, les sûretés sur navires et un projet de distribution ou d'ordre.

[Art. 2.2.6.56.](#) Règlement des litiges

Dans les huit jours du dépôt par le liquidateur des pièces prévues à l'article 2.2.6.55, 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 l'entreprise, aux jour et heure préalablement fixés par le juge, pour y entendre statuer sur les contestations des créances et, s'il y échet, sur les contredits relatifs au rang des sûretés sur navires.

Les créanciers peuvent prendre connaissance du dossier au greffe du tribunal de l'entreprise.

[Art. 2.2.6.57.](#) Conclusions

Les contestations et les contredits sont produits sous forme de conclusions.

[Art. 2.2.6.58.](#) 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 l'entreprise de 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 l'entreprise saisi de la contestation des créances.

[Art. 2.2.6.59.](#) Jugement

Le tribunal du commerce, 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 d'être jugées, 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 y échet.

Le jugement n'est pas susceptible d'opposition.

[Art. 2.2.6.60.](#) Intérêts

Les intérêts et arrérages dus aux créanciers colloqués cessent de courir à partir de l'adjudication.

[Art. 2.2.6.61.](#) Notification du jugement

Dans les huit jours, le greffier notifie le jugement, sous pli judiciaire, au liquidateur et aux parties.

[Art. 2.2.6.62.](#) 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.

[Art. 2.2.6.63.](#) 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.

[Art. 2.2.6.64.](#) Appel

Le liquidateur est averti de l'appel et de la fixation du jour 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.

[Art. 2.2.6.65.](#) 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.

[Art. 2.2.6.66.](#) Quittance

Les créanciers donnent quittance de leur collocation et la déduisent de leur créance.

[Art. 2.2.6.67.](#) 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 7.](#) - Navires publics

[Section 1ère.](#) - Navires publics belges

[Art. 2.2.7.1.](#) Navires publics belges et leurs cargaisons

§ 1er. Sous réserve de l'article 2.2.7.2 et des autres dérogations expresses, les navires publics belges et leurs cargaisons sont assujettis au présent code.

§ 2. Le paragraphe précédent s'applique sans préjudice :

1° des exceptions et dérogations qui résultent du droit supranational et international applicable;

2° de l'immunité dont jouissent, en vertu du droit international, les navires publics belges et leurs cargaisons devant des tribunaux étrangers.

[Art. 2.2.7.2.](#) Saisie sur des navires publics belges

§ 1er. A moins qu'une hypothèque sur navire n'ait été constituée sur le navire, ni une saisie conservatoire, ni une saisie-exécution ne peuvent être pratiquées sur les navires de souveraineté belges et les biens se trouvant à leur bord qu'en ce qui concerne l'hypothèque sur navire constituée.

§ 2. L'article 1412bis du Code judiciaire ne s'applique pas aux navires publics belges.

[Section 2.](#) - Navires publics étrangers

[Art. 2.2.7.3.](#) Application internationale et matérielle

§ 1er. Par dérogation à l'article 2.2.7.4, la présente section s'applique exclusivement dans le cas où le navire public étranger n'appartient pas à un Etat partie à la Convention sur les navires d'Etat 1926 ou au Protocole sur les navires d'Etat 1934, ou dans le cas où le demandeur ou le défendeur n'est pas un ressortissant d'un tel Etat.

§ 2. La présente section est également applicable à toutes les actions portées devant des tribunaux belges

impliquant des navires publics étrangers dans le cas où le navire n'est pas un navire de mer au sens de la Convention sur les navires d'Etat 1926, mais bien un navire au sens de l'article 1.1.1.3 du présent code.

§ 3. La présente section s'applique sous réserve d'autres conventions liant la Belgique impliquant l'immunité des Etats.

[Art. 2.2.7.4.](#) Autre réglementation

Sans préjudice de l'article 2.2.7.3, § 1er, les dispositions directement applicables de la Convention sur les navires d'Etat 1926 et du Protocole sur les navires d'Etat 1934 s'appliquent à toutes les actions portées devant des tribunaux belges impliquant des navires publics étrangers.

[Art. 2.2.7.5.](#) Navires publics étrangers et leurs cargaisons

§ 1er. Les navires publics étrangers, les cargaisons appartenant à des Etats étrangers et les cargaisons et passagers transportés à bord de navires publics étrangers, de même que les Etats étrangers qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont propriétaires de ces cargaisons, sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.

§ 2. Pour les responsabilités et obligations visées au paragraphe 1er, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés et pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.

§ 3. Les actions du chef d'abordage, d'accident nautique, d'assistance ou d'avaries communes, ainsi que les actions du chef des contrats relatifs à des cargaisons appartenant à un Etat étranger et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, peuvent être poursuivies devant les tribunaux ayant compétence en vertu du paragraphe 2.

[Art. 2.2.7.6.](#) Navires de souveraineté étrangers et leurs cargaisons

L'article 2.2.7.5, § 1er et 2, n'est pas applicable aux navires de souveraineté étrangers ni aux cargaisons appartenant aux Etats étrangers et transportées à bord de ces navires.

[Art. 2.2.7.7.](#) Moyens de défense

Les Etats étrangers peuvent invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires.

[Art. 2.2.7.8.](#) Saisie sur des navires publics étrangers et cargaisons appartenant aux Etats étrangers

§ 1er. Les navires de souveraineté étrangers et les cargaisons appartenant aux Etats étrangers qui sont transportées à bord de navires de souveraineté étrangers sont insaisissables.

§ 2. Les cargaisons appartenant aux Etats étrangers et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, sont insaisissables.

§ 3. Si le juge estime qu'il y a un doute quant au fait que le navire ou la cargaison sont des navires de souveraineté étrangers ou une cargaison comme visé aux paragraphes 1 ou 2, l'attestation signée par le représentant diplomatique de l'Etat concerné vaudra comme preuve en vue d'obtenir la mainlevée d'une saisie ordonnée par le tribunal.

La déclaration visée au premier alinéa est produite au juge :

1° soit à l'intervention du gouvernement belge s'il reçoit une telle attestation;

2° soit par l'Etat étranger lui-même, en cas de comparution devant le tribunal.

Si l'Etat 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.

[TITRE 3.](#) - ARMATEURS

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Section 1ère.](#) . - Copropriété quirataire

[Art. 2.3.1.1.](#) Application internationale

§ 1er. Le droit applicable à la copropriété quirataire est déterminé conformément à l'article 2.2.4.1.

Ce droit détermine en particulier les droits et les compétences des copropriétaires quirataires et des armateurs-gérants quirataires, et en particulier la question de savoir si un ou plusieurs copropriétaires quirataires et l'armateur-gérant quirataire peuvent lier les copropriétaires quirataires vis-à-vis de tiers.

§ 2. L'article 2.3.1.9, § 1er, dernier alinéa est d'application sur la procédure en Belgique.

[Art. 2.3.1.2.](#) Application matérielle

§ 1er. A l'exception des dérogations prévues dans les paragraphes suivants, la présente section s'applique à toute copropriété quirataire, quelle que soit sa forme, sa dénomination ou sa cause.

§ 2. A moins que tous les copropriétaires quirataires ne conviennent de soumettre leur indivision à ce titre, de s'attribuer des quirats et de laisser inscrire l'acte en question dans un registre des navires, la présente section ne s'applique pas :

1° au patrimoine commun des époux ou cohabitants légaux, dont un navire fait partie;

- 2° à l'indivision entre cohéritiers d'un propriétaire de navire;
- 3° à la propriété commune d'un navire dans le chef des associés d'une association de fait;
- 4° à la copropriété d'un navire en construction entre le maître de l'ouvrage et le chantier naval.

§ 3. La présente section n'est pas applicable :

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

[Art. 2.3.1.3.](#) Autre réglementation

§ 1er. Ne sont pas applicables à la copropriété quirataire :

1° [¹ le titre 4 du livre 3 du Code Civil;]¹

2° le Code des Sociétés.

§ 2. L'article 108 du Code de droit international privé n'est pas applicable à la représentation par un ou plusieurs propriétaires quirataires ou par l'armateur-gérant quirataire.

(1)<L 2020-02-04/16, art. 27, 005; En vigueur : 01-09-2021>

[Art. 2.3.1.4.](#) Clauses dérogatoires

Sont nulles les clauses qui dérogent aux articles 2.3.1.1, § 2, 2.3.1.2, 2.3.1.3, 2.3.1.6, 2.3.1.8, § 6, 2.3.1.9, 2.3.1.12 et 2.3.1.17.

[Art. 2.3.1.5.](#) Règle de la majorité

§ 1er. Les copropriétaires quirataires prennent toute décision touchant leur intérêt commun à la majorité simple des voix.

§ 2. Tout copropriétaire quirataire dispose d'un droit de vote pro rata ses quirats.

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

§ 4. Les copropriétaires quirataires qui disposent d'une majorité des voix [¹ doivent consulter les autres copropriétaires quirataires, sauf s'il en est convenu autrement]¹.

§ 5. Par dérogation au paragraphe 1er, l'unanimité est requise pour toute modification ou dérogation à une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires quirataires.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 22, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.1.6.](#) Raison et équité

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

[Art. 2.3.1.7.](#) Compétence de représentation

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

L'article 2.3.1.9, § 1er, alinéas 1er et 2, et le § 2 ainsi que l'article 2.3.1.10 s'appliquent par analogie.

[Art. 2.3.1.8.](#) Nomination d'un armateur-gérant quirataire

§ 1er. Les copropriétaires quirataires peuvent nommer un armateur-gérant quirataire.

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

§ 3. Du fait de la nomination d'un armateur-gérant quirataire, les copropriétaires quirataires perdent la compétence de représentation prévue à l'article 2.3.1.7.

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

§ 5. L'armateur-gérant quirataire est un mandataire.

Les dispositions du Code Civil sur le mandat sont applicables, sauf les dérogations prévues dans ce code ou clause dérogatoire.

§ 6. La nomination [¹ et les limitations contractuelles de la compétence]¹ d'un armateur-gérant quirataire est opposable aux tiers par son inscription dans un registre des navires visé à l'article 1.2.1.1, § 1er, 1°.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 23, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.1.9.](#) Compétences de l'armateur-gérant quirataire

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

Il est notamment compétent pour exercer vis-à-vis de l'équipage l'autorité patronale et désigner et congédier le commandant au nom et pour le compte des copropriétaires quirataires.

Il représente les copropriétaires quirataires à l'égard des tiers et en justice tant comme demandeur que comme

défendeur.

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

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

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

§ 4. ¹ Les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire sont opposables aux tiers si elles ont été rendues publiques.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 24, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.1.10.](#) Obligation de rendre compte

§ 1er. L'armateur-gérant quirataire est tenu, en ce qui concerne sa gestion, de communiquer à chacun des copropriétaires quirataires qui les demande, toutes pièces et données et de lui fournir toute explication qui s'y rapporte.

§ 2. L'armateur-gérant quirataire est tenu de rendre compte de sa gestion aux copropriétaires quirataires, au moins une fois par an et de toute manière dans les deux mois de la fin de sa gestion tout en communiquant toutes les pièces et données s'y rapportant à la part de chacun. Il est tenu de remettre à chacun d'entre eux la part lui revenant.

§ 3. Les copropriétaires quirataires se prononcent dans les deux mois sur l'octroi de la décharge à l'armateur-gérant quirataire.

[Art. 2.3.1.11.](#) Fin de mandat

§ 1er. Les copropriétaires quirataires peuvent révoquer à tout moment le mandat donné à l'armateur-gérant quirataire.

§ 2. Le mandat de l'armateur-gérant quirataire prend fin lorsque la copropriété quirataire se termine.

§ 3. La révocation et la fin du mandat de l'armateur-gérant quirataire deviennent opposables aux tiers par inscription dans le registre naval concerné.

[Art. 2.3.1.12.](#) Nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire

§ 1er. Le juge peut, à la demande de tout copropriétaire quirataire, nommer un armateur-gérant quirataire judiciaire :

1° lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une égalité des voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire quirataire, ou de toutes autres circonstances graves;

2° lorsque l'armateur-gérant quirataire nommé par les copropriétaires quirataire n'accomplit pas sa tâche comme il se doit.

§ 2. Sauf décision contraire les articles 2.3.1.8, § 2 à 6, 2.3.1.9, § 1er à 3 et 2.3.1.10, § 1er et 2 s'appliquent à l'armateur-gérant quirataire judiciaire et son mandat est valable pour une durée indéterminée.

§ 3. La nomination d'un armateur-gérant quirataire judiciaire met fin au mandat de l'armateur-gérant quirataire nommé par les copropriétaires quirataires et suspend la compétence de représentation visée à l'article 2.3.1.7.

Le juge ordonne toutes les mesures qu'il juge utiles pour permettre à l'armateur-gérant quirataire judiciaire d'accomplir sa mission.

§ 4. Pour l'application du présent article, le tribunal de l'entreprise de l'endroit où le navire de mer a son port d'attache est compétent. Dans le cas où aucun port d'attache n'a été attribué, le tribunal d'Anvers est compétent.

[Art. 2.3.1.13.](#) Frais, profit et perte

Les copropriétaires quirataires contribuent aux frais et participent aux profits et aux pertes au prorata de leurs quirats.

[Art. 2.3.1.14.](#) Responsabilité des copropriétaires quirataires

La responsabilité des copropriétaires quirataires est définie à la section 2 du présent chapitre, étant entendu qu'ils ne sont responsables qu'au prorata de leurs quirats.

[Art. 2.3.1.15.](#) Disposition des quirats

§ 1er. Tout copropriétaire de navire peut disposer de ses quirats.

§ 2. Le copropriétaire de navire reste tenu des dettes contractées avant l'inscription de la cession de ses quirats.

[Art. 2.3.1.16.](#) Reprise forcée des quirats

Le commandant congédié, le membre d'équipage congédié et l'armateur-gérant quirataire dont le mandat a pris fin, lorsqu'ils sont eux-mêmes copropriétaires quirataires, ont le droit de céder leurs quirats aux autres copropriétaires quirataires, moyennant paiement de leur valeur. Ils doivent introduire une demande écrite en ce sens dans le mois de l'expiration de leur désignation ou de leur mandat.

Sauf convention contraire, les autres copropriétaires quirataires reprennent les quirats en question au prorata des quirats qui leur appartenaient précédemment; le cédant ne peut toutefois pas s'opposer à une reprise par un

seul copropriétaire quirataire.

A défaut d'accord dans le mois, c'est le juge qui fixe la valeur et les autres conditions de la cession. Le tribunal de l'entreprise du lieu où le navire a son port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette demande. A défaut de désignation d'un port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.

[Art. 2.3.1.17.](#) Cessation de la copropriété quirataire

§ 1er. La copropriété quirataire se termine par :

1° la vente volontaire du navire, décidée en application de la règle de la majorité visée à l'article 2.3.1.5;

2° la vente à la suite d'une décision judiciaire rendue conformément au paragraphe 2;

3° la vente forcée;

4° la réunion de tous les quirats en une seule main;

5° la prescription acquisitive conformément à l'article 2.2.4.5, § 3;

6° le délaissement, la prise, la confiscation et les autres modes de cession forcée réglés par des lois particulières ou en vertu de celles-ci;

7° la destruction du navire;

8° la constitution par l'ensemble des copropriétaires quirataires d'une société ou d'une personne morale qui reprend la propriété du navire.

§ 2. Lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une égalité des voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire quirataire, ou de toutes autres circonstances graves, l'un des copropriétaires quirataires peut solliciter une décision judiciaire ordonnant la vente du navire et fixant les modalités de cette vente. Le tribunal de l'entreprise du lieu où le navire a son port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette demande. A défaut de désignation de port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.

[Art. 2.3.1.18.](#) Prescription

§ 1. Les actions entre copropriétaires quirataires concernant la copropriété quirataire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation de la copropriété quirataire, en fonction du délai qui expire le premier.

§ 2. Les actions entre copropriétaires quirataires et armateurs-gérants quirataires concernant la copropriété quirataire se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la cessation du mandat, en fonction du délai qui expire le premier.

§ 3. Les actions récursoires de copropriétaires quirataires et contre ceux-ci et des armateurs-gérants quirataires concernant la copropriété quirataire peuvent, même après l'expiration des délais visés dans les paragraphes 1er et 2, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action a été intentée contre le demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

[Section 2.](#) - Responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs

[Art. 2.3.1.19.](#) Autre réglementation

La présente section s'applique sans préjudice :

1° des chapitres 5, 6 et 7 du titre 2 du présent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;

2° la section 2 du chapitre 2 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;

3° du titre 6 du présent livre, et en particulier des dispositions relatives à la responsabilité contractuelle du fréteur, de l'affréteur, du transporteur, du remorqueur et du pousseur;

4° du titre 7 du présent livre, en particulier l'article 2.7.2.10, l'article 2.7.5.11 et les dispositions concernant la responsabilité pour cause de pollution;

5° l'article 2.7.5.14, § 2;

6° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;

7° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;

8° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;

9° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;

10° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;

11° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques [1 ...]1 s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 25, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.1.20.](#) Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent aux articles 2.3.1.19 et 2.3.1.22, § 1er, 1°, a) sont nulles.

[Art. 2.3.1.21.](#) Propres faits

Le propriétaire de navire et l'armateur sont tenus de l'exécution des obligations qu'ils ont contractées eux-mêmes et sont responsables de leurs propres faits illicites qui causent un dommage à autrui.

[Art. 2.3.1.22.](#) Obligations contractées par ou pour le commandant

§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable [¹ ...]¹ :

1° [¹ des obligations qui sont contractées]¹ par le capitaine lui-même dans l'exercice de ses fonctions au service du navire, à moins que :

a) le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le siège ou une résidence sont communiqués en même temps; ou
b) le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;

2° [¹ des connaissements qui sont émis]¹ par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve :

a) que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou

b) que [¹ le connaissance concerné]¹ est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou

c) que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant [¹ du connaissance concerné]¹.

§ 2. En cas de non-exhaustivité, d'ambiguïté ou de contradiction de clauses concernant l'identité de la partie représentée par le capitaine ou agissant pour le compte de celui-ci, le propriétaire de navire est de toute manière tenu pour responsable, conformément au paragraphe 1er.

§ 3. Le paragraphe 1er est applicable par analogie sur la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 26, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.1.23.](#) Faits du commandant

Le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites commis par le commandant dans l'exercice de ses fonctions et qui causent à autrui un dommage.

[Art. 2.3.1.24.](#) Faits des préposés

§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable pour :

1° les faits illicites commis par les membres de l'équipage dans l'exercice de leur service à bord du navire qui causent à autrui un dommage;

2° les faits illicites commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage.

§ 2. Sans préjudice des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage.

L'alinéa précédent ne s'applique pas lorsque le fournisseur de services a la direction des manoeuvres de navigation.

[Art. 2.3.1.25.](#) Responsabilité après cession de propriété

Après cession de propriété, la responsabilité continue à reposer sur celui qui était propriétaire du navire au moment où l'acte illicite a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

[Art. 2.3.1.26.](#) Obligation in solidum

Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables in solidum.

[Art. 2.3.1.27.](#) Droit de recours

Le propriétaire de navire qui a été condamné sur la base des articles 2.3.1.22, 2.3.1.23 ou 2.3.1.24 peut exercer un recours contre celui qui a causé le dommage et contre l'armateur responsable, qui sont responsables in solidum à son égard.

[Section 3.](#) - Agents maritimes

[Art. 2.3.1.28.](#) Significations, notifications et communications

§ 1er. Sans préjudice des possibilités de signification, notification, dépôt et communication visées au chapitre VII de la première partie du Code judiciaire, les significations, les notifications et les communications d'actes judiciaires et extrajudiciaires à un propriétaire de navire, un copropriétaire quirataire, un armateur ou un utilisateur de navire se font valablement à l'agent maritime, à la condition que ce dernier déclare par écrit, soit

préalablement, soit ultérieurement, avoir été mandaté à cet effet et qu'il a été élu domicile chez lui.
§ 2. Le paragraphe précédent est applicable sur la procédure en Belgique.

CHAPITRE 2. - Navigation maritime

Section 1ère. - Assurances obligatoires

Sous-Section 1ère. - Créances maritimes

Art. 2.3.2.1. Transposition de la Directive 2009/20/CE

La présente sous-section transpose partiellement la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Art. 2.3.2.2. Notions

Dans la présente sous-section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

- 1° " propriétaire de navire ", par dérogation à l'article 2.1.1.2, 1° : le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de [1] l'exploitation du navire de mer]¹;
- 2° " navire de mer ", par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 7° : un navire de mer visé à la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes;
- 3° " assurance " : une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l' " International Group of P&I Clubs " et d'autres formes effectives d'assurance, y compris une assurance individuelle attestée, et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 27, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.3. Application matérielle

§ 1er. La présente sous-section est applicable aux navires de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

§ 2. La présente section s'applique aux navires estuariers.

§ 3. La présente section n'est pas applicable aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

Art. 2.3.2.4. Obligation d'assurance

§ 1er. Les propriétaires de [1 navires de mer]¹ belges doivent souscrire une assurance couvrant les [1 navires de mer]¹ en question.

§ 2. Les propriétaires de [1 navires de mer]¹ étrangers doivent disposer pour ces [1 navires de mer]¹ d'une assurance lorsque ces [1 navires de mer]¹ entrent dans un port relevant de la juridiction belge.

§ 3. L'assurance visée aux paragraphes 1er et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation en vertu de la Convention LLMC. Le montant de l'assurance pour chaque [1 navire de mer]¹ par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la Convention LLMC.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 28, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.5. Certificats d'assurance

§ 1er. L'existence de l'assurance visée à l'article 2.3.2.4 est attestée par un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et présents à bord du [1 navire de mer]¹.

Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants :

1° nom du [1 navire de mer]¹, numéro OMI d'identification du [1 navire de mer]¹ et port d'immatriculation;

2° nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;

3° type et durée de l'assurance;

4° nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.

Si la langue utilisée dans le certificat n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte du certificat comporte une traduction dans l'une de ces langues.

§ 2. Nonobstant le paragraphe 1er, la preuve de l'efficacité relative à l'assurance ou l'équivalence des conditions de couverture, visées à l'article 2.3.2.2, 3°, est à charge du propriétaire du navire. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander toute information y relative.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 29, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Sous-Section 2. - Pollution et épaves

Art. 2.3.2.6. Notions

§ 1er. Dans la présente sous-section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° " certificat d'assurance " : un certificat CLC, un certificat BUNKER ou un certificat WRC;

2° " certificat CLC " : un certificat visé à l'article VII.2 de la Convention CLC 1992;

3° " certificat BUNKER " : un certificat visé à l'article 7.2 de la Convention BUNKER;
4° " certificat WRC " : un certificat visé à l'article 12, alinéa 2, de la Convention WRC;
5° " jauge brute " : la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention TMC;

§ 2. Pour l'application de cette sous-section et les dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention CLC 1992, la Convention BUNKER et la Convention WRC sont également d'application.

[Art. 2.3.2.7.](#) Application matérielle

La présente sous-section s'applique également aux navires estuaires.

[Art. 2.3.2.8.](#) Obligation d'assurance et de certification pour les [1 navires de mer]1 belges

§ 1er. Le propriétaire d'un [1 navire de mer]1 belge transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'art. V.I de la Convention CLC 1992, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la Convention CLC 1992.

§ 2. Le propriétaire enregistré d'un [1 navire de mer]1 belge d'une jauge brute supérieure à 1.000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité du chef de la Convention BUNKER, pour un montant équivalent aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.

§ 3. Le propriétaire enregistré d'un [1 navire de mer]1 belge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention WRC, à raison d'un montant équivalent aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.

§ 4. Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de cette section si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat visé aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 ou 2.3.2.11, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis a été donné à l'autorité citée à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 ou 2.3.2.11, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant le fin de ce délai. Ces dispositions s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions de la présente section.

§ 5. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière souscrite conformément au paragraphe 1er n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention CLC 1992.

§ 6. Il est interdit d'exploiter à tout moment un [1 navire de mer]1 belge soumis à l'article VII de la Convention CLC 1992, si ce [1 navire de mer]1 n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.9 ou 2.3.2.16.

§ 7. Il est interdit d'exploiter à tout moment un [1 navire de mer]1 belge soumis à l'article 7 de la Convention BUNKER, à moins qu'il ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.10 ou 2.3.2.16.

§ 8. Il est interdit d'exploiter à tout moment un [1 navire de mer]1 belge soumis à l'article 12 de la Convention WRC, à moins que ce [1 navire de mer]1 ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11 ou 2.3.2.16.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 30, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.9.](#) Délivrance de certificats CLC pour les [1 navires de mer]1 belges

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention CLC 1992 et cette section est délivré à [1 chaque navire de mer]1 après que l'autorité compétente s'est assurée [1 qu'il]1 satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 1er.

Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe de la Convention CLC 1992:

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du [1 navire de mer]1.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 31, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.10.](#) Délivrance de certificats BUNKER pour les [1 navires de mer]1 belges

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention BUNKER et cette section est délivré à chaque [1 navire de mer]1 après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 2.

Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la Convention BUNKER.

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le

français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du [1 navire de mer]¹.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

Art. 2.3.2.11. Délivrance de certificats WRC pour les [2 navires de mer]² belges

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention WRC et cette section est délivré à chaque [2 navire de mer]² par l'autorité compétente, qui doit s'assurer au préalable que l'article 2.3.2.8, § 3 est respecté.

Le certificat doit être conforme au modèle figurant en annexe à la Convention WRC.

§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du [2 navire de mer]².

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 32, 006; En vigueur : 16-09-2021>

(2)<L 2021-06-16/17, art. 33, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.12. Délivrance de certificats pour les [1 navires de mer]¹ étrangers

L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un [1 navire de mer]¹ non enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992, à la Convention BUNKER ou à la Convention WRC.

Les dispositions de la présente sous-section sont applicables par analogie.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 34, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.13. Expiration des certificats

§ 1er. Le certificat expire de plein droit :

- 1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au [1 navire de mer]¹, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière;
- 2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou la garantie financière cesse d'être valable;
- 3° [1 lorsque le navire de mer]¹ n'est plus habilité à battre pavillon belge ou n'est plus inscrit dans le registre belge des navires de mer ou dans le registre des affrètements coque nue belge ou, dans le cas d'un navire estuaire, lorsque l'autorisation de naviguer en mer cesse d'être valable;
- 4° lorsque l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé à exercer ces activités.

§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 35, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.14. Obligation d'assurance et de certification pour les [1 navires de mer]¹ étrangers

§ 1er. Sans préjudice des dispositions de l'article VII de la Convention CLC 1992, tout [1 navire de mer]¹, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992, s'il transporte effectivement plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

A titre de preuve, le [1 navire de mer]¹ doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article VII de la Convention CLC 1992.

§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout [1 navire de mer]¹ d'une jauge brute supérieure à 1.000, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences de l'article 7.1 de la Convention BUNKER.

A titre de preuve, le [1 navire de mer]¹ doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 7 de la Convention BUNKER.

§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 12 de la Convention WRC, tout [1 navire de mer]¹ d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port situé dans le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation au large située dans la mer territoriale belge ou en sort, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière répondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention WRC.

A titre de preuve, le [1 navire de mer]¹ doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 12 de la Convention WRC.

§ 4. Les certificats doivent se trouver à bord du [1 navire de mer]¹ et être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception :

1° du certificat BUNKER dans le cas où le [1 navire de mer]¹ bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 7.13 de la Convention BUNKER et si l'existence du certificat BUNKER délivré par cet Etat

apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance;

2° du certificat WRC dans le cas où le [1 navire de mer]¹ bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 12.13 de la Convention WRC et si l'existence du certificat WRC délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 36, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.15.](#) Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux

§ 1er. Aucune disposition de la présente sous-section ne doit être interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la Convention BUNKER, la Convention WRC ou la présente section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat délivrant des certificats.

§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre Etat Partie à la Convention CLC 1992 sont reconnus par l'autorité compétente à toutes les fins de la Convention CLC 1992 et de la présente section et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats délivrés ou visés par elle-même, même lorsqu'il s'agit d'un [1 navire de mer]¹ qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention CLC 1992.

§ 3. Les certificats BUNKER délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention BUNKER sont acceptés par l'autorité compétente et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un [1 navire de mer]¹ qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention BUNKER. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention BUNKER.

§ 4. Les certificats WRC délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention WRC sont acceptés par l'autorité compétente aux fins de la Convention WRC et la présente section et sont considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un [1 navire de mer]¹ qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention WRC. L'autorité compétente peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'Etat qui a délivré ou visé le certificat si elle estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention WRC.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 37, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.16.](#) [1 Navires de mer]¹ appartenant à l'Etat

Si un [1 navire de mer]¹ qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne s'appliquent pas à ce [1 navire de mer]¹. Ce [1 navire de mer]¹ doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le [1 navire de mer]¹ est la propriété de l'Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 2.3.2.8. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit respectivement aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 et 2.3.2.11.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 38, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.17.](#) Arrêtés d'exécution

Sous réserve de l'article VII de la Convention CLC 1992, de l'article 7 de la Convention BUNKER et de l'article 12 de la Convention WRC et compte tenu des directives adoptées par l'OMI en matière de responsabilité des propriétaires de navires, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions et la validité des certificats.

[1 Le Roi peut étendre l'application de la Convention CLC 1992, de la Convention BUNKER et de la Convention WRC aux navires de mer qui ne relèvent pas de ces conventions. A cet égard, des dispositions qui dérogent aux conventions susmentionnées et au présent chapitre peuvent être adoptées.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 39, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.18.](#) Redevances

Pour la délivrance des certificats visés dans cette section et l'accomplissement d'autres formalités relatives à cette section, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances, les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

[Sous-Section 3.](#) - Transport de passagers

Art. 2.3.2.19.Notions

Pour l'application de la présente section et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention PAL sont d'application.

[¹] Pour l'application de la présente sous-section ou de ses arrêtés d'exécution, les membres du personnel industriel qui satisfont aux conditions de l'article 2.2.3.16, paragraphe 2 ne sont pas considérés comme des passagers.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 40, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.20. Directives PAL

Les Directives PAL doivent être considérés comme étant contraignantes.

Art. 2.3.2.21.Obligation d'assurance et de certification pour les [¹ navires de mer]¹ belges

§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un [¹ navire de mer enregistré]¹ en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4bis.1 de la Convention PAL.

§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un [¹ navire de mer enregistré]¹ en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance obligatoire ou autre garantie financière correspond au plus petit des montants suivants :

1° 250 000 unités de compte par passager par incident; ou

2° 340 millions d'unités de compte au total par [¹ navire de mer]¹ par incident.

Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par " unité de compte " le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.

§ 3. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions de cette section si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat visé à l'article 2.3.2.22, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée à l'article 2.3.2.22, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions de la présente section.

§ 4. Il est à tout moment interdit d'exploiter un [¹ navire de mer]¹ belge soumis aux dispositions de l'article 4bis de la Convention PAL, le Règlement PAL ou, en ce qui concerne le transport intérieur, cette section, si le navire n'est pas muni d'un certificat valide délivré en vertu de l'article 4 bis.2 ou 4 bis.15 de la Convention PAL ou du présent article ou l'article 2.3.2.27 du présent code.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 41, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.22.Délivrance de certificats PAL pour les [¹ navires de mer]¹ belges

§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre, est délivré à chaque [¹ navire de mer]¹ après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.21

Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe de la Convention PAL.

§ 2. Le certificat est établi dans une des langues nationales officielles. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte une traduction en anglais et les langues nationales officielles peuvent être omises.

§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du [¹ navire de mer]¹.

§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplis.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 42, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.23.Délivrance de certificats pour les [¹ navires de mer]¹ étrangers

L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un [¹ navire de mer]¹ non enregistré dans un Etat Partie à la Convention PAL.

Les dispositions de la présente section sont d'application par analogie.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 43, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.24.](#) Expiration des certificats

§ 1er. Les certificats visés à l'article 2.3.2.22 expirent de plein droit,

- 1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au [1 navire de mer]1, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière;
- 2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou toute autre garantie financière cesse d'être valable;
- 3° lorsque le [1 navire de mer]1 change de pavillon;
- 4° lorsque l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé(e) à exercer ces activités.

§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 44, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.25.](#) Obligation d'assurance ou de certification pour les [1 navires de mer]1 étrangers

§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un [1 navire de mer]1 étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 de ce code eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4bis.1 de la Convention PAL.

A titre de preuve, le [1 navire de mer]1 doit disposer d'un certificat valide délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 4bis de la Convention PAL.

§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un [1 navire de mer]1 étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance obligatoire ou autre garantie financière correspond au plus petit des montants suivants :

- 1° 250 000 unités de compte par passager pour un même événement; ou
- 2° 340 millions d'unités de compte au total par [1 navire de mer]1 pour un même événement.

Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par " unité de compte " le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.

§ 3. Les certificats prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL ou la présente section doivent se trouver à bord du [1 navire de mer]1 et doivent être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception du cas où le [1 navire de mer]1 bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration conformément à l'article 4bis.14 de la Convention PAL et si l'existence du certificat délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belges compétente pour la surveillance.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 45, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.26.](#) Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux

§ 1er. Aucune disposition de cette section n'est interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la Convention PAL ou cette section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat qui délivre le certificat.

§ 2. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention PAL sont acceptés aux fins de la Convention PAL et la présente section par l'autorité compétente et considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un [1 navire de mer]1 non enregistré dans un Etat Partie. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention PAL.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 46, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.27.](#) [1 Navires de mer]1 appartenant à l'Etat

Si un [1 navire de mer]1 appartenant à l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou une autre garantie

financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne lui sont pas applicables. Ce [1 navire de mer]¹ doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le [1 navire de mer]¹ appartient à l'Etat et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément à l'article 2.3.2.21. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'article 2.3.2.22.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 47, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.28. Arrêtés d'exécution

Sans préjudice de l'article 4 bis de la Convention PAL, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions correspondantes et la validité des certificats visés dans la Convention PAL, dans le Règlement PAL et dans la présente section.

[1 Le Roi peut étendre l'application de la Convention PAL aux navires de mer qui ne relèvent pas de cette convention. A cet égard, des dispositions qui dérogent à la convention susmentionnée et au présent chapitre peuvent être adoptées.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 48, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.29. Redevances

Pour la délivrance des certificats visés dans cette section et l'accomplissement d'autres formalités relatives à cette section, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles à leur application et à leur perception.

Section 2. - Limitation de responsabilité

Sous-Section 1ère. - Dispositions générales

Art. 2.3.2.30. Notions

§ 1er. Dans la présente section, l'on entend par :

1° " propriétaire de navire ", par dérogation à l'article 2.1.1.2, 1° : le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'exploitant d'un navire de mer;

2° " assistant " : toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance, lesquelles opérations comprennent également celles que vise l'article 2.3.2.32, § 1er, 1° et 2° ;

3° " tonnage " : soit le tonnage brut [1 du navire de mer]¹ calculée conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe I à la Convention TMC soit, si la convention précitée ne s'applique pas [1 aux navires de mer]¹, le tonnage brut telle qu'il appert d'un certificat national de jaugeage;

4° " créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un [1 navire de mer]¹ " : toute créance formée par toute personne transportée sur ce [1 navire de mer]¹ ou pour le compte de cette personne :

a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;

5° " unité de compte " : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans le présent chapitre, l'expression " responsabilité du propriétaire de navire " comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire de mer lui-même.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 49, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.3.2.31. Application internationale et matérielle

§ 1er. Par dérogation à l'article 2.3.2.32, § 1er, seul le présent chapitre est d'application à la limitation de responsabilité pour des créances maritimes nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissants d'autres Etats ne sont en aucune manière en cause.

§ 2. Le présent chapitre s'applique à la limitation de responsabilité de tous les navires de mer visés à l'article 1.1.1.3, § 1er, 7°, auxquels la Convention LLMC ne s'applique pas.

§ 3. Dans le cas visé à l'article 2.3.2.32, § 1er, les dispositions suivantes du présent chapitre sont d'application par analogie :

1° l'article 2.3.2.31, § 4, 1° ;

2° l'article 2.3.2.32, § 2;

3° l'article 2.3.2.33;

4° l'article 2.3.2.37, 2°, de telle manière qu'il donne droit à la limitation de responsabilité pour des créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention CLC 1992 à laquelle ce dernier régime ne s'applique pas dans les faits;

5° l'article 2.3.2.40, § 2 et 3;

6° l'article 2.3.2.44, alinéa 2;

7° l'article 2.3.2.45, 1° ;

8° l'article 2.3.2.46;

9° l'article 2.3.2.47, § 2, 4, 7 et 8;

10° l'article 2.3.2.48;

- 11° l'article 2.3.2.49;
- 12° l'article 2.3.2.50;
- 13° l'article 2.3.2.51;
- 14° l'article 2.3.2.52;
- 15° l'article 2.3.2.53;
- 16° l'article 2.3.2.54, § 4;
- 17° l'article 2.3.2.55;
- 18° l'article 2.3.2.56;
- 19° l'article 2.3.2.57;
- 20° l'article 2.3.2.58, § 2, 3, 4, 8 en 9;
- 21° l'article 2.3.2.59;
- 22° l'article 2.3.2.60;
- 23° l'article 2.3.2.61.

§ 4. La loi belge régit :

- 1° la procédure;
- 2° en particulier, le droit procédural concernant l'application de l'article 2.3.2.44.

Sans préjudice au présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation constitué en Belgique, ainsi que toutes les règles de procédure qui s'y rapportent sont également régies par la loi belge.

[Art. 2.3.2.32.](#)Autre réglementation

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention LLMC s'appliquent au cas décrit à l'article 15.1, première phrase, de cette convention.

Dans le même cas, les créances suivantes ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité :

1° les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un [¹ navire de mer]¹ coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;

2° les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du [¹ navire de mer]¹.

§ 2. La Convention LLMC ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, à l'exception des navires estuaires lorsqu'ils se trouvent dans les zones maritimes.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 50, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.33.](#)Petits [¹ navires de mer]¹

Le Roi peut régler le régime de limitation de responsabilité applicable aux [¹ navires de mer]¹ d'une jauge inférieure à 300 tonneaux. Dans ce contexte, des dispositions dérogeant à la Convention LLMC et au présent chapitre peuvent être établies.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 51, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Sous-Section 2.](#) - Le droit à la limitation

[Art. 2.3.2.34.](#) Personnes en droit de limiter leur responsabilité

§ 1er. Les propriétaires de navire et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément au présent chapitre à l'égard des créances visées à l'article 2.3.2.36.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2.3.2.36 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans le présent chapitre.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles du présent chapitre est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

[Art. 2.3.2.35.](#) Non-reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'empêche pas la reconnaissance de cette responsabilité.

[Art. 2.3.2.36.](#)Créances soumises à la limitation

§ 1er. Sous réserve des articles 2.3.2.37 et 2.3.2.38, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

1° [¹ créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire de mer ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ;]¹

2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3° [¹ créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire de mer ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;]¹

4° créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité

conformément au présent chapitre et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1er, 4°, ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 52, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.37.](#) Créances exclues de la limitation

La présente section ne s'applique pas :

1° aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989, telle que modifiée, ou de l'article 2.7.5.15 du présent code ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;

2° aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention CLC 1992, et sur lesquelles ces dernières règles sont d'application dans les faits;

3° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

4° aux créances formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires;

5° aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service [¹ du navire de mer ou aux opérations d'assistance]¹ ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 2.3.2.40.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 53, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.38.](#) Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

[Art. 2.3.2.39.](#) Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles du présent chapitre a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

[Sous-Section 3.](#) - Limites de la responsabilité

[Art. 2.3.2.40.](#) Limites générales

§ 1er. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 2.3.2.41, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :

1° s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles conformément à l'article 6, 1 (a) de la Convention LLMC.

2° s'agissant de toutes les autres créances conformément à l'article 6, 1 (b) de la Convention LLMC.

§ 2. Pour les navires de mer qui ne sont pas soumis à la Convention TMC et pour lesquels aucune lettre de jaugeage nationale n'a été délivrée, le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité à la valeur [¹ du navire de mer]¹ au moment de l'événement d'où est né le dommage, avec un minimum d'un million d'unités de compte.

§ 3. Lorsque le montant calculé conformément au point 1° du paragraphe 1er est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément au point 2° du même paragraphe peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées au point 1° du paragraphe 1er et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées au point 2° du paragraphe 1er.

§ 4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un [¹ navire de mer]¹, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du [¹ navire de mer]¹ auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1 500 tonneaux de jauge.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 54, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.41.](#) Limite applicable aux créances des passagers

Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'[*¹ un navire de mer]¹ et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est calculée conformément à l'article 7.1 de la Convention LLMC.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 55, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.42.](#) Conversion des unités de compte

Les montants calculés conformément aux articles 2.3.2.40 et 2.3.2.41 sont convertis en euros suivant la valeur

de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 2.3.2.47 fournie.

La valeur de l'euro exprimée en droits de tirage spéciaux est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

[Art. 2.3.2.43.](#) Concours de créances

§ 1er. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.40 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

1° à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1°, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

2° à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de [1 ce navire de mer]¹ et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir [1 dudit navire de mer]¹ et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un [1 navire de mer]¹ ou agissant uniquement à bord du [1 navire de mer]¹ auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.44 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard du propriétaire d'un navire visés à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1° s'agissant du [1 navire de mer auquel]¹ il est fait référence à l'article 2.3.2.41 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 56, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Sous-Section 4.](#) - Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

[Art. 2.3.2.44.](#) Invocation

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 2.3.2.47 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture des débats.

[Art. 2.3.2.45.](#) Effets juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation :

1° les biens saisis ou les autres garanties fournies ne sont pas libérés, mais ces dernières peuvent être ramenées au montant de la limitation applicable;

2° les dispositions de l'article 2.3.2.58, § 1er, 5, 6 et 7 s'appliquent par analogie.

[Art. 2.3.2.46.](#) Condamnation et intérêts

Si le défendeur invoque la limitation de responsabilité sans constitution du fonds dans une procédure sur le fond, le juge doit successivement se prononcer sur le bien-fondé de la demande et, le cas échéant, sur le droit de limiter la responsabilité et sur le montant de la limitation applicable.

Le montant que le défendeur sera le cas échéant condamné à payer est majoré des intérêts légaux depuis le jour de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'au jour du paiement.

[Sous-Section 5.](#) - Procédure de limitation avec constitution du fonds

[Art. 2.3.2.47.](#) Le fonds de limitation

§ 1er. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de l'entreprise a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence des montants mentionnés aux articles 2.3.2.40 et 2.3.2.41, qui sont d'application aux créances dont cette personne peut être responsable, augmentés des intérêts légaux courus depuis la date de l'événement qui a donné naissance à responsabilité, jusqu'à celle de la constitution du fonds.

§ 4. Un fonds de limitation peut être constitué, soit en consignation la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut demander la discussion du débiteur principal.

Le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément au présent chapitre n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article

2.3.2.43, § 2, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 2.3.2.43, § 2 respectivement.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir à l'égard de personnes qui sont responsables de plus d'un [¹ navire de mer]¹ peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pertinente pour la totalité du montant des créances pertinentes.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 57, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.48.](#) Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1er. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de l'entreprise.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de l'entreprise est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire est applicable à la requête visée au § 1er.

En outre, la requête mentionne, toutefois sous peine de nullité :

1° la nationalité et le nom du [¹ navire de mer]¹;

2° l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3° le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et

4° la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation, à savoir en espèces ou par la fourniture d'une garantie.

§ 4. A la requête sont annexées :

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

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

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par différentes conventions internationales ou des parties du présent code basées sur celles-ci ne peut cependant être demandée dans la même requête.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 58, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.49.](#) Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir :

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus;

2° une copie certifiée conforme des notifications visées à l'article 2.3.2.53, § 3 et des lettres visées à l'article 2.3.2.53, § 4;

3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et

4° les avis du liquidateur;

Chaque personne intéressée peut consulter le dossier et, pour autant qu'il s'acquitte des droits de greffe, en recevoir une copie.

[Art. 2.3.2.50.](#) Ordonnance d'ouverture

§ 1er. A la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à l'article 2.3.2.47, § 3 et 4, le président du tribunal de l'entreprise rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions stipulées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé à l'alinéa 1er ne peut excéder un mois :

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou

2° à compter de la date de l'ordonnance d'ouverture, si une garantie doit être fournie.

Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un ou plusieurs liquidateurs du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au paragraphe 2, alinéa 2.

[Art. 2.3.2.51.](#) Liquidateurs

§ 1er. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les personnes inscrites sur une liste tenue par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise territorialement compétent. Le Roi peut réglementer plus précisément la procédure de nomination des candidats et les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur

la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs, prêtent serment devant le président du tribunal de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831, en ajoutant les formules suivantes :

" Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. "

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte sa mission dans une affaire déterminée en signant au greffe, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de l'entreprise peut à tout moment remplacer les liquidateurs ou l'un d'eux, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait au Moniteur belge.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 2.3.2.59, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en pourcentage du montant du fonds de limitation.

[Art. 2.3.2.52.](#) Constitution du fonds de limitation

§ 1er. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur en sa qualité de liquidateur. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur en sa qualité de liquidateur.

[Art. 2.3.2.53.](#) Ordonnance de disponibilité

§ 1er. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion en euros effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte, il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en oeuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par extrait par les soins du liquidateur, dans les huit jours de sa date :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'extrait mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance un envoi recommandé aux créanciers connus. L'envoi contient les mêmes données que l'extrait visé au paragraphe 3.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

[Art. 2.3.2.54.](#) Conséquences de la constitution de fonds

§ 1er. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 2.3.2.47, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation [conformément à l'article 2.3.2.47, tout ^[1] navire de mer¹ ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :

1° au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;
ou

2° au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles; ou

3° au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou

4° dans l'état où la saisie a lieu.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les effets juridiques mentionnées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 59, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.3.2.55.](#) Déclaration de créances

§ 1er. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, par envoi recommandé ou contre récépissé, à l'adresse du bureau du liquidateur telle que mentionnée dans le jugement

Chaque déclaration mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, sa date de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sous réserve de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un Etat membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. A défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations qui lui sont adressées peuvent être faites au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existe aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts légaux sur les sommes réclamées cessent d'augmenter à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

[Art. 2.3.2.56.](#) Vérification des créances

§ 1er. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de l'entreprise qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'étendue des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application par analogie.

[Art. 2.3.2.57.](#) Contestation des condamnations sur le fond

§ 1er. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'étendue de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation à l'alinéa 1er, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi :

1° que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2° que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1er s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

[Art. 2.3.2.58.](#) Répartition du fonds

§ 1er. Sous réserve des articles 2.3.2.40, § 1er et 2, et 2.3.2.41 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

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

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu du présent chapitre.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement au créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

[Art. 2.3.2.59.](#) Clôture du fonds de limitation

§ 1er. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation d'y procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par la fourniture d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les effets juridiques déterminés à l'article 2.3.2.54.

§ 3. Si le paragraphe 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 2.3.2.61. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

[Art. 2.3.2.60.](#) Garantie additionnelle

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peut, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que la fourniture d'une garantie additionnelle soit imposée.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie additionnelle doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie additionnelle n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 2.3.2.59, § 2.

[Art. 2.3.2.61.](#) Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1er. Les ordonnances du président ne portent pas préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées

dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de l'entreprise dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 2.3.2.53, § 3, au Moniteur belge. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de l'entreprise se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider :

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 2.3.2.59, § 2.

Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 2.3.2.54, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au paragraphe 3, telles que celles qui sont visées à l'article 2.3.2.60, est également portée devant le tribunal de l'entreprise. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de l'entreprise juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.

TITRE 4. - PERSONNES EMBARQUEES

CHAPITRE 1er. - Hommes d'équipage

Art. 2.4.1.1. Autre réglementation

Le présent chapitre est applicable sans préjudices'applique sous réserve :

1° l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande;

2° la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.

Art. 2.4.1.2. Contrat d'engagement maritime

Le contrat d'engagement maritime est régi, selon le cas, par :

1° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;

2° le titre VI de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

La loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail s'applique aux contrats d'engagements maritime auxquels les lois visées à l'alinéa 1er ne sont pas d'application.

CHAPITRE 2. - Commandants

Art. 2.4.2.1. Application internationale

§ 1er. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les commandants de navires de mer belges.

§ 2. Les articles 2.4.2.7, 2.4.2.9, 2.4.2.10, 2.4.2.11 et 2.4.2.12. sont applicables [¹ exclusivement]¹ à la procédure en Belgique.

§ 3. Les tâches et pouvoirs des commandants de navires de mer étrangers et la question de savoir s'ils peuvent engager le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire envers les tiers, sont régis par :

1° le droit de l'Etat de l'enregistrement d'affrètement coque nue au moment où le commandant accomplit l'acte;

2° à défaut d'enregistrement d'affrètement coque nue, par le droit de l'Etat où le navire de mer est enregistré [¹ ...]¹ au moment où le commandant accomplit l'acte;

3° à défaut d'enregistrement [¹ ...]¹, par le droit de l'Etat où se trouve, au moment où le commandant accomplit l'acte, le port d'attache du navire de mer;

4° à défaut d'un port d'attache, par le droit de l'Etat où le navire de mer est utilisé habituellement ou, si cet Etat ne peut être déterminé, par le droit de l'Etat où le navire de mer se trouve au moment où le commandant accomplit l'acte.

Au cas où aucun engagement du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire à l'égard de

tiers ne suivrait après application de l'alinéa 1er, il sera fait application, au cas où cela entraînerait un engagement, du droit de l'Etat dans les eaux desquelles se trouvait le navire de mer au moment de la livraison du bien ou du service.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 60, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.4.2.2.](#) Autre réglementation

§ 1er. L'article 108 du Code du droit international privé n'est pas applicable à la représentation par le commandant.

§ 2. Le chapitre I du titre IV du livre III du Code civil n'est pas applicable aux actes que le commandant lié par un contrat d'engagement maritime accomplit conformément à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°.

§ 3. Le titre XIII du livre III du Code civil n'est pas applicable à la représentation par le capitaine visée à l'article 2.4.2.6, § 2, 1°.

§ 4. Les articles 1329 et 1330 du Code civil ne sont pas applicables aux livres de bord.

[Art. 2.4.2.3.](#) Clauses dérogatoires

§ 1er. Sont nulles les clauses figurant dans un contrat d'engagement maritime ou un autre contrat qui :

1° dispensent le commandant d'une ou de plusieurs des tâches stipulées à l'article 2.4.2.5;

2° annulent ou limitent les pouvoirs de représentation du commandant stipulés aux articles 2.4.2.5, 2.4.2.6 et 2.4.2.7;

3° annulent ou limitent les pouvoirs attribués au commandant par la loi ou en vertu de celle-ci.

§ 2. Le paragraphe 1er n'est pas applicable aux :

1° clauses convenues par l'employeur et le commandant déterminant les tâches de ce dernier relatives à la défense des intérêts du propriétaire du navire et de l'armateur ou qui visent à annuler ou à limiter le pouvoir du capitaine de se voir confier des mandats conformément à l'article 2.4.2.6, § 1er, 4° et § 7 par un utilisateur de navire, par un intéressé à la cargaison ou par une personne à bord;

2° conventions conclues valablement par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire avec les intéressés à la cargaison, déterminant les tâches du commandant quant à la défense des intérêts de la cargaison;

3° les contrats d'affrètement déterminant la relation juridique entre le commandant et les différentes parties au contrat.

Les conventions visées à l'alinéa 1er sous 2° et 3°, sont constatées par écrit et ne sont opposables au commandant qu'à partir du moment où copie de cet écrit lui a été communiquée.

[Art. 2.4.2.4.](#) Position juridique

La convention par laquelle le commandant s'engage envers un propriétaire de navire ou un armateur à assurer le commandement d'un navire de mer contre paiement d'une rémunération est un contrat d'engagement maritime.

[Art. 2.4.2.5.](#) Tâches

§ 1er. Conformément aux règles du présent code et autres lois applicables, aux usages et aux principes généraux du droit de la navigation, dont l'art de la navigation, le commandant est en particulier chargé;

1° de gérer le navire de mer et de commander la navigation;

2° d'exercer son autorité sur les personnes embarquées et en particulier sur l'équipage;

3° de défendre les intérêts du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire, ainsi que, là où il y a lieu, ceux des intéressés à la cargaison et des personnes embarquées;

4° de tenir les livres de bord requis, de conserver à bord et de gérer les documents de navigation requis, de rédiger, délivrer et recevoir des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes afin de respecter les obligations existantes ou de conserver des droits;

5° de déposer des rapports.

§ 2. Conformément aux dispositions reprises dans le présent code et autres lois d'application, le capitaine est en particulier chargé :

1° d'accomplir des actes juridiques pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire;

2° d'agir en justice pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et de l'utilisateur du navire conformément à ce qui est précisé à l'article 2.4.2.7, § 1er;

3° d'agir comme un agent public en affaires civiles;

4° de constater des délits et des fautes de discipline.

[Art. 2.4.2.6.](#) Représentation

§ 1er. Le capitaine a le pouvoir d'accomplir les actes juridiques visés à l'article 2.4.2.5, § 2, 1° :

1° en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées;

2° dans d'autres cas, s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps des instructions du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire de mer, l'issue du voyage, dans l'intérêt du propriétaire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison ou des personnes embarquées, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement;

3° lorsqu'il a été mandaté à cet effet par le juge, le consul ou une autre autorité compétente;

4° lorsqu'il a reçu un mandat exprès à cet effet;

5° dans d'autres cas mentionnés par la loi ou en vertu de celle-ci.

§ 2. ^[1] Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels on agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer le nom du propriétaire du navire de mer et le nom du navire.]^{1]}

§ 3. A la condition de respecter la prescription du paragraphe 2, les actes juridiques visés au paragraphe 1er sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.

Cette partie est tenue :

1° de respecter ses obligations découlant de l'acte juridique, sauf si le tiers savait ou aurait dû savoir que le capitaine n'en avait pas le pouvoir d'agir;

2° de rembourser au capitaine les avances et les frais engagés par lui.

Le propriétaire du navire est tenu de respecter les obligations conclues par le capitaine conformément à l'article 2.3.1.22.

Le capitaine est responsable, dans les limites de sa responsabilité personnelle, pour des actes qu'il a accomplis sans y être autorisé.

§ 4. Il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire.

§ 5. En dérogation à l'article 2.4.2.2, § 3, dans la mesure où les parties n'ont pas stipulé de clause dérogatoire, les dispositions du Code civil relatives au mandat sont d'application à la représentation visée au § 1er, 4°, ou aux pouvoirs exprès que le capitaine reçoit le cas échéant d'un intéressé à la cargaison ou d'une personne embarquée.

§ 6. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont également d'application à la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.

§ 7. Sauf le cas visé à l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°, les autres commandants que le capitaine peuvent, en exécution de la tâche visée à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°, accomplir des actes pour le compte de personnes intéressées conformément au droit terrestre.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 61, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.4.2.7. Représentation en justice](#)

§ 1er. Le capitaine a le pouvoir de représenter le propriétaire du navire, l'armateur et l'utilisateur du navire en justice, tant en demandant qu'en défendant dans toutes les causes concernant le navire sous son commandement ou dans toutes les causes ayant trait au commandement exercé sur ce navire de mer.

Le capitaine ne peut cependant agir comme demandeur que dans les cas visés à l'article 2.4.2.6, § 1er et à la condition que sa qualité de capitaine et le nom du navire de mer concerné soient mentionnés dans l'acte introductif d'instance.

Sauf si le capitaine déclare, dans l'acte introductif d'instance émanant de lui, représenter l'armateur ou l'utilisateur du navire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de celui-ci, il est irréfutablement réputé représenter le propriétaire du navire.

Sauf mention dérogatoire, avec indication du nom et du domicile ou du siège de l'armateur ou de l'utilisateur du navire cité, il est présumé de manière irréfragable que le propriétaire du navire est cité dans un acte introductif d'instance adressé au capitaine en tant que défendeur.

Le capitaine informe, dans les plus brefs délais, la les parties qu'il représente en justice des causes intentées par et contre lui en tant que représentant de ces parties, qui peut/peuvent en tout temps poursuivre la cause en son/leur propre nom.

§ 2. Les jugements obtenus par ou contre le capitaine en tant que représentant sont réputés avoir été obtenus par ou contre la partie pour qui il a agi en justice.

§ 3. D'autres commandants que le capitaine ne peuvent exercer leur pouvoir de représentation judiciaire que conformément au droit terrestre.

[Art. 2.4.2.8. Informations, instructions et reddition de comptes](#)

§ 1. Le commandant est tenu, selon le cas, à l'égard du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire et d'autres personnes intéressées :

1° de demander des instructions et de se concerter, où il y a lieu et si possible, avec eux en vue d'accomplir les actes visés à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3° et § 2, 1° et 2° ;

2° de les informer des actes accomplis par lui.

§ 2. Le commandant est tenu de rendre des comptes à son employeur au sujet de son commandement et en particulier des actes visés à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°, et § 2, 1° et 2°, accomplis par lui.

[Art. 2.4.2.9. Livres et actes de bord](#)

§ 1er. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre les livres de bord et les actes dressés par le commandant à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre, à prix coûtant, une copie.

§ 2. Les livres de bord requis et régulièrement tenus par la loi ou en vertu de celle-ci peuvent être acceptés par le juge comme un moyen de preuve, que les parties soient des entreprises ou que la cause ait trait à une obligation commerciale ou non.

Le juge peut dans tous les cas déduire des présomptions de fait des livres de bord tenus de manière irrégulière.

[Art. 2.4.2.10. Rapports](#)

§ 1er. Quelle que soit la nationalité ou le pays d'enregistrement du navire de mer et sans préjudice du pouvoir de consuls étrangers, le commandant peut, à l'occasion d'un incident de la navigation ou d'une avarie, remettre un rapport en Belgique devant le président du tribunal de l'entreprise du ressort duquel relève le port abordé.

§ 2. Le commandant d'un navire belge peut, lors d'un incident de la navigation ou d'une avarie, constituer un rapport à l'étranger, qui est transmis au MIK.

§ 3. Le juge peut, à la demande de toute partie intéressée, ordonner au commandant :

- 1° de remettre un rapport devant son office ou devant l'officier public ou l'expert désigné par ses soins;
- 2° de joindre au rapport une copie ou un extrait du journal ou des autres livres de bord.

Le juge peut notamment indiquer le lieu où remettre le rapport et fixer dans quel délai cette remise doit avoir lieu.

§ 4. Sauf ordre du juge au commandant de venir remettre personnellement et de vive voix son rapport, le commandant, un agent maritime ou autre mandataire peut remettre un rapport par écrit.

§ 5. Le rapport peut être remis en langue allemande, anglaise, française ou néerlandaise.

§ 6. Le propriétaire du navire, l'armateur et le commandant doivent mettre le rapport à la disposition de toute personne intéressée et lui en remettre, à prix coûtant, une copie.

§ 7. Sauf s'il reflète un livre de bord régulièrement tenu tel que visé à l'article 2.4.2.9, § 2, en quel cas s'applique le régime de la preuve visé à cet article, la force probante du rapport est librement appréciée par le juge.

Le juge peut notamment tenir compte, lors de l'appréciation, de la validité et de l'accomplissement de formalités, de la date à laquelle le rapport a été remis, des pièces jointes et de la confirmation du contenu par d'autres hommes d'équipage ou personnes embarquées.

§ 8. Les paragraphes précités s'appliquent nonobstant les dispositions du Code judiciaire relatives à la preuve.

Le juge peut entendre le commandant, les personnes embarquées et d'autres personnes intéressées conformément aux dispositions du Code judiciaire relatives à l'audition des parties.

[Art. 2.4.2.11.](#) Informations par des experts

Des experts peuvent prendre les déclarations du commandant, des personnes embarquées et autres personnes intéressées, qui valent information et qui ne sont pas des rapports.

[Art. 2.4.2.12.](#) Significations

§ 1er. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire de mer dans des causes qui concernent le navire ou le voyage dont il est question peut être remise à la personne, par remise de l'acte au commandant, que ce soit ou non à bord du navire ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord.

§ 2. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au capitaine dans des causes visées à l'article 2.4.2.7 est également faite de la manière visée au § 1er.

§ 3. Le commandant est réputé, pour l'application de l'article 34 du Code judiciaire, être un préposé tant du propriétaire du navire que de l'armateur et de l'utilisateur du navire.

§ 4. Le capitaine est réputé avoir sa résidence à bord du navire au sens de l'article 32 du Code judiciaire.

[¹ ...]¹

§ 5. Le commandant doit transmettre sans délai les actes qui lui sont signifiés au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire concerné.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 62, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.4.2.13.](#) Prescription

Sous réserve d'autres dispositions applicables, les actions du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire et du commandant relatives à l'exécution des tâches visées à l'article 2.4.2.5 se prescrivent :

1° lorsque le commandant était lié par un contrat d'engagement maritime, conformément aux règles de prescription applicables;

2° dans les autres cas, par deux ans après la cessation du service du commandant à bord du navire de mer concerné.

[CHAPITRE 3.](#) - Agents de sécurité maritime

[Art. 2.4.3.1.](#) Notions

Dans le présent titre, l'on entend par :

1° " DGCC " : la Direction Générale Centre de Crise du SPF Intérieur;

2° " BMP " : Best Management Practices qui consistent en les pratiques les plus récentes de gestion optimale de la planification et des opérations pour les exploitants et capitaines de navire qui visent la protection passive contre la piraterie dans certaines zones maritimes telles qu'elles ont été établies par les organisations professionnelles internationales représentant le secteur de la navigation maritime et les directives de l'OMI;

3° " entreprise de sécurité maritime " : une entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière;

4° " piraterie " : l'acte visé à l'article 4.5.2.1, 1°.

[Art. 2.4.3.2.](#) Autre réglementation

Le présent titre est applicable sans préjudice de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et

particulière.

[Art. 2.4.3.3.](#) Recours à des entreprises de sécurité maritime

Le propriétaire et l'exploitant d'un navire belge peuvent dans les zones maritimes définies par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, faire appel à une entreprise de sécurité maritime pour assurer la sécurité du navire contre la piraterie moyennant le respect des modalités énoncées ci-après :

1° le contrat visé à l'article 2.4.3.5, conclu pour un voyage, un groupe de voyages ou une période déterminée avec l'entreprise de sécurité maritime est communiqué au ministre qui a les attributions des affaires maritimes et le ministre qui a les attributions des affaires intérieures dans ses attributions conformément aux règles de procédure établies par un arrêté royal.

2° l'entreprise de sécurité maritime concernée est autorisée à exercer la mission visant à garantir la sécurité du navire contre la piraterie conformément à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière;

3° le capitaine et l'exploitant du navire appliquent les directives de l'OMI et les BMP au voyage du navire concerné, tenant compte des circonstances, des caractéristiques du navire et la praticabilité des mesures.

[Art. 2.4.3.4.](#) Obligations de notification

§ 1er. Le propriétaire ou l'exploitant notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée au service désigné par le Roi.

Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

§ 2. Le commandant du navire, le propriétaire ou l'exploitant notifie sans délai à la DGCC et à la Direction Sécurité Privée de la Direction Générale Sécurité et Prévention du SPF Intérieur tous les cas où, en vue de lutter contre la piraterie, le feu a été ouvert à partir du navire ou dans lesquels des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du navire.

Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

[Art. 2.4.3.5.](#) Contrat écrit

§ 1er. A chaque fois qu'il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée, le propriétaire ou l'exploitant conclut un contrat écrit avec cette entreprise qui, sans préjudice d'autres dispositions légales, contient au moins les mentions suivantes :

1° l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres;

2° l'interdiction de sous-traitance;

3° l'assurance en responsabilité civile et contractuelle de l'entreprise de sécurité maritime;

4° un exposé des règles et procédures que les agents de sécurité maritime respecteront conformément au droit belge;

5° un exposé des BMP qui s'appliquent, sans préjudice de l'application du droit belge, ainsi que des directives de l'OMI;

6° la répartition des pouvoirs du capitaine et du personnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire;

7° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime d'informer son personnel dirigeant à bord du navire des réglementations belge et étrangère qui ont trait aux activités;

8° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime de veiller à ce que les armes qu'elle fait monter à bord du navire pour ses agents de sécurité soient mises à leur disposition d'une manière légale, et l'exposé de la manière dont elle y procédera;

9° les données relatives au personnel déployé à bord, afin de permettre l'évaluation du respect des conditions définies par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ou en vertu de celle-ci.

Les données visées à l'alinéa 1er, 9°, sont transmises aux services désignés par le Roi au plus tard deux jours avant le début du voyage. En cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées dans les délais impartis, les données sont transmises avant le début du voyage.

§ 2. Si le contrat visé au paragraphe 1er est intégralement ou partiellement incompatible avec le présent titre, la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ou d'autres dispositions applicables, le Roi peut par un arrêté délibéré en Conseil des ministres retirer l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime.

[Art. 2.4.3.6.](#) Compétence du commandant

La compétence du dirigeant opérationnel des agents de sécurité maritime à bord du navire ne porte pas préjudice à la compétence du capitaine conformément à l'article 4.2.3.1.

Le capitaine exerce cette compétence dans le cadre de lutte contre la piraterie après avoir reçu l'avis du dirigeant opérationnel des agents à bord du navire et conformément aux dispositions fixées par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

[Art. 2.4.3.7.](#) Statut des agents

Les agents de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire ne sont ni des membres de l'équipage ni des passagers.

[Art. 2.4.3.8.](#) Dérogation au nombre de personnes admises à bord

Les agents chargés du contrôle de la navigation peuvent, pour l'application du présent titre, accorder des dérogations au nombre maximum de personnes admises à bord du navire, déterminé dans le certificat de navigabilité du navire.

[Art. 2.4.3.9.](#) Reportage

Le Roi détermine les modalités selon lesquelles le rapportage sur l'application du présent titre doit être effectué.

CHAPITRE 4. - Passagers clandestins

Art. 2.4.4.1. Traitement des passagers clandestins

§ 1er. Les passagers clandestins trouvés à bord de navires belges ne peuvent être mis au travail, sauf cas d'urgence ou pour des tâches liées à l'entretien de leur hébergement ou à leur subsistance à bord.

§ 2. Les passagers clandestins à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger qui se trouve dans les eaux belges, sont traités dans le plein respect, du droit international applicable, dont la convention relative au statut des réfugiés, conclue à Genève le 28 juillet 1951, des obligations liées à l'accès à la protection internationale, en particulier le principe de non-refoulement, et des droits fondamentaux. La sécurité du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin doivent être pris en considération lors du traitement des passagers clandestins

Art. 2.4.4.2. Passagers clandestins dans un port belge

§ 1er. Sans préjudice des règles établies en vertu de l'alinéa 3, si le commandant constate la présence d'un ou plusieurs passagers clandestins à bord de son navire et que celui doit entrer dans un port belge, il en informe le MIK.

Le commandant transmet tous les renseignements et les documents du chaque passager clandestin qui sont utiles pour l'exécution des missions de la Police de la navigation.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, détermine le délai dans lequel l'information, les renseignements et les documents visés au présent paragraphe et les documents qui sont éventuellement en possession du passager clandestin qui doivent être transmis ainsi que les modalités relatives à leur transmission.

§ 2. Il est interdit au passage clandestin de quitter le navire sans l'autorisation préalable de la police de la navigation.

Dès l'arrivée du navire dans le port, la police de la navigation notifie au commandant l'interdiction de débarquement visé à l'alinéa 1er et l'informe des droits et obligations prévus par l'article 2.4.4.1. et par le présent article.

Le commandant prend toutes les mesures nécessaires afin d'éviter que le passager clandestin ne quitte le navire sans l'autorisation préalable de la Police de la navigation sur le territoire belge.

§ 3. Un passager clandestin arrivé par un navire reste sous la responsabilité du commandant.

La police de la navigation peut autoriser le débarquement du passager clandestin en vue de son éloignement lorsque :

1° le passager clandestin est en possession des documents de voyage nécessaires à son éloignement et l'armateur a pris toutes les mesures nécessaires pour garantir celui-ci, conformément au paragraphe 4;

2° l'armateur prouve que les documents de voyage nécessaires à l'éloignement du passager clandestin seront obtenus ainsi que les mesures nécessaires pour garantir celui-ci seront prises dans les plus brefs délais, conformément au paragraphe 4.

La Police de la navigation peut également autoriser le débarquement du passager clandestin, si un éloignement avec le même navire n'est pas indiqué ou est empêché

La Police de la navigation peut ordonner le rembarquement du passager clandestin qui a quitté le navire sans l'autorisation visée à l'alinéa 1er, en rappelant au commandant les obligations prévues au paragraphe 2.

§ 4. A la demande de la Police de la navigation, l'armateur du navire à bord duquel le passager clandestin est arrivé dans un port belge est tenu de prendre toutes les mesures pour éloigner le passager clandestin vers le pays où celui-ci a été embarqué ou vers un autre pays où le passager clandestin peut être admis.

Ces mesures doivent être prises en vue d'éloigner le passager clandestin le plus rapidement possible.

L'armateur peut demander l'assistance des autorités belges compétentes pour établir des contacts avec des autorités étrangères en vue de préparer et d'organiser cet éloignement et d'obtenir les documents nécessaires à cette fin.

L'armateur informe sans délai la Police de la navigation des mesures qui seront prises et de leur exécution.

§ 5. En cas de non-respect des obligations prévues aux paragraphes 2 et 4 ou si la Police de la navigation considère que les mesures prises pour garantir l'éloignement du passager clandestin sont insuffisantes, la Police de la navigation peut :

1° obliger le commandant du navire de mer de transporter le passager clandestin vers le pays d'embarquement ou dans tout autre pays où il peut être admis;

2° éloigner le passager clandestin, par d'autres moyens, vers le pays d'embarquement ou vers tout autre pays où il peut être admis;

3° ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même armateur, jusqu'à ce que le passager clandestin soit éloigné.

Art. 2.4.4.3. Passagers clandestins à bord de navires belges

§ 1er. Si le commandant d'un navire de mer belge constate la présence à bord de son navire d'un ou plusieurs passagers clandestins, il en informe le MIK selon les modalités prévues à l'article 2.4.4.2, § 1er.

§ 2. Le commandant remet le passager clandestin de préférence aux autorités locales compétentes du premier port d'escale. A cet effet, il est fait appel à la collaboration du fonctionnaire consulaire belge, si ce dernier est disponible.

§ 3. Le commandant informe le passager clandestin qu'il a l'obligation de le débarquer dans le premier port d'escale et lui donne l'occasion de faire valoir ses objections à son débarquement dans ce port.

Si le passager clandestin émet des objections à son débarquement dans ce port, il est débarqué dans un port

où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 2.4.4.1.

§ 4. Si le passager clandestin est débarqué conformément au paragraphe 2, une copie de la déclaration visée au paragraphe 1er est remise aux autorités locales compétentes.

§ 5. Le présent article n'est pas d'application si le premier port d'escale est un port belge.

Art. 2.4.4.4. Frais

§ 1er. Les frais d'hébergement, de séjour, de soins de santé et d'éloignement d'un passager clandestin au sens de l'article 2.4.4.2. sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire, sans préjudice du droit de se faire rembourser ces frais par l'Etat dont le passager clandestin est ressortissant.

Cette obligation s'applique indépendamment du fait que la Police de la navigation ait autorisé le débarquement du passager clandestin ou pas, en application de l'article 2.4.4.2.

Ces frais visés à l'alinéa 1er doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où la Police de la navigation a mis le propriétaire du navire, l'armateur ou l'agent maritime en demeure de payer.

La Police de la navigation peut imposer au commandant ou à l'agent maritime de fournir une caution pour payer ces frais. Dans ce cas, la Police de la navigation peut ajourner le départ du navire ou de tout autre navire appartenant au même armateur, jusqu'au moment où la caution est fournie.

§ 2. Les frais d'hébergement, de séjour, de soins de santé et d'éloignement d'un passager clandestin au sens de l'article 2.4.4.3 sont à charge du propriétaire et de l'armateur du navire, sans préjudice du droit de se faire rembourser ces frais par l'Etat dont le passager clandestin est ressortissant.

Ces frais doivent être payés dans les quinze jours à compter du jour où le fonctionnaire consulaire belge a mis le propriétaire du navire, l'armateur ou son représentant local en demeure de payer.

CHAPITRE 5. - Infractions maritimes

Section 1ère. - Dispositions générales

Art. 2.4.5.1. Notions

Dans le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° " infractions maritimes " : les fautes de discipline maritimes et les délits maritimes;

2° " faute de discipline maritime " : un fait interdit par l'article 2.4.5.3;

3° " délit maritime " : un fait interdit par les articles 2.4.5.4 à [1 2.4.5.42]1.

(1)<L 2020-06-18/33, art. 3, 003; En vigueur : 24-04-2020>

Art. 2.4.5.2. Application internationale et matérielle

§ 1er. A l'exception des articles 2.4.5.35, 2.4.5.41, 2.4.5.42, [1 ...]1 le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait sont exclusivement applicables aux infractions maritimes commises à bord de ou en relation avec des navires de mer utilisés ou destinés à des fins professionnelles [1 et à l'équipage civil à bord des navires de souveraineté belge sous le commandement opérationnel du ministère de la Défense]1.

§ 2. Sauf dérogation expresse, le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent à toute personne qui se trouve à bord d'un navire de mer belge en exécution d'un contrat d'engagement maritime [1 ou à l'équipage civil à bord d'un navire de souveraineté belge sous le commandement opérationnel du ministère de la Défense]1, quelle que soit sa nationalité ou celle de son employeur. Ces personnes y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord du navire de mer [1 ou navire de souveraineté belge sous le commandement opérationnel du ministère de la Défense]1, jusqu'à la fin de leur contrat de travail.

§ 3. Le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent également aux personnes autorisées à bord en vue d'effectuer le voyage. Les passagers sont assujettis à ces dispositions pendant le temps de leur séjour à bord d'un navire de mer belge [1 ou navire de souveraineté belge sous le commandement opérationnel du ministère de la Défense]1. Ils sont à tout moment libres de quitter le navire, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un délit ou d'un crime.

§ 4. En cas de perte du navire, pour quelque raison que ce soit, les hommes d'équipage continuent d'être assujettis au présent titre et aux dispositions du livre 4 qui y ont trait, jusqu'à leur retour en Belgique ou dans le pays d'embarquement.

§ 5. Par dérogation des paragraphes 2, 3 et 4, les articles 2.4.5.10, 2.4.5.11, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.21, 2.4.5.22, § 2 et 3, 2.4.5.23, 2.4.5.24, 2.4.5.25, 2.4.5.33, 2.4.5.34, 2.4.5.41, [1 ...]1 s'appliquent à tout individu.

[2 § 6. Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables si :

1° l'infraction maritime est nécessaire pour garantir la sécurité du navire ou des vies en mer ;

2° l'infraction maritime découle de dommages à un navire de mer ou à l'équipement du navire si toutes les mesures de précaution ont été prises, sauf si l'intéressé a agi dans le but de commettre l'infraction maritime ou a agi de manière téméraire et sachant que l'infraction maritime aurait probablement lieu ;

3° l'infraction maritime a été préalablement autorisée par le Contrôle de la navigation dans le but de garantir la sécurité du navire de mer, des personnes embarquées ou de la protection du milieu marin, sans préjudice du pouvoir de juridiction d'un autre Etat où se trouve le navire de mer.]2

(1)<L 2020-06-18/33, art. 4, 003; En vigueur : 24-04-2020>

(2)<L 2021-06-16/17, art. 63, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Section 2. - Interdictions

Art. 2.4.5.3. Fautes de discipline maritimes

Il est interdit aux hommes d'équipage de commettre les fautes de discipline maritimes suivantes :

- 1° la désobéissance commune;
- 2° ne pas prendre son poste à temps;
- 3° le manque au quart;
- 4° le défaut de vigilance pendant le quart;
- 5° l'ivresse ou un état similaire suite à la consommation de stupéfiants ou de médicaments en service, sans désordre;
- 6° les disputes en mer ou en service;
- 7° l'absence irrégulière du bord;
- 8° l'embarquement clandestin de boissons alcoolisées, de stupéfiants ou de médicaments à bord;
- 9° la dégradation volontaire de matériel du bord;
- 10° l'emploi sans autorisation du matériel du bord;
- 11° le manque de respect aux autres.

Art. 2.4.5.4. Ivresse avec désordre

Il est interdit à quiconque à bord ou en service d'être en état d'ivresse ou dans un état similaire, suite à l'usage de stupéfiants ou de médicaments, et, ce faisant, de perturber l'ordre.

Art. 2.4.5.5. Allumer des feux

Il est interdit à quiconque d'allumer des feux à bord dans les lieux où cela est interdit, et de circuler dans lesdits lieux avec du feu ou des objets ou substances pouvant causer un incendie.

Art. 2.4.5.6. Destruction du matériel du bord

Il est interdit à quiconque de détruire, mettre hors d'usage ou abandonner volontairement du matériel du bord.

Art. 2.4.5.7. Dégradation du matériel du bord

Il est interdit au commandant et aux officiers de volontairement dégrader ou laisser dégrader du matériel du bord.

Art. 2.4.5.8. Embarquement d'objets interdits

Il est interdit à quiconque d'embarquer ou de détenir à bord, ou encore de débarquer, à l'insu du commandant et du propriétaire de navire ou de l'armateur, des objets ou substances dont la saisie constituerait le propriétaire du navire ou l'armateur en frais et dommages.

Le commandant pourra saisir les objets ou substances visés à l'alinéa premier, dès qu'il aura connaissance de leur présence à bord, en vue de les remettre à l'autorité compétente dans le premier port.

Art. 2.4.5.9. Contrebande

Il est interdit à quiconque d'embarquer, de débarquer ou de permettre l'embarquement ou le débarquement de marchandises de contrebande.

Art. 2.4.5.10. Vol

Il est interdit à quiconque de commettre un vol à bord.

Art. 2.4.5.11. Mise hors d'usage des vivres

Il est interdit à quiconque de mettre volontairement hors d'usage des vivres qui se trouvent à bord ou sont destinés à une utilisation à bord.

Art. 2.4.5.12. Abandon de poste

§ 1er. Il est interdit à tout homme d'équipage étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manoeuvre ou de garde, de quitter son poste avant d'avoir été relevé.

§ 2. Il est interdit à tout homme d'équipage qui est chargé d'une des responsabilités définies au paragraphe 1er d'être absent du bord, de sorte à ne pas pouvoir exécuter les tâches en question.

§ 3. Il est interdit à quiconque d'inciter ou d'encourager à commettre, par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, même en dehors du territoire belge, les délits maritimes visés aux paragraphes 1er et 2.

Art. 2.4.5.13. Abandonnement du navire par le commandant

Hormis en cas de force majeure ou d'autorisation, il est interdit au commandant d'abandonner son navire lorsque son contrat d'engagement maritime est encore en cours.

Art. 2.4.5.14. Désobéissance

Il est interdit aux personnes embarquées, y compris aux officiers, de refuser d'obéir aux ordres donnés par le commandant ou en son nom par un officier, en vue du salut et de la sécurité du navire et des personnes embarquées.

[Art. 2.4.5.15.](#) Rébellion

Il est interdit à quiconque de commettre une rébellion contre le commandant ou contre un officier, telle que qualifiée par l'article 269 du Code pénal.

Les actes de résistance du commandant et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

[Art. 2.4.5.16.](#) Diffamation

Il est interdit à toute personne embarquée d'outrager par paroles, faits, gestes ou menaces, le commandant, un officier, un membre du personnel de la Police de la navigation ou du Contrôle de la navigation ou un fonctionnaire belge dans l'exercice de leurs fonctions ou à cette occasion.

[Art. 2.4.5.17.](#) Coups

Il est interdit à toute personne embarquée de frapper l'une des personnes spécifiées à l'article 2.4.5.16 dans l'exercice de leurs fonctions ou à cette occasion.

[Art. 2.4.5.18.](#) Complot

Il est interdit à quiconque de faire partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du commandant.

On entend par complot, la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

Les actes de résistance du commandant et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard des circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

[Art. 2.4.5.19.](#) Abus d'autorité

§ 1er. Il est interdit au commandant, aux officiers et à toute autre personne investie d'une autorité à bord d'abuser de leur autorité ou d'ordonner, autoriser ou tolérer tel abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée.

§ 2. Il est interdit au commandant, aux officiers et à toute autre personne investie d'une autorité à bord de se rendre coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée.

§ 3. Il est interdit au commandant d'user, de faire ou de laisser user de violence, sans motifs légitimes, dans l'exercice de ses fonctions ou à cette occasion.

[Art. 2.4.5.20.](#) Usurpation du commandement

Il est interdit au commandant de favoriser l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manoeuvre et la direction du navire ou de consentir à n'être que porteur d'expédition.

[Art. 2.4.5.21.](#) Commandement illicite

§ 1er. Il est interdit à quiconque de prendre indûment le commandement d'un navire ou d'exercer indûment des tâches pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis.

§ 2. Il est interdit au propriétaire du navire et à l'armateur de se rendre complices des faits prévus à l'alinéa 1er.

[Art. 2.4.5.22.](#) Embarquement illicite

§ 1er. Il est interdit au commandant d'embarquer ou de débarquer irrégulièrement un homme d'équipage ou un passager à son bord.

§ 2. Il est interdit à quiconque de se trouver sans le consentement préalable du commandant à bord d'un navire belge ou à bord d'un navire étranger dans les eaux belges, pour autant que dans ce dernier cas l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux belges.

§ 3. Il est interdit de favoriser, par quelque moyen que ce soit, l'embarquement ou le débarquement d'une personne visée au paragraphe 2, ou de favoriser ou de taire son séjour à bord d'un navire.

[Art. 2.4.5.23.](#) Débarquement illicite

Il est interdit au commandant d'un navire qui accoste dans un port belge ou y séjourne, de débarquer, sans l'autorisation de la Police de la navigation, une personne se trouvant à bord de son navire sans son consentement préalable ou qui n'est pas munie des documents requis pour être admise en territoire belge.

[Art. 2.4.5.24.](#) Accostage ou amarrage illicite

Il est interdit à quiconque d'accoster ou d'amarrer un autre navire au navire avant l'arrivée dans un port ou à un autre poste de mouillage et en dépit de l'interdiction du commandant ou d'un officier mandaté par ce dernier, sauf en qualité de membre du personnel des pouvoirs publics dans l'exercice de sa fonction.

[Art. 2.4.5.25.](#) Vente d'alcool

Il est interdit aux fournisseurs non-agrèés par le commandant du navire de distribuer ou de vendre des boissons alcoolisées soit à l'équipage, soit à toute autre personne se trouvant à bord.

[Art. 2.4.5.26.](#) Abandonnement de malades et blessés

§ 1er. Il est interdit au commandant de laisser à terre à l'étranger, sans en aviser les fonctionnaires consulaires ou, à défaut, l'autorité locale, un homme d'équipage malade ou blessé, et de ne pas lui procurer, lorsqu'il y est tenu, le moyen d'assurer son traitement ou son rapatriement.

§ 2. Il est interdit au commandant de laisser à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager malade ou blessé, et de ne pas en aviser les fonctionnaires consulaires, ou, à défaut, l'autorité locale.

[Art. 2.4.5.27.](#) Appareillage sans vivres suffisants

Il est interdit au commandant d'appareiller sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins des personnes embarquées.

[Art. 2.4.5.28.](#) Embarquement de vivres inadéquats

Il est interdit au commandant d'embarquer pour la consommation des personnes embarquées des comestibles, denrées, boissons ou substances falsifiés, gâtés ou corrompus.

[Art. 2.4.5.29.](#) Opposition à l'inspection

Il est interdit au commandant de s'opposer ou de faire obstacle aux visites à bord des membres des fonctionnaires chargés du contrôle des approvisionnements ou à l'accomplissement de leur mission.

[Art. 2.4.5.30.](#) Désobéissance envers les autorités

Le commandant doit obéir aux ordres des fonctionnaires belges, des contrôleurs de la navigation ou des membres du personnel de la Police de la Navigation.

[Art. 2.4.5.31.](#) Manque de marques extérieures

§ 1er. Il est interdit au commandant de commander un navire qui ne porte pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements.

§ 2. Il est interdit au commandant de volontairement effacer, altérer ou masquer les marques visées au paragraphe 1er.

[Art. 2.4.5.32.](#) Infraction relative aux livres de bord

Il est interdit au commandant d'enfreindre les réglementations relatives à la mise à jour des livres de bord.

[Art. 2.4.5.33.](#) Remise et rédaction de faux documents de bord

Il est interdit à quiconque de se faire remettre ou de faire dresser des documents de bord au moyen de fausses déclarations ou de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées.

[Art. 2.4.5.34.](#) Contrefaçon ou falsification de livrets marins

Il est interdit à quiconque de contrefaire ou de falsifier un livret marin ou un document similaire et de faire usage d'un livret marin ou d'un document similaire contrefait ou falsifié.

[Art. 2.4.5.35.](#) Non-assistance à personne en danger

§ 1er. Sans préjudice de l'article 10.1 de la Convention sur l'Assistance 1989, il est interdit au commandant d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré, de même qu'au commandant d'un navire dans un cas auquel s'applique le chapitre 5 du titre 7 du présent livre, de ne pas prêter assistance à quiconque en danger de disparaître en mer, pour autant qu'il puisse le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes embarquées.

§ 2. Sans préjudice de l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910, il est interdit au commandant d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique ou y ayant son port d'attache ou y étant habituellement amarré, de même qu'au commandant d'un navire dans un cas auquel s'applique le chapitre 2 du titre 7 du présent livre, après un abordage :

1° de ne pas prêter assistance à l'autre navire, son équipage ou ses passagers, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes embarquées;

2° d'omettre de faire connaître à l'autre navire dans la mesure du possible le nom et le port d'attache de son navire, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

[Art. 2.4.5.36.](#) Abandonnement du navire en danger par le commandant

§ 1er. Il est interdit au commandant d'abandonner, sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux hommes d'équipage, son navire pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger.

§ 2. Il est interdit au commandant de négliger, en abandonnant son navire pour cause de danger, de sauver par tous les moyens disponibles les personnes embarquées.

§ 3. Il est interdit au commandant forcé d'abandonner son navire de ne pas rester à bord le dernier.

[Art. 2.4.5.37.](#) Vente du navire

Il est interdit au commandant de vendre le navire dont la conduite lui était confiée, sans autorisation.

[Art. 2.4.5.38.](#) Détournement du navire

Il est interdit au commandant de détourner le navire dont il a été chargé de la conduite, dans une intention frauduleuse à son profit.

[Art. 2.4.5.39.](#) Jet, destruction d'objets et fausse route

Il est interdit au commandant, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, de jeter à la mer ou de détruire, sans nécessité, tout ou partie de la cargaison, des vivres ou effets du bord, ou de faire fausse route.

[Art. 2.4.5.40.](#) Echouement intentionnel et autres dommages

§ 1er. Il est interdit au commandant d'échouer, de détruire ou de perdre, dans une intention criminelle, le navire dont il a la conduite, ou de gravement l'endommager par tout moyen autre que l'incendie.

§ 2. Il est interdit aux personnes embarquées autres que le commandant de commettre les faits visés au paragraphe 1er.

§ 3. Il est interdit à quiconque de tirer profit des faits visés au paragraphe 1er ayant connaissance du caractère volontaire de ces faits.

§ 4. Il est interdit de provoquer ou d'encourager les faits visés au paragraphe 1er ou au paragraphe 2 dans une intention criminelle.

[Art. 2.4.5.41.](#) Cession du navire à des pirates

§ 1er . Il est interdit au commandant de livrer volontairement son navire à un groupe de pirates.

§ 2. Il est interdit aux hommes d'équipage de livrer le navire à un groupe de pirates contre le gré du commandant.

[Art. 2.4.5.42.](#) Navigation de course et de guerre

§ 1er. Il est interdit au propriétaire et à l'armateur d'un navire belge de l'armer ou de le laisser armer en course ou en guerre.

§ 2. Il est interdit à tout homme d'équipage de prêter sciemment ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre.

[TITRE 5.](#) - MER ET PORTS

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Art. 2.5.1.1.](#) Autre réglementation

Le présent titre s'applique sans préjudice de :

1° la loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans la mer territoriale;

2° la loi du 12 avril 1957 autorisant le Roi à prescrire des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques de la mer;

3° la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;

4° la loi du 10 octobre 1978 portant établissement d'une zone de pêche de la Belgique;

5° la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;

6° la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

7° la loi du 17 août 2013 relative à la prospection, l'exploration et l'exploitation des ressources des fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale.

[Art. 2.5.1.2.](#)Compétence de réglementation

Le Roi règle la police et la navigation dans [¹ les zones maritimes belges]¹.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 64, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 2.](#) - Sûreté

[Section 1ère.](#) - Dispositions générales

[Art. 2.5.2.1.](#) Règlement ISPS et Directive ISPS

Le présent titre prévoit l'exécution du Règlement ISPS et la transposition de la Directive ISPS.

[Art. 2.5.2.2.](#)Notions

Dans la présente section, dans les dispositions du le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° " sûreté maritime " : la combinaison des mesures préventives et des moyens humains et matériels visant à protéger les navires, les installations portuaires et les ports contre les menaces d'incidents de sûreté et les actions illicites intentionnelles;

2° " interface navire/port " : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;

3° " installation portuaire " : un emplacement où a lieu l'interface navire/port, comprenant les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas;

4° " port " : toute étendue déterminée de terre et d'eau, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, qui constitue un ensemble spatial, économique ou fonctionnel;

5° " zone de sûreté portuaire " : toute zone dans un port essentielle pour une sûreté maritime sur la base d'une évaluation de sécurité spécifique;

6° " gestionnaire du port " : l'organisme qui, parallèlement ou non à d'autres activités, qui est chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port, y compris de la coordination et du contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné; l'autorité du port peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports;

7° " agent de sécurité de l'installation portuaire " : l'agent de sécurité tel que visé à l'annexe II, partie A, point 17 du Règlement ISPS;

8° " incident de sûreté " : tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, d'une installation portuaire ou d'un port;

9° " action illicite intentionnelle " : un acte intentionnel qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que dans le trafic maritime national, et à leurs passagers ou à leur cargaison, et aux installations portuaires ou aux ports;

10° [1 " NCCN " : le Centre de crise national du SPF Intérieur ;]1

11° " OCAM " : l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, tel qu'institué par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace;

12° " ministre " : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions;

[1 13° " gestionnaire de voies navigables " : toute instance qui, conjointement ou non avec d'autres activités, est chargée de la gestion et de l'exploitation des eaux intérieures belges de nature maritime.]1

(1)<L 2021-06-16/17, art. 65, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.5.2.3.](#) Application spatiale

§ 1er. [1 Le présent chapitre s'applique aux ports ou voies navigables dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.

Pour l'application du présent chapitre, les installations le long de voies navigables situées à l'extérieur d'un port sont considérées comme des installations portuaires. Le gestionnaire de voies navigables fait ici office de gestionnaire du port.]1

§ 2. [1 Les coordonnées de la zone visée au § 1er sont fixées par le Roi, le cas échéant en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.

Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.

Sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, le Roi peut désigner des constructions fixes dans les zones maritimes belges comme installations soumises totalement ou partiellement au présent chapitre.]1

§ 3. Le présent titre ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.

[1 § 4. Pour l'application du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les navires qui disposent des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure sont toujours considérés comme des navires de mer.]1

(1)<L 2021-06-16/17, art. 66, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 2.](#) - Autorités

[Sous-Section 1ère.](#) - Autorité Nationale de Sûreté Maritime

[Art. 2.5.2.4.](#) Création et tâches

§ 1er. Une Autorité Nationale de Sûreté Maritime est créée.

§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime fait office de point de contact pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.6 du Règlement ISPS, d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.7 du Règlement ISPS et de point de contact pour la sûreté portuaire telle que visé à l'article 3.4 de la Directive ISPS.

§ 3. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est notamment chargée de :

1° élaborer une politique générale en matière de sûreté maritime;

2° développer des normes en matière de sûreté maritime telles que visées à l'article 2.5.2.7 ainsi que de contrôler leur application;

3° la coordination générale des mesures pour la mise en oeuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime;

4° la délivrance d'avis, instructions et recommandations aux comités locaux pour la sûreté maritime [1, aux autorités compétentes et aux armateurs belges]1, quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime;

5° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution belge aux efforts réalisés au niveau européen et international;

6° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté des installations portuaires et des ports et de point de contact national, européen et international pour toutes les matières liées à la sûreté maritime;

7° délivrer ou de retirer le certificat " Organisme de sûreté reconnu ";

8° transmettre à l'OMI la liste des installations portuaires conformes au Code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

9° transmettre à la Commission européenne la liste des ports soumis au présent titre, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

10° l'appréciation et de l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports;

11° apprécier et évaluer, sur la base d'une analyse des risques, les plans de sûreté des installations portuaires et des ports, rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par le ministre des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification substantielle;

12° la délivrance des certificats de sûreté portuaire comme preuve d'approbation par le ministre.

[² Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.]²

(1)<L 2021-06-16/17, art. 67, 006; En vigueur : 16-09-2021>

(2)<L 2021-06-16/17, art. 68, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.5.2.5. Organisation

§ 1er. La composition et le fonctionnement de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime sont déterminés par le Roi.

§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est soutenue par :

1° un secrétariat permanent dont le fonctionnement est déterminé par le Roi;

2° une commission permanente d'experts dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par le Roi.

Art. 2.5.2.6. Traitement de l'information

L'information au sein de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Art. 2.5.2.7. Adoption de normes

Le Roi adopte, sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, des normes contraignantes en matière de sûreté maritime.

Sous-Section 2. - Comités Locaux pour la Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.8. Création, tâches et organisation

§ 1er. Le Roi crée un Comité Local pour la Sûreté Maritime dans chaque port et en détermine la composition et le fonctionnement.

§ 2. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime fait office d'autorité de sûreté portuaire telle que visée à l'article 3.5 de la Directive ISPS.

§ 3. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime est notamment chargé de :

1° contrôler la véracité des informations fournies par l'officier de sécurité de l'installation portuaire ou l'autorité du port;

2° apprécier, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des ports; d'exécuter, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des installations portuaires; et rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime des évaluations de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification;

3° de contrôler l'élaboration et l'exécution des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;

4° du suivi en temps réel des évaluations de la sûreté, et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;

5° dresser une liste des installations portuaires devant satisfaire au Code ISPS, ainsi que de remettre tous les deux ans un avis motivé, pour chaque installation portuaire devant satisfaire au Code ISPS, à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

[¹ Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires au Comité Local pour la Sûreté Maritime.]¹

§ 4. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime rend compte de ses activités auprès de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 69, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.5.2.9. Traitement de l'information

L'information au sein du Comité Local doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sûreté, attestations et avis de sécurité.

Sous-Section 3. - Agents de sûreté maritime

Art. 2.5.2.10. Désignation

Le Roi désigne un agent de sûreté maritime pour chaque port.

Lorsque l'agent de sûreté maritime n'est pas la même personne que l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou les agents de sûreté des installations portuaires en vertu du Règlement ISPS, ils travaillent en étroite collaboration.

Art. 2.5.2.11. Tâche

L'agent de sûreté maritime est notamment chargé de faire fonction de personne de contact locale pour toutes les questions relatives à la sûreté maritime du port concerné.

Section 3. - Structure de sûreté portuaire

Sous-Section 1ère. . - Niveaux de sûreté

[Art. 2.5.2.12.](#) Description

Il y a trois niveaux de sûreté dans chaque port et, le cas échéant, dans chaque zone de sûreté portuaire :

- 1° niveau de sûreté 1 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime minimales appropriées doivent être maintenues en permanence;
- 2° niveau de sûreté 2 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incidents de sûreté ou d'actions illicites intentionnelles;
- 3° niveau de sûreté 3 : désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté maritime spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté ou une action illicite intentionnelle est probable ou imminente, même quand il n'est pas possible d'identifier la cible précise.

[Art. 2.5.2.13.](#) Détermination

[¹ Le NCCN]¹ détermine le niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire.

Le niveau de sûreté en vigueur peut être modifié pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour une ou plusieurs zones de sûreté portuaire spécifiques.

[¹ Le NCCN]¹ communique immédiatement toute modification du niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire à [¹ l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et]¹ toute personne, entité, administration ou autorité concernée.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 70, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Sous-Section 2.](#) - Evaluation de la sûreté

[Art. 2.5.2.14.](#) Exécution

Dans chaque port, [¹ le gestionnaire du port]¹ procède à une évaluation de la sûreté.

Chaque évaluation de la sûreté d'un port prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port, et tient compte des évaluations des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre auxquelles il a été procédé en application du Règlement ISPS.

Chaque évaluation de la sûreté d'un port est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 71, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.5.2.15.](#) Approbation

Chaque évaluation de la sûreté d'un port doit être soumise pour approbation à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime sur l'avis motivé du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.

[Art. 2.5.2.16.](#) Evaluation

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

[Sous-Section 3.](#) - Plan de sûreté portuaire

[Art. 2.5.2.17.](#) Elaboration

§ 1er. Dans chaque port, [¹ le gestionnaire du port]¹ élabore un plan de sûreté portuaire sous le contrôle du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.

§ 2. Chaque plan de sûreté portuaire est établi en tenant compte des résultats des évaluations de la sûreté portuaire effectuées pour le port concerné et des exigences fixées par le Roi.

§ 3. Chaque plan de sûreté portuaire inclut au minimum :

- 1° l'intégration des plans de sûreté établis du chef du Règlement ISPS pour les installations portuaires;
- 2° le cas échéant, les zones de sûreté portuaire identifiées;
- 3° un ensemble de mesures, de procédures et d'actions détaillées sur le plan de la sûreté maritime pour chaque niveau de sûreté dans le port ou, le cas échéant, dans les zones de sûreté portuaire identifiées; éventuellement, les mesures, les procédures et les actions peuvent varier selon la zone de sûreté portuaire en fonction des résultats des évaluations de la sûreté;
- 4° une structure de coordination entre les différentes mesures, procédures et actions visées au 3° ;
- 5° une structure organisationnelle à l'appui du renforcement de la sûreté maritime;
- 6° une structure de concertation entre les différentes parties intéressées sur le plan de la sûreté maritime.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 72, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.5.2.18.](#) Approbation

Chaque plan de sûreté portuaire et leur modification substantielle doit être soumis pour approbation au ministre sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.

[Art. 2.5.2.19.](#) Certificat de sûreté portuaire

§ 1er. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime délivre un certificat de sûreté portuaire à [¹ le gestionnaire du port]¹ comme preuve d'approbation visée à l'article 2.5.2.18.

§ 2. Le ministre peut, sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, retirer le certificat de sûreté portuaire :

1° si [¹ le gestionnaire du port]¹ a contrevenu au plan de sûreté portuaire, au présent titre ou à ses arrêtés d'exécution;

2° si [¹ le gestionnaire du port]¹ n'a pas agi selon les instructions du ministre en vertu de l'article 2.5.2.20.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 73, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.5.2.20.](#) Evaluation

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime soumet l'évaluation visée à l'alinéa précédent au ministre.

Le ministre peut sur base de l'évaluation soumise :

1° confirmer son approbation accordée conformément à l'article 2.5.2.18;

2° imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans le délai imposé par le ministre;

3° suspendre des plans de sûreté portuaire et imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans le délai imposé par le ministre;

4° retirer des certificats de sûreté portuaire délivrés conformément à l'article 2.5.2.19.

[Art. 2.5.2.21.](#) Contrôle de l'exécution

Le contrôle de l'exécution d'un plan de sûreté portuaire est exercé par le Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné et par les membres du personnel de l'autorité compétente visés à l'article 4.2.4.4, § 1er, 2°.

[Art. 2.5.2.22.](#) Test

Chaque plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile par le biais d'un exercice du plan de sûreté portuaire, tenant compte des exigences fixées par le Roi.

[Section 4.](#) - Organismes de sûreté reconnus

[Art. 2.5.2.23.](#) Reconnaissance et certification

Conformément aux modalités déterminées par le Roi, l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime peut :

1° reconnaître un organisme de sûreté et délivrer un certificat " Organisme de sûreté reconnu ";

2° retirer la reconnaissance et le certificat " Organisme de sûreté reconnu ".

[Art. 2.5.2.24.](#) Compétences

§ 1. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés conformément à l'article 2.5.2.23 peuvent réaliser, élaborer et évaluer des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports.

§ 2. Un organisme de sûreté reconnu et certifié qui a procédé à ou apprécié une évaluation de la sûreté [¹ d'un port ou d'une installation portuaire]¹ ne peut élaborer ou évaluer le plan de sûreté de ce port.

§ 3. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés en vertu de l'article 2.5.2.23 peuvent organiser des formations d'agent de sécurité de l'installation portuaire. [¹ Ces formations peuvent également être données par les organismes de formation reconnus par les Communautés, qui satisfont aux modalités et conditions reconnues par le Roi.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 74, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 5.](#) - Information et échange de données

[Art. 2.5.2.25.](#) Obligations de notification

Sans préjudice des obligations découlant de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace, toute personne, entité, administration ou autorité qui a connaissance d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire doit en informer immédiatement les services de police compétents.

Le service de police informé d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire en informe immédiatement l'OCAM et les autorités administratives et judiciaires par les procédures y élaborées et procède aux constatations nécessaires.

[CHAPITRE 3.](#) - La prévention de la pollution par les navires

[Art. 2.5.3.1.](#) Notions

Dans le présent chapitre, dans les dispositions dans le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° " substance nuisible " : toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la Convention MARPOL;

2° " rejet " : tout déversement de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances, provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, y compris tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émission, émanation ou vidange et toute incinération, à l'exception :

- a) de l'immersion au sens de la Convention LC et du Protocole LC;
- b) des déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans;
- c) des déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution;

3° " navire ", par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 1° : tout bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobant les bateaux de plaisance, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

4° " événement " : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance;

5° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié partie à la Convention MARPOL;

6° " port " : une rade, une jetée, un embarcadère et, en général, tout endroit situé ou non en mer et permettant l'amarrage de navires ou l'embarquement ou le débarquement de personnes et de choses;

7° " organisme agréé " : un organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

[¹ En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention MARPOL sont d'application dans les arrêtés d'exécution.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 75, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.5.3.2. Application internationale et matérielle](#)

§ 1er. Sauf disposition expresse contraire, le présent titre s'applique à tous les navires, quel que soit le pavillon qu'ils sont habilités à battre.

§ 2. Le Roi peut rendre le présent titre applicable, en tout ou en partie, à des engins autres que les navires.

§ 3. Le présent titre et les arrêtés d'exécution y afférents ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

§ 4. Le Roi peut exclure entièrement ou partiellement certaines catégories de navires de l'application d'une ou plusieurs règles et prescriptions édictées par ou en vertu du présent titre.

§ 5. La Règle 4.2 de l'Annexe I et la Règle 3.1.2, sous b) de l'Annexe II de la Convention MARPOL ne s'appliquent pas aux rejets :

1° dans les eaux intérieures d'un autre Etat membre de l'Espace économique européen, y compris les ports, dans la mesure où la Convention MARPOL est applicable;

2° dans la mer territoriale de la Belgique ou d'un autre Etat membre de l'Espace économique européen.

Article 2.5.3.3. Arrêtés d'exécution

Le Roi arrête les dispositions nécessaires à l'exécution du présent titre.

Le Roi peut en outre opérer une distinction en fonction de la catégorie dont relève le navire, les zones maritimes parcourues, les voyages effectués ou les substances nuisibles à transporter.

[Art. 2.5.3.4. Interdiction de rejet](#)

Il est interdit à tout navire battant pavillon belge et étranger de rejeter une substance nuisible dans les eaux ou dans l'atmosphère, excepté dans les cas et de la façon prévus par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci, ou par le présent titre et ses arrêtés d'exécution.

[Art. 2.5.3.5. Prescriptions techniques relatives aux navires](#)

§ 1er. Le Roi fixe les prescriptions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement d'un navire battant pavillon belge, afin de prévenir ou de limiter la pollution par les navires.

§ 2. Les navires battant pavillon étranger doivent satisfaire aux prescriptions de la Convention MARPOL.

§ 3. Le Roi peut fixer des règles pour la prévention de la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne :

1° la présence requise à bord d'instructions, de modes d'emploi et d'avertissements;

2° l'arrimage, le mode d'emballage et l'étiquetage de substances nuisibles, ainsi que les documents de chargement y relatifs;

3° la présence requise à bord et la nature des appareils de mesurage et d'enregistrement, ainsi que leur utilisation;

4° les manipulations effectuées à bord en rapport avec des substances nuisibles et leurs résidus, ainsi que la gestion y afférente.

§ 4. Les navires qui entrent dans les ports belges doivent être pourvus d'un numéro d'identification fourni par l'OMI. Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents.

[Art. 2.5.3.6. Certificat MARPOL](#)

§ 1. Le Contrôle de la navigation délivre à un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, un certificat MARPOL attestant, après inspection, que le navire répond aux

prescriptions visées à l'article 2.5.3.5.

§ 2. Le Contrôle de la navigation peut accéder à la demande d'une autorité compétente d'un Etat Partie à la Convention de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet Etat un certificat MARPOL après une inspection attestant que le navire répond aux prescriptions applicables.

§ 3. Le certificat MARPOL cesse d'être valable si :

- 1° le navire n'appartient plus à la catégorie de navires pour laquelle un tel certificat est délivré;
- 2° le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes;
- 3° le navire passe sous un autre pavillon.

Les agents chargés du contrôle de la navigation retirent le certificat MARPOL lorsqu'il s'avère que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat.

Le certificat périmé ou retiré doit être envoyé dans les plus brefs délais par le propriétaire du navire aux contrôleurs de la navigation.

§ 4. Le Roi détermine :

1° la manière et les conditions de délivrance, de renouvellement ou de prorogation du certificat MARPOL, ainsi que les documents à produire à cet effet;

2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat.

§ 5. Pour les examens, inspections et autres prestations en vue de la délivrance, du renouvellement et de la prorogation d'un certificat MARPOL, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

[1 § 6. Par certificat MARPOL, on entend tout certificat ou autre document prescrit par la Convention MARPOL.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 76, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.5.3.7. Journal de bord](#)

§ 1. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi est responsable de la tenue à bord d'un journal dans lequel sont consignées les opérations relatives au transport, à la manutention et au rejet de substances nuisibles et de leurs résidus.

§ 2. Le Roi peut fixer des règles concernant entre autres :

- 1° la teneur et le modèle du journal visé au paragraphe 1er;
- 2° les données à mentionner dans le journal et le mode d'enregistrement;
- 3° le lieu où et la période durant laquelle le journal doit être conservé.

§ 3. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge ou étranger à bord duquel doit être tenu un journal doit autoriser les autorités compétentes qui en font la demande à consulter ce journal et à prendre copie de toute mention y figurant.

Si la demande lui en est faite, le capitaine doit certifier la conformité de la copie.

Toute copie certifiée conforme d'une mention figurant dans le journal fait foi des faits repris dans ce journal jusqu'à preuve du contraire. L'article 2.4.2.9, § 2, alinéa 1er, n'est pas d'application.

[Art. 2.5.3.8. Obligation de notification](#)

Le Roi détermine les cas où le capitaine et l'exploitant d'un navire battant pavillon belge sont obligés de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par le Roi, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Au présent article, l'on entend par exploitant le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne, comme le gérant ou l'affrètement coque nue, qui a accepté au nom du propriétaire la responsabilité de l'exploitation du navire et qui par l'acceptation de cette responsabilité s'est engagé à s'acquitter de toutes les tâches et responsabilités connexes imposées par le Code ISM.

Le Roi fixe les règles relatives notamment au contenu de la communication visée à l'alinéa 1er ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux services publics auxquels elle est destinée.

L'obligation visée à l'alinéa 1er vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se déroule dans les zones maritimes belges et les eaux intérieures de nature maritime.

[Art. 2.5.3.9. Plan d'urgence du navire](#)

Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier, d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan d'urgence doit être conforme aux directives de l'OMI. Il comprend au moins :

- 1° la procédure qui doit être suivie par le capitaine du navire pour la notification d'incidents de pollution, comme l'exigent l'article 8 de la Convention MARPOL et le Protocole I à la Convention MARPOL;
- 2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures;
- 3° une description détaillée des mesures qui doivent être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement d'hydrocarbures résultant de l'incident; et
- 4° les procédures et les personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution.

[Art. 2.5.3.10. Interdiction de départ](#)

§ 1. Un navire visé à l'article 2.5.3.6, § 1^{er}, ainsi qu'un navire battant pavillon d'un Etat Partie à la Convention et qui, conformément à la Convention MARPOL et au présent livre, est tenu d'avoir un certificat à bord, ne peut quitter un port belge s'il n'est pas muni du certificat valable requis.

§ 2. Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, qui répond aux prescriptions stipulées à l'article 2.5.3.9 [1] ou ne dispose pas d'un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives, qui répond aux prescriptions stipulées à l'article 2.5.3.12,]1 et dans la Convention MARPOL, de quitter un port belge.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 77, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.5.3.11. Habilitations

Le Roi peut habiliter des organismes agréés à effectuer certaines activités désignées par le Roi pour l'exécution du présent titre au profit du Contrôle de la navigation.

Art. 2.5.3.12. [1] Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives

§ 1er. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives. Ce plan d'urgence doit être approuvé par le Contrôle de la Navigation en ce qui concerne les navires belges, ou par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers faisant escale dans un port belge.

§ 2. Un tel plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'OMI et doit être rédigé dans une ou des langues de travail que le capitaine et les officiers comprennent. Le plan doit comporter au moins :

1° la procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire de mer doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les substances liquides nocives, conformément à l'article 8 et au Protocole I de la Convention MARPOL, compte tenu des directives élaborées par l'OMI ;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les substances liquides nocives ;

3° une description détaillée des mesures que doivent prendre immédiatement les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet de substances liquides nocives, à la suite de l'événement ; et

4° les procédures et le point de contact à bord du navire de mer pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.

§ 3. Dans le cas des navires de mer auxquels s'applique également l'article 2.5.3.9, un tel plan peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures visé à l'article 2.5.3.9. Dans ce cas, ce plan doit être intitulé " Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers ".

§ 4. Par substance liquide nocive, on entend toute substance signalée comme telle dans la colonne " Catégorie de pollution " des chapitres 17 et 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques ou classée à titre provisoire, en application des dispositions de la règle 6, paragraphe 3 de l'Annexe II à la Convention MARPOL, comme relevant de la catégorie X, Y ou Z.]1

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 78, 006; En vigueur : 16-09-2021>

TITRE 6. - AFFRETEMENT ET TRANSPORT

CHAPITRE 1er. - Affrètement

Section 1ère. - Affrètement coque nue

Art. 2.6.1.1. Application matérielle

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement coque nue ayant pour objet un navire de mer utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 2.6.1.2. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement coque nue.

Art. 2.6.1.3. Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affrèteur et, le cas échéant, du courtier;

2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, déplacement, lieu de construction, année de construction, organisme agréé, classe, date de la dernière inspection par l'organisme agréé, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;

5° la durée de l'affrètement;

6° le loyer;

7° le courtage;

8° le lieu et la date de signature.

§ 2. A condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire

visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

[Art. 2.6.1.4.](#) Livraison

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le navire de mer soit en état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du navire prêts pour le service.

Le fréteur doit livrer le navire de mer et l'affrèteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr, indiqué le cas échéant par l'affrèteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le navire de mer dispose de tous les documents de navigation exigés par l'état du pavillon et l'organisme agréé.

[Art. 2.6.1.5.](#) Moment de livraison

Sans autorisation de l'affrèteur, le navire de mer ne peut pas être livré avant le premier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable pour ne pas livrer le navire de mer après le dernier moment prévu pour la livraison.

Le fréteur doit informer l'affrèteur du moment prévu pour la livraison.

[Art. 2.6.1.6.](#) Résiliation

§ 1er. Si le navire de mer n'a pas été livré au dernier moment prévu pour la livraison, l'affrèteur peut résilier le contrat dans les trente-six heures qui suivent l'expiration de ce moment-là.

§ 2. Si le fréteur prévoit que le navire de mer ne sera pas prêt au dernier moment prévu pour la livraison, il peut en informer l'affrèteur, indiquer le jour où il est prévu que le navire soit prêt et proposer à l'affrèteur de résilier le contrat ou d'accepter la nouvelle date de résiliation. L'affrèteur doit communiquer son choix dans les cent soixante-huit heures qui suivent la réception du message du fréteur ou dans les trente-six heures qui suivent la date de résiliation, en fonction du moment qui tombe le plus tôt. Si l'affrèteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire sera prêt.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice d'autres actions de l'affrèteur à l'encontre du fréteur.

[Art. 2.6.1.7.](#) Restrictions d'utilisation

Le navire de mer doit être utilisé dans le cadre d'une entreprise légitime et pour le transport d'une cargaison appropriée et licite, dans la zone de navigation autorisée.

Sans autorisation du fréteur, l'affrèteur ne peut pas utiliser le navire de mer d'une manière qui ne correspond pas à la police d'assurance.

Le navire de mer ne peut pas être utilisé pour le transport de combustibles nucléaires ou encore de produits ou de déchets radioactifs.

[Art. 2.6.1.8.](#) Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du navire de mer lors de la livraison et de la restitution est constaté par deux experts, le fréteur et l'affrèteur en désignant chacun un.

Les coûts de l'examen lors de la livraison sont supportés par le fréteur et ceux lors de la restitution par l'affrèteur.

[Art. 2.6.1.9.](#) Examen durant l'affrètement

A la condition qu'il en avertisse préalablement l'affrèteur, le fréteur peut examiner ou faire examiner le navire de mer à tout moment afin de vérifier l'état d'entretien et de réparation ou pour un autre motif, pour autant toutefois que l'utilisation normale n'en soit pas inutilement entravée.

A moins que des réparations ou un entretien ne s'avèrent nécessaires, les coûts de l'examen sont supportés par le fréteur.

La durée de l'examen fait partie de la durée en cours du contrat.

Le fréteur peut examiner les journaux de bord du navire et demander des renseignements complets concernant des accidents et dommages.

[Art. 2.6.1.10.](#) Accessoires du navire

Conjointement avec le fréteur, l'affrèteur dresse un inventaire des accessoires du navire lors de la livraison et de la restitution.

L'affrèteur et le fréteur se paient mutuellement la valeur de marché des biens de consommation se trouvant à bord lors de la livraison et de la restitution.

L'affrèteur doit veiller à ce que toutes les pièces de rechange présentes et utilisées lors de la livraison aient été remplacées lors de la restitution.

[Art. 2.6.1.11.](#) Entretien et exploitation

§ 1er. Pendant la durée du contrat, le navire de mer se trouve en pleine possession de l'affrèteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affrèteur doit entretenir le navire de mer et les accessoires du navire dans un bon état de réparation, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du navire de mer et veiller à ce que tous les certificats nécessaires restent valables.

L'affrèteur doit veiller à ce que les sûretés financières ou couvertures requises en matière de responsabilité à l'égard de tiers soient disponibles.

§ 2. L'affrèteur doit équiper le navire de mer en personnel à ses frais et par son propre fait. Il doit également l'approvisionner, le conduire, l'exploiter et, chaque fois que cela est nécessaire, le réparer.

L'affrèteur assume toutes les charges et tous les coûts, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation du navire de mer, notamment les indemnités à l'Etat du pavillon et les taxes étrangères.

Le capitaine et l'équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affrèteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le frèteur.

§ 3. L'affrèteur informe raisonnablement le frèteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

§ 4. L'affrèteur peut, à ses frais, peindre le navire de mer dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du frèteur, l'affrèteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au navire de mer et à ses accessoires. Le frèteur peut imposer que ces modifications aient été retirées lors de la restitution.

§ 6. L'affrèteur peut utiliser tous les éléments et accessoires du navire, étant entendu qu'il doit remplacer ou réparer les éléments usés ou endommagés.

§ 7. L'affrèteur doit maintenir la coque sous l'eau en bon état et, à cet effet, il mettra au besoin le navire de mer en cale sèche.

[Art. 2.6.1.12.](#) Loyer

L'affrèteur doit payer le loyer à temps au frèteur.

Le loyer doit être acquitté mensuellement, trente jours au préalable, et la première fois, au moment de la livraison.

Le loyer n'est pas dû si le navire est considéré comme perdu ou est sans nouvelles depuis dix jours.

[Art. 2.6.1.13.](#) Hypothèque sur navire

Sans autorisation de l'affrèteur, qui ne peut pas déraisonnablement la refuser, le frèteur ne peut constituer aucune hypothèque sur le navire de mer.

[Art. 2.6.1.14.](#) Assurance

L'affrèteur doit veiller à ce que le navire de mer reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, la guerre, les responsabilités relatives à l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers ainsi qu'en ce qui concerne les assurances obligatoires.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affrèteur, au frèteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le frèteur et l'affrèteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

[Art. 2.6.1.15.](#) Restitution

L'affrèteur doit restituer le navire dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr indiqué le cas échéant par le frèteur.

L'affrèteur doit informer le frèteur du moment prévu pour la restitution.

[Art. 2.6.1.16.](#) Sûretés

L'affrèteur doit veiller à ce que les droits et le titre du frèteur sur le navire de mer ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

L'affrèteur doit appliquer sur le navire une communication clairement visible indiquant les droits et le titre du frèteur.

[Art. 2.6.1.17.](#) Garantie et saisie

§ 1er. L'affrèteur doit indemniser le frèteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du navire, et doit le garantir contre les conséquences de toute sûreté qui pourrait grever le navire de mer des suites de cette exploitation. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire, l'affrèteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet.

L'affrèteur garantit le frèteur contre toutes les conséquences et responsabilités qui découlent de la signature de connaissements ou d'autres documents par le capitaine, les officiers ou agents.

§ 2. En cas de saisie ou d'immobilisation du navire suite à des revendications à l'encontre du frèteur, le frèteur doit faire lever cette saisie ou cette immobilisation du navire dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté financière à cet effet. Dans ce cas, le frèteur doit indemniser l'affrèteur pour toute perte, tout dommage et tous frais, y compris le loyer payé, qui découlent directement de la saisie ou de l'immobilisation du navire.

[Art. 2.6.1.18.](#) Privilège sur la cargaison

Les créances du frèteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affrèteur.

[Art. 2.6.1.19.](#) Assistance

La rémunération du chef d'assistance et de remorquage revient à l'affrèteur.

L'affrèteur assume le dommage provoqué des suites de l'assistance ou du remorquage.

[Art. 2.6.1.20.](#) Enlèvement d'épaves

L'affrèteur doit indemniser et garantir le frèteur contre tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

[Art. 2.6.1.21.](#) Avarie commune

Le frèteur ne contribue pas à une avarie commune.

[Art. 2.6.1.22.](#) Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1er. Sans autorisation du frèteur, l'affrèteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affrèteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le frèteur ne peut pas vendre le navire de mer.

[Art. 2.6.1.23.](#) Contrat de transport

L'affrèteur doit veiller à ce que tous les documents de transport et billets de passage mentionnent l'application, selon le cas, soit des Règles de La Haye et de Visby, soit de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre, soit de la Convention PAL, soit de la sous-section 1 de la section 2 du présent chapitre, soit d'un régime légal équivalent.

[Art. 2.6.1.24.](#) Réquisition et expropriation

§ 1er. En cas de réquisition, le contrat reste en vigueur, mais l'indemnité payée par l'autorité requérante revient à l'affrèteur.

§ 2. En cas d'expropriation, le contrat est résilié de plein droit, mais le prix du loyer dû reste acquis.

[Art. 2.6.1.25.](#) Guerre

§ 1er. Sans autorisation du frèteur, l'affrèteur ne peut pas faire naviguer le navire de mer dans des zones où le navire, la cargaison, l'équipage ou les personnes embarquées sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

§ 2. Le navire de mer ne peut pas transporter de marchandises de contrebande, rompre un blocus ou naviguer à des endroits où il risque d'être soumis à une fouille ou à une confiscation par des belligérants.

§ 3. Si une guerre éclate entre deux ou plusieurs membres permanents du Conseil de Sécurité des Nations Unies, ou une guerre dont on peut raisonnablement attendre des répercussions significatives sur l'exécution du contrat d'affrètement, chacune des parties peut résilier le contrat.

[Art. 2.6.1.26.](#)

<Abrogé par L 2021-06-16/17, art. 79, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.1.27.](#) Résiliation

§ 1er. Le frèteur peut résilier le contrat lorsque l'affrèteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le loyer;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance; ou

3° d'entretenir le navire et les accessoires du navire de mer.

§ 2. L'affrèteur peut résilier le contrat lorsque, des suites d'un manquement dans le chef du frèteur et malgré une mise en demeure, il ne peut pas utiliser le navire de mer pendant quatorze jours ou plus.

§ 3. Le contrat sera réputé avoir été résilié lorsque le navire de mer a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale.

§ 4. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le frèteur a le droit de reprendre possession du navire dans le port actuel ou le premier port suivant. L'affrèteur assure le traitement des salaires, le débarquement et le rapatriement de l'équipage.

§ 5. La résiliation du contrat ne porte pas atteinte aux droits acquis par les parties ni aux créances qu'elles possèdent le cas échéant.

[Art. 2.6.1.28.](#) Nouveau bâtiment

Si le navire de mer est un nouveau bâtiment construit conformément au contrat de construction, aux normes, aux spécifications et aux plans convenus entre le frèteur et le chantier naval, ceux-ci ne peuvent pas être modifiés sans l'autorisation de l'affrèteur.

Le navire de mer est livré à l'affrèteur au moment de sa livraison par le chantier naval.

[Art. 2.6.1.29.](#) Location-vente

S'il a été convenu qu'à la fin du contrat l'affrèteur rachète le navire de mer, celui-ci doit être livré à l'acheteur au moment où le contrat d'affrètement est terminé, à la condition que l'affrèteur ait respecté toutes ses obligations.

Le vendeur garantit que le navire de mer est libre de toutes sûretés sur navire et autres charges.

Le risque de propriété est transféré au moment de la livraison.

[Art. 2.6.1.30.](#) Prescription

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

[Section 2.](#) - Affrètement à temps

[Art. 2.6.1.31.](#) Application matérielle

La présente section s'applique à des contrats d'affrètement à temps ayant pour objet un navire de mer utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

[Art. 2.6.1.32.](#) Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement à temps.

[Art. 2.6.1.33.](#) Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement à temps mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier;
- 2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, déplacement, lieu de construction, année de construction, organisme agréé, classe, date de la dernière inspection par l'organisme agréé, vitesse et consommation;
- 3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;
- 4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;
- 5° la durée de l'affrètement;
- 6° le loyer;
- 7° le courtage;
- 8° le lieu et la date de signature.

§ 2. A condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1er, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

[Art. 2.6.1.34.](#) Durée

Le navire de mer est affrété pour la durée stipulée, qui prend cours à partir de la livraison.

[Art. 2.6.1.35.](#) Zone de navigation

Le navire de mer doit être exploité dans le cadre d'une entreprise légitime et entre des ports ou endroits sûrs situés dans le cadre de la zone de navigation convenue, conformément aux indications de l'affréteur.

[Art. 2.6.1.36.](#) Postes d'amarrage

Le navire de mer doit être chargé et déchargé à des lieux de mouillage, des postes à quai ou à d'autres endroits sûrs indiqués par l'affréteur, étant entendu que le navire de mer doit pouvoir y accéder, y séjourner et les quitter à tout moment, de manière sûre et à flot.

[Art. 2.6.1.37.](#) Sous-affrètement

Sans préjudice de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement, l'affréteur peut sous-affréter le navire de mer.

[Art. 2.6.1.38.](#) Livraison

§ 1er. Le fréteur doit livrer le navire de mer dans le port ou à l'endroit convenu ou dans la chaîne de ports convenue.

§ 2. A la livraison, le navire de mer doit être en état de navigabilité et approprié pour le service, et pourvu d'eaux de ballast, d'une puissance suffisante pour desservir l'outillage de manutention des marchandises, et muni d'un capitaine et d'un équipage qui répondent aux exigences posées par la Convention STCW pour un navire de mer du tonnage concerné.

§ 3. Les cales du navire de mer doivent être propres et prêtes à prendre à bord la cargaison.

§ 4. Le fréteur doit informer l'affréteur de l'itinéraire du navire de mer et l'informer avant son arrivée au lieu de livraison du moment prévu, puis du moment définitif de livraison.

§ 5. En acceptant le navire de mer, l'affréteur ne renonce pas à ses droits envers le fréteur.

[Art. 2.6.1.39.](#) Livraison et résiliation

Si le navire de mer n'a pas été livré avant le dernier moment prévu pour la livraison, l'affréteur peut résilier le contrat.

[Art. 2.6.1.40.](#) Restitution

§ 1er. L'affrèteur doit restituer le navire de mer au fréteur dans l'état où il se trouvait, compte tenu d'une usure normale.

§ 2. L'affrèteur doit informer le fréteur de l'itinéraire du navire de mer et l'informer avant son arrivée au lieu de restitution du moment prévu, puis du moment définitif de livraison.

§ 3. En acceptant le navire de mer, le fréteur ne renonce pas à ses droits envers l'affrèteur.

[Art. 2.6.1.41.](#) Examen lors de la livraison et de la restitution

Avant la livraison et la restitution, les parties désignent chacune pour leur compte un expert.

Ces experts mènent au plus tard dans le premier port de chargement ou dans le dernier port de déchargement un examen commun afin de vérifier la quantité de carburant et l'état du navire de mer. Ils dressent un rapport à ce sujet.

La partie qui n'a pas été représentée lors de l'examen ou de la signature de ce dernier rapport y est néanmoins liée.

La perte de temps résultant de l'examen lors de la livraison est pour le compte du fréteur; celle résultant de l'examen lors de la restitution est pour le compte de l'affrèteur.

[Art. 2.6.1.42.](#) Charges du fréteur

§ 1er. Le fréteur doit veiller à l'assurance du navire de mer et à tous les provisions de bord nécessaires et les payer; il doit également payer les salaires et charges concernant l'équipage; de plus, il doit maintenir la classe du navire de mer, conserver dans un état convenable la coque, les engins et l'équipement avant et pendant le service, et le munir d'un capitaine et d'un équipage complet.

§ 2. Le fréteur doit mettre à disposition tous les certificats qui sont requis pour une navigation légale, et veiller à ce qu'ils restent valables pendant la durée de l'affrètement.

Le fréteur doit également veiller aux certificats de responsabilité financière pour la pollution par les hydrocarbures qui sont requis au début de l'affrètement.

§ 3. A la demande de l'affrèteur, le navire de mer doit être actif jour et nuit, conformément aux règles locales en matière de travail portuaire.

[Art. 2.6.1.43.](#) Charges de l'affrèteur

L'affrèteur doit assurer les carburants et les payer; il paie également les charges portuaires, tous les frais de communication relatifs à ses affaires, droits de pilotage, de canal et de remorquage, frais d'agence et de courtage ainsi que les prélèvements consulaires; les frais d'escale dont le navire de mer est responsable, sont toutefois à la charge du fréteur.

La fumigation nécessaire pour cause de maladie de l'équipage ou de contamination avant la livraison est pour le compte du fréteur; celle nécessaire suite à la cargaison transportée lors de l'affrètement ou concernant les escales est pour le compte de l'affrèteur.

L'affrèteur doit assurer le matériel d'arrimage et de sécurisation, et le payer.

[Art. 2.6.1.44.](#) Accomplissement du voyage

§ 1er. Sans préjudice de l'article 2.6.1.74, le capitaine doit accomplir les voyages avec une bonne progression et prêter toute l'assistance d'usage avec son équipage.

Le capitaine doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires et se trouve, nonobstant sa désignation par le fréteur, sous le commandement de l'affrèteur en ce qui concerne l'exploitation et la représentation.

Sous la surveillance du capitaine, mais à ses propres risques et dépens, l'affrèteur exécute toutes les activités de manutention des marchandises, y compris l'arrimage et le marquage.

§ 2. Si l'affrèteur a une raison fondée d'être insatisfait du capitaine ou des officiers, le fréteur doit mettre en place un examen et, le cas échéant, procéder au remplacement des personnes concernées.

[Art. 2.6.1.45.](#) Carburant

§ 1er. L'affrèteur et le fréteur doivent, respectivement, lors de la livraison ou de la restitution ou en cas de résiliation, reprendre le carburant présent à bord et le payer.

§ 2. Les réservoirs de carburant du navire de mer sont à disposition de l'affrèteur.

§ 3. Le fréteur ne peut pas refuser déraisonnablement à l'affrèteur de prendre du carburant en vue de la livraison, pour autant que cela soit possible dans les ports d'escale et n'entrave pas l'exploitation normale du navire, et à la condition que l'affrèteur assume tous les frais et dommages.

Aux mêmes conditions, l'affrèteur ne peut pas déraisonnablement refuser au fréteur de prendre du carburant en vue de la restitution.

§ 4. Le mécanicien en chef doit, lors de la consommation de carburant, collaborer avec les agents et fournisseurs de carburant.

Les échantillons de carburant doivent être prélevés conformément aux résolutions et directives de l'OMI en vigueur.

L'affrèteur veille à ce que les fournisseurs de carburant répondent à l'alinéa précédent.

Les carburants aux propriétés différentes doivent être stockés dans des réservoirs différents.

§ 5. L'affrèteur doit alimenter le navire de mer en carburant approprié de la qualité convenue.

§ 6. L'affrèteur assume la responsabilité des dommages subis par le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord ou ne possédant pas la qualité convenue, y compris l'élimination de ce carburant et son remplacement. Le fréteur n'est pas responsable de la diminution de vitesse, de l'augmentation de consommation,

de la perte de temps ou d'autres conséquences.

§ 7. L'affrètement doit prendre à bord du carburant d'une qualité permettant d'observer les règles de la teneur en soufre établies par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci et veille à ce que les fournisseurs de carburant, exploitants de navires de ravitaillement et experts mis à contribution observent les règles et directives applicables; il garantit le frètement contre toute responsabilité et de toute sanction.

Le frètement garantit que le navire de mer est en état de respecter les règles applicables en matière de teneur en soufre.

§ 8. Lors de la restitution, le navire de mer doit être pourvu de carburant de la même qualité et d'environ la même quantité qu'au moment de la livraison, étant entendu que le navire de mer doit toujours pouvoir atteindre le port le plus proche où du carburant approprié est disponible.

[Art. 2.6.1.46.](#) Loyer

L'affrètement doit payer le loyer convenu, depuis la livraison jusqu'à la restitution du navire de mer. Sauf clause dérogatoire, le est dû par jour.

[Art. 2.6.1.47.](#) Paiement du loyer

L'affrètement doit payer le loyer au frètement trente jours au préalable.

A défaut de paiement à la fin des trois jours qui suivent une mise en demeure, le frètement peut, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts, retirer le navire de mer du service.

En cas de manquement de l'affrètement à payer le loyer, le frètement peut, sans préjudice du droit de mettre le navire de mer hors service, suspendre l'exécution de toutes ses obligations; la location se poursuit toutefois et l'affrètement est responsable de toutes les conséquences.

[Art. 2.6.1.48.](#) Nettoyage des cales

§ 1er. L'affrètement peut demander au frètement de charger l'équipage de nettoyer les cales entre les voyages, à la condition qu'il paie une indemnité convenue, que l'équipage puisse exécuter ce travail en toute sécurité et que les règles locales soient respectées. Le frètement n'est pas responsable quand l'état des cales n'est pas accepté. Le temps nécessaire au nettoyage est pour le compte de l'affrètement.

§ 2. L'affrètement doit assurer les produits de nettoyage et les payer. Ces produits doivent répondre aux règles applicables fixées par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci.

§ 3. Tous les frais et le temps liés à l'élimination des restes de cargaison, produits de nettoyage et déchets sont à charge de l'affrètement.

L'élimination doit être exécutée conformément aux règles applicables, en particulier celles fixées par la Convention MARPOL ou en vertu de celle-ci.

[Art. 2.6.1.49.](#) Service de routage météorologique

L'affrètement peut utiliser le service de routage météorologique de son choix.

Le capitaine doit suivre les procédures de reporting de ce service et, pour autant que la sécurité ne s'y oppose pas, suivre les recommandations de routage du service.

[Art. 2.6.1.50.](#) Espace d'un navire

§ 1er. A l'exception des espaces nécessaires à l'équipage et à l'équipement du navire, les cales, pontées et autres espaces de chargement sont entièrement à disposition de l'affrètement.

§ 2. Si la cargaison est transportée en pontée, l'affrètement est responsable vis-à-vis du frètement de tous les dommages occasionnés de ce fait au navire de mer. Les connaissements doivent être émis conformément à l'article 2.6.1.67, § 3.

[Art. 2.6.1.51.](#) Subrécargue

L'affrètement peut désigner un subrécargue qui accompagne le navire de mer à ses risques et veille à ce que le voyage soit accompli avec une bonne progression. Le subrécargue est logé et nourri à titre gracieux. L'affrètement et le subrécargue doivent signer un abandon de recours.

[Art. 2.6.1.52.](#) Instructions de navigation et journaux de bord

L'affrètement doit fournir au capitaine en temps utile et par écrit toutes les instructions de navigation nécessaires. Le capitaine doit tenir les journaux de bord nécessaires, en donner l'accès et en fournir des copies à l'affrètement.

[Art. 2.6.1.53.](#) Cargaison dangereuse et exclue

Le navire de mer doit être utilisé en vue du transport d'une cargaison licite.

Une cargaison dangereuse ou nocive peut seulement être transportée conformément aux règles et aux recommandations des autorités compétentes de l'Etat du pavillon, des ports de chargement et de déchargement et des zones de transit.

Le transport d'armes et de munitions, de substances explosives et de matières nucléaires ou radioactives est interdit.

[Art. 2.6.1.54.](#) Interruption du paiement du loyer

Le loyer n'est pas dû pour la durée pendant laquelle le navire de mer n'est pas totalement actif, notamment dans les cas suivants : manque d'équipage ou grève de celui-ci, manque de provisions, incendie, pannes, dommages occasionnés à la coque, aux engins de propulsion ou équipements du navire, échouements, saisie

non imputable à l'affrèteur ou à un sous-affrèteur, immobilisation par le contrôle de l'Etat du port ou d'autres autorités pour cause de défectuosité du navire de mer, avaries non imputables à une défectuosité de la cargaison, mise en cale sèche, nettoyage ou peinture de la coque sous l'eau et réparation.

Le loyer n'est pas non plus dû en cas de déroutement contraire aux instructions de l'affrèteur.

Pendant la durée d'interruption du paiement du loyer, tous les carburants sont à charge du frèteur.

Les contretemps et les frais causés par les conditions météorologiques ou la navigation dans des ports et rivières peu profonds sont à charge de l'affrèteur.

En cas de limitation de vitesse pendant le voyage à la suite d'une défectuosité de la coque, des engins de propulsion ou de l'équipement du navire, la perte de temps et les frais de carburants supplémentaires peuvent être déduits du loyer.

[Art. 2.6.1.55.](#) Pollution

Le frèteur doit veiller à la couverture des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conformément aux conditions en usage proposées par les assureurs P&I, ainsi que pour les certificats approuvés.

[Art. 2.6.1.56.](#) Mise en cale sèche

Sauf cas d'urgence, le navire de mer ne peut pas être mis en cale sèche.

[Art. 2.6.1.57.](#) Perte totale

En cas de perte du navire de mer, les montants prépayés et non acquis sont immédiatement restitués à l'affrèteur.

[Art. 2.6.1.58.](#) Exonérations

Le frèteur et l'affrèteur sont déchargés de responsabilité mutuelle dans les cas suivants : aléas naturels inévitables; fait d'ennemis; incendie; contrainte de prince, autorités ou peuple; dangers et accidents de la mer, des rivières, des engins, des chaudières et de la navigation; et les erreurs de navigation.

[Art. 2.6.1.59.](#) Sûretés

Les créances du frèteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affrèteur.

L'affrèteur doit veiller à ce que les droits et le titre du frèteur sur le navire de mer ne soient pas grevés par des sûretés d'un rang supérieur.

[Art. 2.6.1.60.](#) Stocks

L'affrèteur ne commande pas de stocks, d'accessoires ou de services à charge du frèteur.

[Art. 2.6.1.61.](#) Assistance

Toutes les épaves et la rémunération du chef d'assistance reviennent pour moitié au frèteur et à l'affrèteur, déduction faite de leurs frais à tous deux et de la part destinée à l'équipage.

[Art. 2.6.1.62.](#) Avarie commune

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles d'York et d'Anvers.

L'affrèteur doit veiller à ce que l'applicabilité des Règles d'York et d'Anvers soit stipulée dans tous les connaissements.

Le loyer ne contribue pas à une avarie commune.

[Art. 2.6.1.63.](#) Navigation

Aucune des dispositions de la présente section ne peut être interprétée comme une remise de la gestion nautique à l'affrèteur. Le frèteur reste responsable de la navigation, des actes des pilotes et des remorqueurs, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres matières, comme s'il agissait pour son propre compte.

[Art. 2.6.1.64.](#) Créances relatives à la cargaison

Les créances d'indemnisation pour la perte ou les dommages survenus à la cargaison ou pour le retard sont réparties comme suit :

1° les créances résultant de l'innavigabilité ou d'une faute de navigation ou dans la gestion du navire de mer sont entièrement à charge du frèteur, sauf si ce dernier prouve que l'innavigabilité a été causée par le chargement, l'arrimage, le déchargement ou une autre opération de manutention de la cargaison, auquel cas le point 2° s'applique;

2° les créances résultant du chargement, de l'arrimage, du déchargement, de l'entreposage ou de toute autre opération de manutention de la cargaison sont entièrement à charge de l'affrèteur;

3° les créances résultant de manquants ou de transport trop lointain sont pour moitié à charge du frèteur et de l'affrèteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte du pillage ou d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de cette dernière;

4° toutes les autres créances, y compris celles pour cause de retard, sont pour moitié à charge du frèteur et de l'affrèteur, sauf s'il est prouvé de manière irréfutable que la créance résulte d'un acte ou d'une négligence de l'une des parties, ses préposés ou ses sous-traitants, auquel cas la créance est entièrement à charge de cette dernière.

[Art. 2.6.1.65.](#) Outillage et projecteurs de manutention

Le fréteur doit entretenir l'outillage de manutention du navire de mer et mettre à disposition les projecteurs pour le travail de nuit. L'affréteur peut employer tout le gréement du navire et imposer du travail de jour et de nuit. Si l'outillage de manutention ne fonctionne pas, une interruption du paiement du loyer s'applique à concurrence de la perte de temps et le fréteur doit payer la perte de temps du manutentionnaire, sauf si l'affréteur impose que le fréteur loue à ses frais d'outillage de manutention de remplacement, auquel cas aucune interruption du paiement du loyer ne s'applique, sauf pour la perte de temps réelle.

[Art. 2.6.1.66.](#) Marchandises sèches en vrac et marchandises dangereuses

L'affréteur doit fournir conformément aux codes techniques établis par l'OMI les documents, certificats et données nécessaires concernant les marchandises sèches en vrac et les marchandises dangereuses.

Si l'affréteur ne respecte pas les codes visés à l'alinéa 1er, le capitaine peut refuser la cargaison.

[Art. 2.6.1.67.](#) Connaissements

§ 1er. Le capitaine doit signer les connaissances et lettres de voiture conformément aux reçus de bord. Toujours conformément à ceux-ci et avec l'autorisation préalable du fréteur, l'affréteur ou son représentant peut toutefois signer des connaissances et lettres de voiture pour le compte du capitaine.

§ 2. L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les conséquences de la contradiction avec le contrat d'affrètement d'un connaissance ou d'une lettre de voiture signé par l'affréteur ou, à sa demande, par le capitaine.

§ 3. Les connaissances relatifs à un chargement en pontée doivent contenir une clause stipulant que les marchandises sont transportées en pontée aux risques et dépens de l'affréteur, du chargeur et du destinataire, sans la moindre responsabilité de quelconques pertes, dommages, frais ou retard à charge du navire de mer ou du fréteur.

[Art. 2.6.1.68.](#) Connaissements électroniques

A la demande de l'affréteur, les connaissances, lettres de voiture et ordres de livraison sont émis, signés et transmis sous format électronique.

Aux frais de l'affréteur, le fréteur doit prendre part à cet effet à un système commercial électronique.

L'affréteur doit garantir le fréteur contre une responsabilité supplémentaire liée à l'utilisation de ce système, pour autant que ceci ne résulte pas de la négligence du fréteur.

[Article 2.6.1.69.](#) Contrat de transport

Dans le contrat d'affrètement est présumé comporter une clause aux termes de laquelle que les connaissances sont soumis aux Règles de La Haye et Visby, et le transport de passagers à la Convention PAL.

[Art. 2.6.1.70.](#) Guerre

§ 1er. Si le capitaine estime que le navire de mer peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à des risques de guerre ou à des risques de guerre civile, de révolution, de terrorisme, de blocus ou d'événements comparables, il n'est pas tenu de s'y rendre, et le navire de mer peut quitter ledit lieu ou ladite zone.

Le capitaine n'est pas tenu de rompre un blocus ou de se rendre dans une zone où il risque d'être soumis à une confiscation.

Si le navire de mer se rend dans un lieu ou une zone tel que visé à l'alinéa 1er, l'affréteur doit rembourser au fréteur les primes d'assurance complémentaires, ainsi que les salaires ou indemnités additionnels de l'équipage.

§ 2. Le capitaine doit :

1° donner suite à des ordres, recommandations et conseils de l'Etat du pavillon ou d'autres autorités compétentes;

2° respecter les exigences imposées par l'assureur du fréteur;

3° respecter des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies ou d'autres autorités supranationales compétentes;

4° si l'équipage ou d'autres personnes embarquées peuvent être appréhendés, faire escale dans un autre port ou remplacer l'équipage.

§ 3. Si le fréteur refuse de naviguer vers un port de chargement ou de déchargement, il doit en informer l'affréteur. L'affréteur peut alors désigner un autre port. A défaut de quoi, le fréteur peut décharger la cargaison aux frais et risques de l'affréteur dans un port sûr de son choix.

§ 4. L'affréteur doit garantir le fréteur contre toutes les créances d'indemnisation en vertu d'un connaissance, d'une lettre de voiture ou d'un autre document de transport qui résultent de la route suivie par le navire de mer conformément aux paragraphes précédents.

§ 5. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

[Art. 2.6.1.71.](#) Glaces

Le navire de mer ne doit pas se frayer de chemin à travers les glaces. Si le fréteur marque son accord, il peut toutefois suivre des brise-glaces.

Le navire de mer ne peut pas être forcé de naviguer dans un port ou une zone non libre de glaces ou d'y séjourner.

[Art. 2.6.1.72.](#) Réquisition

Si le navire de mer est réquisitionné par l'Etat du pavillon ou une autre autorité compétente, une interruption du paiement du loyer s'applique et le loyer payé par l'Etat du pavillon ou une autre autorité compétente revient le cas échéant au fréteur. La durée de la réquisition fait partie de la durée de l'affrètement.

Si la réquisition dure plus de quatre-vingt-dix jours, chaque partie peut résilier le contrat d'affrètement, sans qu'une indemnité ne soit due.

[Art. 2.6.1.73.](#) Dommages occasionnés par des manutentionnaires

L'affréteur doit indemniser les dommages occasionnés au navire par des manutentionnaires, à la condition que le capitaine en informe par écrit l'affréteur ou son représentant au plus tard dans les vingt-quatre heures du préjudice. En cas de vices cachés, la notification doit avoir lieu au plus tard au moment où ils ont pu être découverts en diligence raisonnable. La notification doit décrire précisément les dommages et l'affréteur doit être invité à désigner un expert pour constater l'ampleur du préjudice.

Si les dommages mettent en péril la navigabilité, la sécurité de l'équipage ou l'opérationnalité du navire de mer, l'affréteur doit procéder immédiatement et à ses frais à des réparations, pendant lesquelles aucune interruption de prix du loyer ne s'applique.

[Art. 2.6.1.74.](#) Navigation à vitesse réduite

L'affréteur peut, sous réserve de ses obligations en lien avec la sécurité et l'environnement, donner au capitaine des instructions relatives à la navigation à vitesse réduite.

Le fréteur doit apporter la diligence nécessaire pour que la consommation de carburant du navire de mer soit limitée.

Le fréteur et l'affréteur doivent, par rapport à la limitation de consommation de carburant, se partager mutuellement leurs conclusions et bonnes pratiques.

L'affréteur doit veiller à ce que les alinéas précédents ou dispositions comparables soient repris dans des contrats de sous-affrètement et dans des contrats de transport.

[Art. 2.6.1.75.](#) Piraterie

§ 1er. Si le capitaine estime que le navire de mer peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à la piraterie, au pillage avec violence ou à un détournement, il n'est pas tenu de s'y rendre, et peut laisser le navire de mer audit lieu ou dans ladite zone.

§ 2. Si le fréteur refuse de se rendre à un lieu ou dans une zone visé au paragraphe 1er, il doit en informer l'affréteur. L'affréteur peut alors donner d'autres instructions de voyage et doit garantir le fréteur contre les réclamations de porteurs de connaissance. La perte de temps causée en donnant suite à ces instructions n'entraîne pas une interruption du paiement du loyer.

§ 3. Le navire de mer doit :

1° prendre des mesures préventives raisonnables pour protéger le navire de mer, l'équipage et la cargaison, y compris la détermination d'une nouvelle route, le convoiement, l'escorte, la non-navigation de jour ou de nuit, l'adaptation de la vitesse ou de la route, l'embarquement de personnel de sécurité ou l'apport d'équipements;

2° respecter les exigences imposées par l'assureur du fréteur;

3° donner suite à des ordres, recommandations et conseils de l'Etat du pavillon ou d'autres autorités compétentes;

4° respecter des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies ou d'autres autorités supranationales compétentes;

L'affréteur doit garantir le fréteur contre les réclamations de porteurs de connaissance ou de tiers qui découlent de la route suivie par le navire conformément aux paragraphes précédents, sauf en cas de couverture d'assurance additionnelle.

§ 4. Si le navire de mer se rend vers un lieu ou une zone tel que visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, les frais supplémentaires et coûts de mesures préventives sont pour le compte de l'affréteur, et ce dernier doit rembourser les salaires ou indemnités complémentaires de l'équipage ainsi que les primes d'assurance additionnelles.

§ 5. Si le navire de mer est pris d'assaut par des pirates, la perte de temps est pour le compte de l'affréteur et aucune interruption du paiement du loyer ne s'applique.

Si le navire de mer est pris d'assaut par des pirates, le fréteur doit informer l'affréteur des tentatives de délivrance du navire. Le navire de mer reste en location et l'affréteur reste tenu par ses obligations, étant entendu qu'il ne doit aucun loyer du quatre-vingt onzième jour qui suit la prise d'assaut du navire de mer jusqu'à sa délivrance, et que l'affréteur n'est pas responsable d'une restitution tardive.

§ 6. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

[Art. 2.6.1.76.](#) Interruptions de travail

En cas de grève, d'interruption de travail, de boycott ou de tout autre problème en lien avec l'occupation de l'équipage, la perte de temps vaut interruption du paiement du loyer.

[Art. 2.6.1.77.](#) Passagers clandestins

§ 1er. Le fait que des passagers clandestins embarquent en se cachant dans la cargaison, dans des conteneurs ou par un autre moyen en lien avec la manutention de la cargaison vaut violation du contrat, dont l'affréteur est responsable. L'affréteur doit garantir le fréteur contre l'ensemble des créances, des frais, vivres et rapatriement compris, des pertes et des amendes. L'affréteur doit fournir au fréteur les sommes nécessaires à

l'acquisition de cautions ou de sûretés. Le loyer reste redevable pendant la perte de temps.

§ 2. Dans des cas autres que ceux visés au paragraphe 1er, la montée à bord de passagers clandestins vaut violation du contrat, dont le fréteur est responsable. Le fréteur doit garantir l'affrèteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes, la perte de temps valant interruption du paiement du loyer.

[Art. 2.6.1.78.](#) Contrebande

§ 1er. Le fait que le capitaine ou les membres de l'équipage se rendent coupables de contrebande vaut violation du contrat, dont le fréteur est responsable. Le fréteur doit garantir l'affrèteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes, la perte de temps valant interruption du paiement du loyer.

§ 2. Si des stupéfiants ou d'autres substances illicites non déclarées comme cargaison sont cachés à bord de la cargaison, dans des conteneurs ou par un autre moyen en lien avec la manutention de la cargaison, ceci vaut violation du contrat, dont l'affrèteur est responsable. L'affrèteur doit garantir le fréteur contre l'ensemble des créances, frais, pertes et amendes. L'affrèteur doit fournir au fréteur les sommes nécessaires à l'acquisition de cautions ou de sûretés. Le navire de mer reste en location pendant la perte de temps.

[Art. 2.6.1.79.](#) Code ISM

Le fréteur doit veiller à ce que le navire de mer et la compagnie maritime répondent au Code ISM. Sur demande, il doit fournir à l'affrèteur une copie des certificats et autres pièces délivrés conformément à ce code. La perte, les dommages, les frais et le retard dus au non-respect du Code ISM sont pour le compte du fréteur.

[Art. 2.6.1.80.](#) Code ISPS

Le fréteur doit respecter le Code ISPS. Sur demande, il doit fournir à l'affrèteur une copie des certificats délivrés conformément au présent code et les coordonnées du responsable de sécurité de l'armateur. La perte, les dommages, les frais et le retard dû au non-respect du Code ISPS sont pour le compte du fréteur.

L'affrèteur doit fournir au fréteur ses coordonnées ainsi que toutes les autres données nécessaires au respect du Code ISPS.

Le retard et tous les frais liés aux règles et mesures relatives à la protection, y compris les surveillants, bateaux, escortes de navire, indemnités, prélèvements et inspections, sont pour le compte de l'affrèteur, sauf s'ils résultent exclusivement de la négligence du fréteur.

[Art. 2.6.1.81.](#) Sanctions

Le fréteur ne doit pas donner de suite aux instructions pour exploiter le navire de mer en vue du transport, du commerce ou d'un voyage si ceci vient à exposer le navire de mer, le propriétaire de navire, l'armateur, l'équipage, l'assureur ou le réassureur à des sanctions infligées par une autorité nationale, internationale ou supranationale.

Si le navire de mer est quand-même exploité de la sorte, le fréteur peut y mettre fin. L'affrèteur doit, dans les quarante-huit heures qui suivent la communication par le fréteur, donner d'autres instructions de voyage. Si l'affrèteur ne le fait pas, le fréteur peut décharger le navire de mer dans n'importe quel port sûr. Aucune interruption du paiement du loyer ne s'applique et tous les frais supplémentaires sont pour le compte de l'affrèteur.

L'affrèteur doit garantir le fréteur contre toutes les réclamations de propriétaires de cargaison, porteurs de connaissance et sous-affrèteurs en raison de l'exécution d'autres instructions de voyage ou de la délivrance de la cargaison conformément à l'alinéa précédent.

[Art. 2.6.1.82.](#) Entités sanctionnées

§ 1er. Le fréteur et l'affrèteur s'assurent mutuellement que ni lui ni le navire de mer ne fait l'objet de sanctions, d'interdictions ou de restrictions imposées par des résolutions des Nations Unies, de l'Union européenne ou, le cas échéant, d'autres autorités désignées par les parties. L'affrèteur garantit aussi ceci en ce qui concerne les sous-affrèteurs, expéditeurs, destinataires et intéressés à la cargaison.

En cas de violation de l'alinéa précédent, l'autre partie doit respecter les lois et règlements de l'autorité compétente et donner suite aux instructions données par ses soins; à défaut de quoi, elle peut résilier le contrat au pied levé ou, en cas de cargaison à bord, la décharger dans un port sûr de son choix.

§ 2. Les actes posés ou non conformément aux paragraphes précédents ne sont pas considérés comme déroutement.

§ 3. Le fréteur ou l'affrèteur, en fonction du cas, doit indemniser les dommages subis par l'autre partie à la suite de la violation du paragraphe 1er, alinéa 1er.

[Art. 2.6.1.83.](#) Règles douanières européennes

L'affrèteur doit respecter les règles établies par l'Union européenne concernant des opérateurs autorisés et la déclaration préalable de chargement.

[Art. 2.6.1.84.](#) Remplacement des eaux de ballast

Si une autorité compétente impose le remplacement des eaux de ballast, le fréteur ou le capitaine doit y donner suite aux frais et risques de l'affrèteur.

[Art. 2.6.1.85.](#) Affrètements de longue durée

§ 1er. Le présent article s'applique aux affrètements d'une durée supérieure à cinq mois pour autant que les parties n'en dérogent pas contractuellement.

§ 2. Si à la fin de l'affrètement le navire de mer est sur lest en route vers le port de restitution ou exécute un voyage chargé dont on peut attendre raisonnablement qu'il se termine dans le délai de l'affrètement, l'affréteur peut utiliser le navire de mer aux conditions en vigueur ou aux conditions de marché alors en vigueur si celles-ci sont plus élevées, même après ce délai afin d'accomplir le dernier voyage vers le port de restitution.

§ 3. Le fréteur peut mettre en cale sèche le navire de mer en vue de l'entretien ou de la réparation à des lieux et dates jugés opportuns de commun accord entre les parties.

§ 4. L'affréteur peut prolonger l'affrètement de la durée des interruptions du paiement du loyer. A cet égard, il doit communiquer ce choix au plus tard un mois avant la restitution, ou au plus tard une semaine après l'événement concerné, de sorte que celui se produise moins d'un mois avant la restitution.

§ 5. L'affréteur peut battre son pavillon et apposer ses marques sur le navire de mer. Le navire de mer doit être repeint dans les couleurs du fréteur avant restitution. Le temps et les frais consacrés à la peinture sont à charge de l'affréteur.

[Art. 2.6.1.86.](#) Courtage

Le fréteur assure le paiement du courtage.

[Art. 2.6.1.87.](#) Prescription

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement à temps peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

[Section 3.](#) - Affrètement au voyage

[Art. 2.6.1.88.](#) Application matérielle

La présente section s'applique aux contrats d'affrètement au voyage ayant pour objet un voyage d'un navire de mer en vue du transport de marchandises. Les parties peuvent en décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

[Art. 2.6.1.89.](#) Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement au voyage.

[Art. 2.6.1.90.](#) Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement au voyage mentionne :

- 1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur et, le cas échéant, du courtier;
- 2° les données suivantes concernant le navire de mer : nom, indicatif d'appel, numéro d'identification, pavillon, port d'attache, type, tonnage, tirant d'eau, poste d'amarrage actuel et moment où le chargement peut commencer;
- 3° le port ou le lieu de chargement et le port ou le lieu de déchargement;
- 4° la cargaison, avec mention explicite d'une cargaison le cas échéant uniquement partielle;
- 5° le tarif de fret et le mode de paiement;
- 6° la date de résiliation;
- 7° le délai de staries et les surestaries ainsi que le mode de paiement;
- 8° le courtage;
- 9° le lieu et la date de signature.

§ 2. A condition que le navire de mer ait été identifié sans ambiguïté, les autres données concernant le navire visées au paragraphe 1, 2°, ne doivent pas être reprises dans le contrat, dans la mesure où elles proviennent d'un certificat de navire officiel dont les deux parties ont ou peuvent avoir connaissance.

[Art. 2.6.1.91.](#) Objet de l'affrètement

Dès que ses missions précédentes ont été remplies, le navire de mer doit se rendre vers le port ou le lieu de chargement ou l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot, où il doit charger une cargaison complète que l'affréteur s'engage à embarquer, étant entendu qu'un embarquement convenu a lieu comme chargement en pontée aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur; ensuite, le navire de mer chargé doit se rendre vers le port ou le lieu de déchargement conformément au connaissement ou vers l'endroit sûr le plus proche où il peut toujours être à flot et il doit y remettre la cargaison.

[Art. 2.6.1.92.](#) Responsabilité du fréteur

Le fréteur est uniquement responsable des pertes ou dommages des marchandises et du retard lors de la remise au cas où la perte, le dommage ou le retard ont été provoqués par :

- 1° un manque personnel de diligence raisonnable de la part du fréteur ou de son gestionnaire afin de mettre le navire de mer en état de navigabilité à tous les égards et d'assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables; ou
- 2° un acte ou une négligence personnels du fréteur ou de son gestionnaire.

Le fréteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard dû à quelque cause que ce soit, même à :

1° une négligence ou à un défaut du capitaine ou de l'équipage ou de toute autre préposé du fréteur et se trouvant à bord ou à quai et des actes de laquelle il serait autrement responsable;

2° l'innavigabilité du navire de mer lors du chargement ou au début du voyage ou à quelque autre moment que ce soit, hormis dans le cas visé à l'alinéa 1er.

[Art. 2.6.1.93.](#) Déroutement

Le navire de mer peut faire escale dans n'importe quel port, dans quelque ordre que ce soit et à quelque fin que ce soit; il peut également naviguer sans pilote, remorquer ou assister d'autres navires en toutes circonstances, s'écarter de sa route pour sauver des vies humaines ou des biens.

[Art. 2.6.1.94.](#) Paiement du fret

§ 1er. Le fret est calculé sur la base du tarif convenu et de la quantité de cargaison admise et il est payé au comptant.

§ 2. Si un paiement anticipé du fret lors de l'embarquement a été convenu, il est considéré comme acquis et non remboursable, même en cas de perte du navire de mer ou de la cargaison.

Le fréteur et ses agents ne doivent pas signer de connaissements mentionnant le paiement anticipé du fret si le fret qui leur est dû n'a pas été effectivement payé.

§ 3. S'il a été convenu du paiement du fret ou d'une partie du fret à destination, il n'est considéré comme acquis que lors de la remise de la cargaison.

Avant le début du déchargement, l'affréteur peut choisir de payer le fret en fonction du poids et de la quantité effectivement livrés et dûment constatés.

[Art. 2.6.1.95.](#) Chargement et déchargement

§ 1er. La cargaison doit être chargée, arrimée, comptée, sécurisée et déchargée par l'affréteur, libre de tout risque, de toute responsabilité et de tous frais à charge du fréteur.

L'affréteur doit veiller au matériel d'arrimage nécessaire pour un arrimage et une protection corrects de la cargaison à bord; le fréteur doit autoriser l'utilisation du matériel d'arrimage présent le cas échéant à bord. Après déchargement, l'affréteur doit évacuer le matériel d'arrimage à ses frais et le temps continue à courir jusqu'à ce que cela ait été fait.

§ 2. Le fréteur doit autoriser l'utilisation gratuite de l'outillage de manutention du navire de mer et de la force motrice nécessaire; ces instruments doivent se trouver en bon état de fonctionnement. Hormis en cas de faute du manutentionnaire, la perte de temps des suites de défaillances ne compte pas comme délai de chargement et de déchargement ou délai de starie. A la demande de l'affréteur, le fréteur met gratuitement des membres de l'équipage à disposition pour commander les instruments, à moins que des ouvriers portuaires ne soient requis, lesquels doivent dans ce cas être engagés par l'affréteur. Les opérateurs des instruments travaillent aux risques et périls et sous la responsabilité de l'affréteur et sont considérés comme des préposés de ce dernier, bien qu'ils travaillent toujours sous la surveillance du capitaine.

§ 3. L'affréteur est responsable du dommage, à l'exclusion d'une usure normale, occasionné au navire de mer par des manutentionnaires. Le capitaine doit informer le plus rapidement possible l'affréteur ou son agent et le manutentionnaire de ce dommage, à défaut de quoi l'affréteur ne sera pas responsable. Le capitaine doit essayer d'obtenir une reconnaissance de responsabilité du manutentionnaire.

L'affréteur doit réparer le dommage au navire de mer; si le dommage met en péril la navigabilité ou la classe du navire de mer, la réparation doit avoir lieu avant que le navire de mer ne quitte le port où le dommage s'est créé ou a été constaté. Tous les frais complémentaires sont à charge de l'affréteur; il indemniserà la perte de temps conformément au tarif des surestaries.

[Art. 2.6.1.96.](#) Délai de chargement et de déchargement

§ 1er. La cargaison doit être chargée et déchargée dans le délai de chargement et de déchargement convenu, exprimé en jours civils ou en heures, pour autant que les conditions météorologiques le permettent. Le délai de chargement et de déchargement ne court pas les dimanches et jours fériés, à moins que les travaux ne se poursuivent.

§ 2. Le délai de chargement et de déchargement commence à courir après que le navire de mer a remis au chargeur ou respectivement au destinataire ou, si ceux-ci ne sont pas connus, à l'affréteur ou à son représentant, un avis de disponibilité du navire de mer.

Si l'avis de disponibilité a été remis avant 12 heures, le délai de chargement et de déchargement prend cours à 13 heures; s'il est donné après 12 heures, mais avant la fin des heures de bureau, le délai de chargement et de déchargement commence à courir le jour ouvrable suivant à 6 heures.

Si, à l'arrivée du navire de mer, le lieu de chargement ou de déchargement n'est pas disponible, le navire de mer peut remettre un avis de disponibilité et le délai de chargement et de déchargement et le délai de starie commencent à courir. Le temps nécessaire pour se rendre du lieu d'attente au lieu de chargement ou de déchargement ne compte cependant pas comme délai de chargement et de déchargement.

Si, après examen, le navire de mer s'avérait ne pas être prêt, le temps à compter de cette découverte jusqu'au moment de disponibilité réelle du navire ne compte pas davantage comme délai de chargement et de déchargement.

[Art. 2.6.1.97.](#) Surestaries

En cas de dépassement du délai de chargement et de déchargement, l'affrètement est redevable de surestaries par jour selon le tarif convenu.

Les surestaries sont dues à la réception de la facture du frètement.

Si les surestaries n'ont pas été payées, le frètement peut mettre l'affrètement en demeure pour payer le montant dans les quatre-vingt-seize heures, après quoi il peut résilier le contrat et réclamer des dommages-intérêts complets.

[Art. 2.6.1.98.](#) Droit de rétention

Le frètement bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le frètement ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le frètement ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une sûreté suffisante a été constituée.

[Art. 2.6.1.99.](#) Privilège sur la cargaison

L'action du frètement en paiement des montants qui lui sont dus par l'affrètement en relation directe avec la cargaison est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7°, de la Loi hypothécaire.

[Art. 2.6.1.100.](#) Marchandises non déchargées ou enlevées

§ 1er. Si l'affrètement ne décharge pas les marchandises ou n'enlève pas les marchandises chez le frètement, ce dernier peut demander autorisation de décharger les marchandises, de les mettre en dépôt et de les vendre, selon le cas.

§ 2. A cet effet, le frètement doit préalablement mettre en demeure l'affrètement, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit envoyer un avis d'arrivée conformément au contrat d'affrètement, par envoi recommandé, en vue de décharger et d'enlever les marchandises, selon le cas. Cette mise en demeure doit expressément mentionner que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé au déchargement, au dépôt et à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établi malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt une semaine après l'arrivée du navire de mer, sauf circonstances particulières justifiant un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au paragraphe 2 reste sans suite, le frètement adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :

1° les faits;

2° une description des marchandises;

3° le cas échéant, les montants restant dus au frètement;

4° si la mise en demeure visée au paragraphe 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi;

5° si le délai d'attente d'une semaine visé au paragraphe 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court;

6° la façon dont il est proposé de procéder au déchargement, au dépôt et à la vente.

§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours après qu'elle aura été notifiée par pli judiciaire aux parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée, avec invitation de faire parvenir dans ce délai leurs remarques au président.

§ 5. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du frètement et la façon dont il sera procédé au déchargement, au dépôt et à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance du frètement, le président peut, à la demande du frètement, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au frètement et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée par le président.

§ 6. L'ordonnance sera notifiée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée.

Sous réserve du paragraphe 7, l'ordonnance de vente est exécutable après expiration d'un délai de dix jours à compter de la notification. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai de dix jours à compter de la notification.

§ 7. Si une ou plusieurs des mises en demeure visées au paragraphe 2 n'ont pas été adressées, l'ordonnance doit être publiée :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'ordonnance de vente n'est exécutable qu'après expiration d'un délai d'un mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 8. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du frètement, le solde est versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclaté dans ces délais par un ayant

droit, ses représentants, ses ayants-cause ou ses créanciers.

§ 9. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du fréteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 10. Le fréteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

[Art. 2.6.1.101.](#) Résiliation

§ 1er. Si le navire de mer n'est pas prêt pour le chargement à la date de résiliation, l'affréteur peut résilier le contrat.

§ 2. Au cas où le fréteur, nonobstant la diligence raisonnable observée, prévoit que le navire de mer ne sera pas prêt à la date de résiliation, il peut en informer l'affréteur, indiquer le jour où il est prévu que le navire de mer soit prêt et inviter l'affréteur à résilier le contrat ou à accepter la nouvelle date de résiliation. L'affréteur doit communiquer son choix dans les 48 heures qui suivent la réception de l'avis du fréteur. Si l'affréteur ne communique aucun choix de résiliation, la date de résiliation est reportée jusqu'à sept jours après la nouvelle date prévue à laquelle le navire de mer sera prêt. En cas de retard supplémentaire, l'affréteur peut quoi qu'il en soit résilier le contrat.

[Art. 2.6.1.102.](#) Connaissements

Les connaissances sont signés par le capitaine ou par le représentant du fréteur dont le mandat doit être communiqué aux affréteurs.

L'affréteur garantit le fréteur contre toutes les conséquences et responsabilités découlant de la signature de connaissances des suites desquels le fréteur est soumis à des responsabilités plus lourdes que celles qu'il doit supporter conformément au contrat d'affrètement au voyage.

[Art. 2.6.1.103.](#) Avarie commune

L'avarie commune est réglée conformément aux Règles d'York et d'Anvers.

Les propriétaires de la cargaison doivent payer la part de la cargaison dans les frais généraux, même s'ils se sont avérés nécessaires des suites d'une négligence ou d'un manquement des préposés du fréteur.

[Art. 2.6.1.104.](#) Droits et taxes

§ 1er. Le fréteur doit payer l'ensemble des droits, charges et taxes qui sont levés habituellement sur le navire, quel que soit leur mode de calcul.

§ 2. L'affréteur doit payer l'ensemble des droits, charges, prélèvements et taxes qui sont levés habituellement sur la cargaison, quel que soit leur mode de calcul.

§ 3. Les taxes levées sur le fret sont à charge de l'affréteur.

[Art. 2.6.1.105.](#) Agence

Le fréteur doit désigner son propre agent maritime dans le port de chargement et le port de déchargement.

[Art. 2.6.1.106.](#)

<Abrogé par L 2021-06-16/17, art. 79, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.1.107.](#) Grève

§ 1er. En cas de grève qui entrave le chargement, le fréteur peut demander à l'affréteur de faire courir les jours de starie comme si aucune grève n'était en jeu. Si l'affréteur n'accède pas à cette requête dans les vingt-quatre heures, le fréteur peut résilier le contrat à moins que le chargement ait déjà commencé.

§ 2. En cas de grève qui entrave le déchargement pendant plus de quarante-huit heures, l'affréteur peut faire attendre le navire de mer moyennant paiement de la moitié des surestaries à l'issue du délai de starie, étant entendu que, après la fin de la grève, les surestaries dans leur intégralité sont dues jusqu'au déchargement.

§ 3. En dehors des cas mentionnés aux paragraphes précédents, aucune des parties n'est responsable des conséquences de grèves qui entravent ou compliquent le chargement ou le déchargement.

[Art. 2.6.1.108.](#) Guerre

§ 1er. Si, avant le début du chargement, le capitaine, le propriétaire du navire de mer ou l'armateur constate raisonnablement que le navire de mer, la cargaison ou les personnes embarquées risquent éventuellement d'être exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de piraterie, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées, le fréteur peut résilier le contrat ou refuser d'en exécuter la partie concernée.

§ 2. Si la constatation visée au paragraphe 1er est faite ultérieurement, le fréteur peut refuser de continuer le chargement, de signer des connaissances ou de poursuivre le voyage. Il peut prier l'affréteur de désigner un port de déchargement où les risques visés ne se présentent pas. A défaut de quoi, il peut décharger la cargaison dans un autre port choisi par ses soins. Pour échapper aux risques, le fréteur peut également choisir de suivre une route plus longue.

§ 3. Le navire de mer doit donner suite à des ordres et recommandations de l'Etat du pavillon, d'autres autorités compétentes ou d'assureurs contre des risques de guerre et à des résolutions, ordres ou directives d'organismes supranationaux ou internationaux compétents.

Le navire de mer peut décharger la cargaison dans n'importe quel port si cette cargaison risque d'entraîner une

confiscation du navire.

Le navire de mer peut faire escale dans un autre port pour y faire débarquer des membres de l'équipage ou des passagers s'ils risquent d'être pris ou punis autrement.

Art. 2.6.1.109. Glaces

§ 1. Si le port de chargement est inaccessible du fait de la présence de glaces ou si le navire de mer menace d'être pris par les glaces, le capitaine peut décider soit de ne pas accepter une cargaison, auquel cas le contrat sera considéré comme nul, soit de quitter le port avec seulement une partie de la cargaison à bord.

§ 2. Si les glaces empêchent le navire de mer d'atteindre le port de déchargement, l'affrèteur peut décider soit de faire attendre le navire de mer, moyennant l'obligation de payer des surestaries, soit de naviguer vers un port libre de glaces, auquel cas toutes les clauses du connaissement restent d'application.

Art. 2.6.1.110. Prescription

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement au voyage peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

CHAPITRE 4. - Autres affrètements

Art. 2.6.1.111. Règles applicables

Les dispositions de ces chapitres qui présentent la plus grande correspondance avec le cas concerné s'appliquent aux contrats d'affrètement autres que ceux régis aux chapitre précédents, ayant pour objet un navire de mer.

Si aucune de ces dispositions ne présente d'accord suffisant, le juge applique les usages et principes généraux du droit de la navigation.

En application des alinéas précédents, le juge peut notamment tenir compte des clauses les plus couramment utilisées au niveau international, lesquelles sont élaborées pour les contrats d'affrètement relatifs à des activités spéciales ou à la mise à disposition de types de navires particuliers, tels que les navires pour le transport de chargements lourds, les navires destinés au service à l'industrie offshore, les dragues, les remorqueurs ou les navires pour le transport de membres d'équipage.

Art. 2.6.1.112. Privilège sur la cargaison

Les créances du frèteur du chef des autres contrats d'affrètement visés à l'article 2.6.1.111 sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affrèteur.

Art. 2.6.1.113. Prescription

§ 1er. Toutes les actions relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un autre contrat d'affrètement tel que visé à l'article 2.6.1.111 se prescrivent par deux ans après le fait des suites duquel l'action s'est créée ou après la résiliation du contrat, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement visé au paragraphe 1er peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

CHAPITRE 2. - Transport

Section 1ère. - Transport de marchandises

Sous-Section 1ère. . - Règles de La Haye et de Visby

Art. 2.6.2.1.Notions

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° " transporteur " : le propriétaire du navire ou l'affrèteur, partie à un contrat de transport maritime avec un chargeur;

2° " contrat de transport maritime " : un contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement, ainsi que tout autre contrat par lequel une partie, appelée transporteur, s'engage envers un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;

3° " marchandises " : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport maritime, est déclarée comme mise [¹ en pontée]¹ et, en fait, est ainsi transportée;

4° " navire " : tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;

5° " transport de marchandises " : le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire;

6° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié par les Règles de La Haye et de Visby.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 80, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.2.](#) Application internationale

§ 1. La présente sous-section s'applique :

1° à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :

- a) le connaissance est émis dans un Etat Partie à la Convention; ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Partie à la Convention; ou
- c) le connaissance prévoit que les Règles de La Haye et de Visby ou toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

2° à tout transport vers la Belgique.

§ 2. [¹ ...]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 81, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.3.](#) Application matérielle

§ 1er. Sous réserve de l'article 2.6.2.9, cette sous-section s'applique à tous les contrats de transport maritime. En particulier, le transporteur dans tous les contrats de transport maritime sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

§ 2. Si cette sous-section s'applique en vertu de l'article 2.6.2.2, § 1er, 2°, elle s'applique, par dérogation à la définition à l'article 2.6.2.1, 3°, mais sous réserve de clause dérogatoire, également au transport d'animaux vivants.

[Art. 2.6.2.4.](#) Autre réglementation

§ 1er. Les Règles de La Haye et Visby ne s'appliquent pas directement.

§ 2. Les dispositions de la présente section ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur au moment de l'entrée en vigueur du présent Code relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

§ 3. La présente section ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou aux lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

[Art. 2.6.2.5.](#) Droits et obligations

§ 1er. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- 1° mettre le navire en état de naviabilité;
- 2° convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- 3° approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

§ 2. Sous réserve de l'article 2.6.2.6, le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

§ 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant entre autres choses :

1° les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

2° ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

3° l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

§ 4. Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites conformément au paragraphe 3, 1°, 2° et 3°.

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

§ 5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le

droit du transporteur à pareille indemnité ne l'itera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagement' sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

§ 6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donnée par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport maritime, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve de l'article 2.6.2.33, § 1er, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné 'ieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement tous les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

§ 7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissance que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissance libellé " Embarqué " pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissance " Embarqué ". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions du paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé " Embarqué ".

§ 8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente sous-section, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Art. 2.6.2.6. Exonérations et limitation de responsabilité

§ 1er. Ni le transporteur ni l'exploitant du navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 2.6.2.5, § 1er. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération de responsabilité prévue au présent article.

§ 2. Ni le transporteur ni l'exploitant du navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- 1° des actes, négligence ou défaut du capitaine, d'un membre de l'équipage, pilote ou des préposés du transporteur, dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- 2° d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- 3° des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- 4° d'aléas naturels inévitables;
- 5° de faits de guerre;
- 6° du fait d'ennemis publics;
- 7° d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;
- 8° d'une restriction de quarantaine;
- 9° d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
- 10° de grèves ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- 11° d'émeutes ou de troubles civils;
- 12° d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- 13° de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- 14° d'une insuffisance d'emballage;
- 15° d'une insuffisance ou imperfection de marques;
- 16° de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- 17° de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

§ 3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

§ 4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente sous-section ou au contrat de transport maritime, et le transporteur ne sera pas responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

§ 5. A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme la navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieur à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

§ 6. La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

§ 7. Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

§ 8. L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La somme mentionnée au paragraphe 5 sera convertie en euros suivant la valeur de l'euro à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.

§ 9. Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par les paragraphes 5 à 12 s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

§ 10. La déclaration mentionnée au paragraphe 5, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

§ 11. Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées au paragraphe 5 peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

§ 12. Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

§ 13. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti de charger, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur chargement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

[Art. 2.6.2.7. Bases de responsabilité et préposés](#)

§ 1er. Les exonérations et limitations prévues par la présente sous-section sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

§ 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente sous-section.

§ 3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente sous-section.

§ 4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

[Art. 2.6.2.8. Clauses dérogatoires et chartes-parties](#)

§ 1er. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente sous-section, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit insérée dans le connaissement délivré au chargeur.

§ 2. Aucune disposition de la présente sous-section ne s'applique aux chartes-parties; si des connaissements ou pièces similaires sont émis pour un navire affrété, ils sont soumis aux termes de la présente sous-section.

§ 3. Aucune disposition de la présente cette sous-section ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

[Art. 2.6.2.9. Chargements particuliers](#)

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un

chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant :

1° la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises;
2° les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises;
3° ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public;

4° les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer;
pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Toutefois, le présent article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

[Art. 2.6.2.10.](#) Temps avant chargement et après déchargement

Aucune disposition de la présente section ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

[Sous-section 2.](#) [¹ - Dispositions spéciales]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 82, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.11.](#) Notions

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° " contrat de transport maritime " : tout contrat par lequel une partie, nommée transporteur, s'engage vis-à-vis d'un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;
2° " destinataire " : celui qui, conformément à l'article 2.6.2.25, a droit à la livraison;
3° " retard " : le dépassement du délai convenu pour la livraison des marchandises au lieu de destination.

[Art. 2.6.2.12.](#) Juridiction

Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance des actions relatives à des contrats de transport maritime pour un transport en provenance ou à destination de la Belgique.

[Art. 2.6.2.13.](#) Application internationale

La présente sous-section s'applique à tout transport en provenance ou à destination de la Belgique

[¹ ...]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 83, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.14.](#) Application matérielle

La présente sous-section s'applique aux contrats de transport maritime.

Elle s'applique également au transport d'animaux vivants.

[Art. 2.6.2.15.](#)

<Abrogé par L 2021-06-16/17, art. 84, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.16.](#) Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats de transport maritime.

[Art. 2.6.2.17.](#) Clauses dérogatoires

§ 1er. Les clauses qui dérogent à la présente sous-section sont nulles.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1er, il peut être dérogé :

1° à l'article 2.6.2.14, alinéa 2, étant entendu qu'il ne peut pas être porté atteinte à l'article 2.6.2.20;
2° à l'article 2.6.2.18, § 1er, alinéa 1er;
3° à l'article 2.6.2.22, § 2 et 3.

[Art. 2.6.2.18.](#) Remise des marchandises

§ 1er. Le chargeur doit remettre les marchandises prêtes pour le transport.

Les marchandises doivent se trouver dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage et de déchargement, et ne causeront pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

§ 2. En cas de chargement d'un conteneur ou d'un véhicule par le chargeur, ce dernier doit procéder à l'arrimage et au saissage du contenu du conteneur ou du véhicule de façon appropriée et soigneuse, de telle manière qu'il ne causera pas de lésions ou de dommages aux personnes ou aux biens.

[Art. 2.6.2.19.](#) Chargement en pontée

§ 1er. Les marchandises peuvent exclusivement être transportées en pontée :

1° si ce mode de transport est exigé par la loi;

2° si les marchandises sont transportées dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou

3° si le transport en pontée est conforme au contrat de transport ou aux usages du commerce en question.

§ 2. Si le document de transport mentionne que les marchandises sont transportées en pontée et que les marchandises sont effectivement transportées en pontée, le transporteur ne peut ni exclure ni limiter sa responsabilité des dommages qui résultent d'un acte ou d'une négligence ayant eu lieu soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit de manière imprudente et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement.

[Art. 2.6.2.20.](#) Animaux vivants

S'il est stipulé que la sous-section 1re de la présente section ne s'applique pas au transport d'animaux vivants, la responsabilité du transporteur pour un dommage résultant d'un acte ou d'une négligence ayant eu lieu dans l'intention de provoquer ce dommage, soit de manière imprudente et en sachant qu'un dommage en résulterait probablement, ne peut être ni exclue ni limitée.

[Art. 2.6.2.21.](#) Négociabilité du document de transport

Sauf mention contraire dans le document de transport, il est négociable.

[Art. 2.6.2.22.](#) Fret

§ 1er. Le chargeur doit payer le fret convenu.

§ 2. Lorsque le chargeur remet moins de marchandises pour le transport que la quantité convenue, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier pour le chargement complet convenu, sauf en cas de force majeure.

§ 3. Lorsque le chargeur ne remet pas les marchandises convenues pour transport, il est tenu au paiement, en indemnité, de la moitié du fret convenu.

[Art. 2.6.2.23.](#)

<Abrogé par L 2021-06-16/17, art. 84, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.24.](#) Position juridique du destinataire

Les droits et obligations du destinataire, qui n'est pas en même temps le chargeur, sont régis par les dispositions de la présente section et par celles du document de transport. Si aucun document de transport n'a été émis, les dispositions incluses dans le contrat de transport s'appliquent à cet égard, pour autant que celui-ci soit communiqué au destinataire avant qu'il ait demandé la livraison des marchandises.

Le consentement du destinataire, qui n'est pas en même temps le chargeur, concernant une clause de juridiction, de choix de la loi ou d'arbitrage, n'est pas prouvé par le simple fait que le destinataire a accepté le document de transport sans réserve ou a demandé et obtenu la livraison des marchandises.

[Art. 2.6.2.25.](#) Droit à la livraison

§ 1er. Si un document de transport négociable a été émis, seul le porteur, qui en présente au moins un original, a droit à la livraison des marchandises. Si plus d'un original a été émis, [¹ les autres originaux n'ont plus aucune validité après la livraison]¹.

§ 2. Si un document de transport non négociable a été émis, seul l'ayant droit qui y est mentionné a droit à la livraison des marchandises, à moins que ce droit n'ait été cédé conformément au droit commun [¹ ...]¹. Sauf mention contraire dans le document de transport, l'original ne doit pas être présenté.

§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la livraison est désigné dans le [¹ connaissement ou au moyen de celui-ci]¹.

§ 4. Si plus d'une personne demande la livraison des marchandises, le transporteur peut faire désigner un séquestre qui conserve les marchandises jusqu'à ce qu'il ait été stipulé à qui elles doivent être délivrées. A cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Les frais du séquestre sont à charge du ou des intéressés à la cargaison désignés par le président.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 85, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.26.](#) Paiement du fret et d'autres frais

§ 1er. Si le contrat de transport ou le document de transport mentionne que le fret a été payé, le transporteur ne peut en aucune manière que ce soit faire valoir des droits vis-à-vis du destinataire, qui n'est pas le chargeur, concernant le fret.

§ 2. Dès que le destinataire a demandé la livraison des marchandises, il est tenu au paiement des frais engendrés concernant les marchandises dans le port de destination.

[Art. 2.6.2.27.](#) Droit de rétention

Le transporteur bénéficie d'un droit de rétention sur la cargaison qui se trouve sous sa garde et à laquelle la

créance a trait.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises auxquelles ce droit se rapporte.

Le transporteur ne peut cependant pas conserver la cargaison à bord. Durant le déchargement, il peut exiger que les marchandises soient conservées par un tiers jusqu'à ce que sa créance ait été acquittée.

Le fréteur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une sûreté suffisante a été constituée.

Art. 2.6.2.28. Privilège sur la cargaison

L'action du transporteur en paiement des montants qui lui sont dus par le destinataire en relation directe avec les marchandises transportées est privilégiée sur ces marchandises. Le privilège peut être exercé pendant quinze jours à compter de la livraison, pour autant toutefois que les marchandises n'aient pas été remises à un tiers. Il a le même rang que le privilège décrit à l'article 20, 7°, de la Loi hypothécaire.

Art. 2.6.2.29. Séquestre sur la cargaison

Si le transporteur ne peut pas procéder immédiatement à la livraison des marchandises, il peut requérir la désignation d'un séquestre. A cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Les coûts du séquestre sont à charge du transporteur, sans préjudice de son droit de les récupérer d'une autre partie.

Art. 2.6.2.30. Retard

§ 1er. Le transporteur est responsable en cas de retard. [¹ Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu.]¹

§ 2. L'action en dommages-intérêts pour retard tombe si aucune réserve écrite n'a été adressée au transporteur dans un délai de vingt et un jours civils à compter de la livraison des marchandises.

§ 3. La responsabilité du transporteur pour des dommages provoqués en raison d'un retard, à l'exception de la perte ou des dommages survenus aux marchandises, est limitée à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard.

Si le retard a causé tant la perte ou l'endommagement des marchandises qu'un autre préjudice, l'indemnisation totale ne peut pas excéder celle pour la perte totale des marchandises, calculée conformément [¹ à l'article 2.6.2.6, § 5]¹.

Le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ayant eu lieu soit dans l'intention de provoquer le préjudice, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 86, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.6.2.31. Marchandises non enlevées

§ 1er. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le transporteur peut demander autorisation de les vendre.

§ 2. A cet effet, le transporteur doit préalablement mettre en demeure le chargeur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit ensuite, selon le contrat de transport, envoyer un avis d'arrivée par courrier recommandé afin qu'ils enlèvent les marchandises dans un délai d'un mois. Cette mise en demeure doit expressément mentionner que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.

Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établi malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.

La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.

§ 3. Si la mise en demeure visée au paragraphe 2 reste sans suite, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :

1° les faits;

2° une description des marchandises;

3° le cas échéant, les montants restant dus au fréteur;

4° si la mise en demeure visée au paragraphe 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi;

5° si le délai d'attente visé au paragraphe 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court;

6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.

§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours après qu'elle aura été notifiée par pli judiciaire aux parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée, avec invitation de faire parvenir dans ce délai leurs remarques au président.

§ 5. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du transporteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président peut, à la demande du transporteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au transporteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée des marchandises par le président.

§ 6. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée.

Sous réserve du paragraphe 7, l'ordonnance de vente est exécutable après expiration d'un délai de dix jours à compter de la notification. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être

introduite dans un délai de dix jours à compter de la notification.

§ 7. Si une ou plusieurs des mises en demeure visées au paragraphe 2 n'ont pas été adressées, l'ordonnance doit être publiée :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'ordonnance de vente n'est exécutable qu'après expiration d'un délai d'un mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.

§ 8. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses représentants, ses ayants-cause ou ses créanciers.

§ 9. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du transporteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.

§ 10. Le transporteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.

[¹ § 11. Le président du tribunal de l'entreprise peut écourter les délais prévus au présent article s'il s'agit de marchandises périssables.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 87, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.32.](#) Droit d'action

L'action en dommages-intérêts de la perte ou de dommages subis par les marchandises transportées ou d'un retard peut uniquement être intentée par le chargeur et [¹ le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25]¹.

[¹ le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25]¹ ne doit pas prouver qu'il a subi le préjudice.

Le chargeur doit toutefois prouver qu'il a subi le préjudice, sauf si [¹ le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25]¹ n'a demandé aucune indemnisation.

S'ils ont tous deux droit à des dommages-intérêts, le paiement en faveur de l'un d'entre eux est libératoire à l'égard de l'autre.

Tout acte qui suspend ou interrompt la prescription à l'égard de l'un des deux est à l'avantage de l'autre.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 88, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.6.2.33.](#) Prescription

§ 1er. Les actions récursoires du transporteur peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

§ 2. Les actions du transporteur à l'encontre du chargeur et du destinataire relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou [¹ deux ans]¹ à dater de la résiliation du contrat de transport, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.

Les actions récursoires peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 89, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 2.](#) - Transport de passagers

[Sous-Section 1ère.](#) - Convention PAL

[Art. 2.6.2.34.](#) Notions

Dans la présente sous-section, l'on entend par :

1° " transporteur " : une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou un transporteur substitué;

2° " transporteur substitué " : une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

3° " transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport " : le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport;

4° " contrat de transport de passagers par mer " : un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages moyennant rémunération;

5° " passager ", par dérogation à l'article 2.1.1.3, 8° : toute personne transportée sur un navire :

a) en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet

d'un contrat de transport de marchandises non régi par la Convention PAL, le Règlement PAL ou la présente sous-section;

6° " bagages " : tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer, à l'exception :

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

7° " bagages de cabine " : les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application de la définition au point 9° de l'article 2.6.2.37, § 2, et de l'article 2.6.2.40, § 8, alinéa 2 et § 9, alinéas 2 et 3, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

8° " perte ou dommages survenus aux bagages " : également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais pas les retards découlant de conflits du travail;

9° " transport " : les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le navire utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

10° " transport international " : tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport de passagers par mer, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport de passagers par mer ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;

11° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié par la Convention PAL;

12° " unité de compte " : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

[Art. 2.6.2.35.](#) Application internationale et matérielle

§ 1er. La présente sous-section s'applique :

1° les contrats de transport de passagers par mer pour le transport international auxquels ni le Règlement PAL ni la Convention PAL ne s'appliquent, y compris le transport avec des aéroglisseurs;

2° les contrats de transport de passagers par mer pour le transport national avec un navire de Classe C ou D tel que visé à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (Refonte), y compris le transport avec des aéroglisseurs.

La présente section est également d'application sur le transport effectué à titre commercial en vertu d'un contrat de transport de passagers par mer par des Etats ou d'autres personnes morales de droit public.

L'annexe à la Convention PAL fait également office d'annexe à la présente sous-section et en fait partie intégrante.

§ 2. Nonobstant le paragraphe 1er, la présente sous-section ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par d'autres dispositions concernant le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

[Art. 2.6.2.36.](#) Autre réglementation

§ 1er. Sous réserve du Règlement PAL, les dispositions directement applicables de la Convention PAL s'appliquent au transport international qui relève du champ d'application décrit à l'article 2 de cette convention.

La Convention PAL est appliquée dans le respect des Lignes directrices PAL, qui doivent être considérées comme contraignantes.

§ 2. La présente section s'applique sous réserve :

1° du Règlement PAL;

2° du Règlement concernant les droits des passagers;

3° la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

§ 3. La présente section ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, en particulier de la Convention LLMC et du chapitre 2 du titre 2 du livre 3 de la Partie 2 présent code.

§ 4. Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente sous-section :

1° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, faite à Paris le 29 juillet 1960 et approuvée par la loi du 1er août 1966, ou en vertu de la Convention relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, faite à Vienne le 21 mai 1963, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur;

2° si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ou en vertu d'une législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que les conventions visées au point 1°, ou que tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

[Art. 2.6.2.37.](#) Clauses dérogatoires

§ 1er. Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente sous-section de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente section, sauf celle prévue au paragraphe 2, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix du tribunal devant lequel l'action est intentée, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente sous-section.

§ 2. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

§ 3. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues à l'article 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3.

[Art. 2.6.2.38.](#) Informations pour les passagers

Le transporteur et/ou le transporteur substitué doivent veiller à ce que les passagers reçoivent des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre de la présente sous-section.

Si le contrat de transport de passagers par mer a été conclu en Belgique, ces informations sont fournies dans tous les points de vente, y compris la vente par téléphone et internet. Lorsque le lieu de départ se trouve dans un Etat membre, ces informations sont fournies avant le départ. Dans tous les autres cas, elles sont fournies au plus tard au moment du départ. Dans la mesure où les informations requises au titre du présent article ont été fournies par le transporteur ou par le transporteur substitué, l'autre transporteur n'est pas tenu de les fournir. Les informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

Afin de respecter l'exigence en matière d'information au titre du présent article, le transporteur et le transporteur substitué communiquent aux passagers au moins les informations figurant dans un résumé des dispositions du Règlement PAL élaboré par la Commission européenne et rendu public.

[Art. 2.6.2.39.](#) Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

§ 1er. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

1° dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

- a) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
- b) pour les autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

2° dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle cette livraison aurait dû avoir lieu.

§ 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

§ 3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

[Art. 2.6.2.40.](#) Responsabilité du transporteur

§ 1er. Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente sous-section.

§ 2. Dans le présent article, l'on entend par :

1° " événement maritime " : le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;

2° " faute ou négligence du transporteur " : également la faute ou la négligence des subordonnés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;

3° " défaut du navire " : tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour :

- a) la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers;
- b) la propulsion, la manoeuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage ou le mouillage;
- c) l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu;
- d) la maîtrise des avaries après un envahissement du navire;

e) la mise à l'eau des engins de sauvetage.

§ 3. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport.

§ 4. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

§ 5. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250.000 unités de compte.

Le transporteur n'est toutefois pas responsable s'il prouve que l'événement :

1° résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable jusqu'à un montant de 400 .000 unités de compte par passager, par incident séparé, à moins que le transporteur ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

§ 6. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La responsabilité du transporteur est limitée à un montant de 400 .000 unités de compte par passager, par incident séparé. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

§ 7. Par dérogation aux paragraphes 5 et 6, le transporteur n'est pas responsable des dommages résultant de la mort ou des lésions corporelles du passager causés par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des Lignes directrices PAL au-delà du plus petits des montants suivants :

1° 250 .000 unités de compte par passager pour un même événement; ou

2° 340 millions d'unités de compte au total par navire et pour un même événement.

Pour ce qui est des réparations en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers causés par l'un des risques visés au paragraphe 2.2 des Lignes directrices PAL, le transporteur et le transporteur substitué peuvent limiter leur responsabilité conformément à la Convention LLMC ou au chapitre 2 du titre 2 du livre 3 de la Partie 2 du présent code, selon le cas.

§ 8. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2.250 unités de compte par passager et par transport.

En cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique utilisé par un passager à mobilité réduite, la responsabilité du transporteur est régie par l'alinéa 1er. L'indemnisation correspond à la valeur de remplacement de l'équipement en question ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation.

§ 9. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12 .700 unités de compte par véhicule et par transport.

La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés au paragraphe 8, ou l'alinéa précédent est limitée à 3375 unités de compte par passager et par transport.

§ 10. Les intérêts légaux et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 2.6.2.37, § 3 et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2 et § 9, alinéas 2 et 3.

§ 11. Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 9, alinéa 3, à moins qu'une limite de responsabilité plus élevée n'ait été fixée de commun accord conformément à l'article 2.6.2.37, § 3.

§ 12. Aucune disposition de la présente section ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 2.6.2.45

§ 13. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

[Art. 2.6.2.41. Transporteur substitué](#)

§ 1er. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, conformément aux dispositions de la présente section, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente sous-section et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

§ 2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué,

des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 3. Tout accord spécial par lequel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente sous-section ou renonce à des droits conférés par la présente sous-section a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

§ 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

§ 5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

[Art. 2.6.2.42.](#) Préposés et mandataires

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente sous-section, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente section.

[Art. 2.6.2.43.](#) Concours de créances

§ 1er. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 2.6.2.37, § 3, et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

§ 2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente sous-section, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

§ 3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 2.6.2.42 de la présente sous-section, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 2.6.2.37, § 3, et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, le montant total de l'indemnisation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

[Art. 2.6.2.44.](#) Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

§ 1er. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 2.6.2.37, § 2 et 3 et 2.6.2.40, § 5, dernier alinéa, § 6, § 8, alinéa 2, et § 9, alinéas 2 et 3, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

§ 2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

[Art. 2.6.2.45.](#) Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus aux bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

[Art. 2.6.2.46.](#) Avance

§ 1er. Lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport au cours duquel l'événement maritime s'est produit verse une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21.000 EUR.

L'alinéa précédent s'applique également lorsque le transporteur est établi en Belgique.

§ 2. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur la base de la présente section. Elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas prévus à l'article 2.6.2.40, § 5, ou l'article 2.6.2.45, ou l'appendice A des lignes directrices PAL, ou lorsque la personne à laquelle elle a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

[Art. 2.6.2.47.](#) Action directe

§ 1er. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu de l'article 4bis de la Convention PAL ou de l'article 2.3.2.23 ou 2.3.2.27 peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant à l'article 2.3.2.23 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur serait fondé à invoquer conformément à la présente sous-section (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur

peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

§ 2. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application l'article 4bis.1 de la Convention PAL ou de l'article 2.3.2.23 ou 2.3.2.27 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente sous-section et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente sous-section à raison des montants payés.

[Art. 2.6.2.48.](#) Conversion des unités de compte

La conversion en euros des montants mentionnés à l'article 2.3.2.23, à l'article 2.3.2.27, à l'article 2.6.2.37, § 2, et à l'article 2.6.2.40, § 5, § 6 § 8, alinéa 2, § 9, alinéas 2 et 3, s'effectue sur la base de la valeur de l'euro par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

[Art. 2.6.2.49.](#) Prescription

§ 1er. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

§ 2. Le délai de prescription court :

1° en cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

2° dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

3° dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

§ 3. En aucun cas une action intentée en vertu de la présente sous-section ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après :

1° un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,

2° un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

§ 4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1er, 2 et 3, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

[Art. 2.6.2.50.](#) Juridiction

§ 1er. Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance d'une action intentée conformément à l'article 2.6.2.40 ou 2.6.2.41 si :

1° la résidence habituelle ou le lieu du principal établissement du défendeur se situe en Belgique;

2° le lieu de départ ou le lieu de destination stipulé dans le contrat de transport de passagers par mer se situe en Belgique;

3° le domicile ou la résidence habituelle du demandeur se situe en Belgique, si le défendeur a un siège de son activité en Belgique et est soumis à la juridiction belge; ou

4° le contrat de transport de passagers par mer a été conclu en Belgique, si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction belge.

§ 2. Une action intentée en vertu de l'article 2.6.2.47 doit être introduite devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1er.

§ 3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

[Sous-Section 2.](#) - Dispositions spéciales

[Art. 2.6.2.51.](#) Application matérielle

La présente sous-section s'applique aux contrats de transport de passagers par mer visés à l'article 2.6.2.34, 4°.

[Art. 2.6.2.52.](#) Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code civil et le titre 4 du livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats de transport de passagers par mer.

[Art. 2.6.2.53.](#) Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 2.6.2.54, alinéa 2, sont nulles.

[Art. 2.6.2.54.](#) Documents de transport

Le passager a droit à la remise d'un récépissé pour ses bagages. Ce récépissé peut être repris dans le billet de

transport délivrée au passager.

Concernant le transport, si un billet de transport, un récépissé pour les bagages ou un quelconque document similaire est délivré, le transporteur est tenu d'y mentionner clairement son nom et domicile.

[Art. 2.6.2.55.](#) Transfert de droits

Le passager ne peut pas céder ses droits issus du contrat sans le consentement du transporteur ou du capitaine.

[Art. 2.6.2.56.](#) Départ sans passager

Le capitaine ne doit pas attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit au cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le transporteur peut, dans ce cas, considérer le contrat comme résilié et le passager reste redevable du prix de passage entier.

[Art. 2.6.2.57.](#) Biens du passager

§ 1er. Le transporteur peut vérifier la nature et la condition des bagages.

§ 2. Les biens du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix du passage et, le cas échéant, des frais d'entretien.

§ 3. Le capitaine doit veiller à la conservation des biens du passager qui vient à décéder au cours du voyage.

[Art. 2.6.2.58.](#) Responsabilité du passager

§ 1er. Sans préjudice de l'article 1385 du Code civil, le passager est tenu d'indemniser le transporteur pour les dommages causés occasionnés par lui ou par ses bagages, sauf dans la mesure où ces dommages résultent d'une circonstance inévitable pour un passager diligent et dans la mesure où un tel passager n'a pas pu empêcher les conséquences.

Pour se dégager de sa responsabilité, le passager ne peut pas invoquer la qualité ou une défectuosité de ses bagages.

§ 2. Si des personnes auxquelles le transporteur fait appel dans le cadre de l'exécution de son engagement fournissent, à la demande du passager, des services auxquels le transporteur n'est pas tenu, elles sont considérées agir sur ordre du passager à qui elles fournissent ces services.

[Art. 2.6.2.59.](#) Résiliation

§ 1er. Si des circonstances se produisent avant ou pendant le transport du côté du cocontractant du transporteur ou du passager, que le transporteur ne devait pas connaître au moment de la conclusion du contrat, mais qui, s'il en avait eu connaissance, auraient constitué pour lui une base raisonnable pour ne pas passer le contrat ou pour le conclure à d'autres conditions, le transporteur peut résilier le contrat et enlever le passager du navire.

La résiliation passe par une notification verbale ou écrite au cocontractant du transporteur ou au passager, et le contrat prend fin à la réception de la première notification reçue.

§ 2. Si des circonstances se produisent avant ou pendant le transport du côté du transporteur, que son cocontractant ne devait pas connaître au moment de la conclusion du contrat, mais qui, si elle en avait eu connaissance, auraient constitué pour elle une base raisonnable pour ne pas passer le contrat ou pour le conclure à d'autres conditions, ce cocontractant du transporteur peut résilier le contrat.

Le cocontractant du transporteur peut également résilier le contrat en dehors du cas visé à l'alinéa précédent, sauf si ceci entraîne le ralentissement du voyage du navire.

Le préavis visé aux alinéas précédents passe par une notification verbale ou écrite au transporteur ou au capitaine, et le contrat prend fin à sa réception.

§ 3. Les paragraphes précédents s'appliquent sans préjudice du droit des parties de se réclamer mutuellement une indemnisation pour le préjudice subi.

[TITRE 7.](#) - EVENEMENTS DE NAVIGATION

[CHAPITRE 1er.](#) - Avarie

[Art. 2.7.1.1.](#) Application internationale

§ 1er. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention [¹ de l'armateur ou de l'utilisateur du navire]¹ visée à l'article 2.7.1.7, § 2, est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.

§ 2. Les articles 2.7.1.5 et 2.7.1.6 sont d'application à la procédure en Belgique.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 90, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.1.2.](#) Clauses dérogatoires

Le présent titre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour [¹ les]¹ parties concernées n'a été convenue.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 91, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.1.3.](#) Avarie particulière

Sans préjudice du droit éventuel à une indemnisation ou à un remboursement, les avaries particulières sont supportées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou payées par celui qui a exposé les dépenses.

[Art. 2.7.1.4. Règles d'York et d'Anvers](#)

§ 1er. Les avaries communes qui impliquent uniquement des navires de mer sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'York et d'Anvers.

§ 2. Le Roi établit la version applicable des Règles d'York et d'Anvers et, le cas échéant, des dispositions qui remplacent ces règles.

[Art. 2.7.1.5. Désignation des dispatcheurs](#)

§ 1er. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, [1 l'armateur ou l'utilisateur du navire]¹ est habilité à désigner un dispatcheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement ou l'escale. [1 l'armateur ou l'utilisateur du navire]¹ devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.

§ 2. Au cas où [1 l'armateur ou l'utilisateur du navire]¹ n'a pas désigné de dispatcheur et ne l'a pas communiqué dans un délai raisonnable, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispatcheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Concernant le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la demande est introduite auprès du président du tribunal de l'entreprise d'Anvers. Le dispatcheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 92, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.1.6. Rédaction et dépôt de la dispache](#)

§ 1er. Le dispatcheur rédige la dispache.

§ 2. Les marchandises des parties qui ne reçoivent pas de communication de la désignation du dispatcheur ne peuvent être reprises dans la dispache.

§ 3. Une fois ses activités terminées, le dispatcheur envoie sa dispache provisoire à toutes les parties concernées pour qu'elles la lisent. Il fixe un délai raisonnable dans lequel les parties doivent formuler leurs remarques.

§ 4. Dans la dispache définitive, le dispatcheur tient compte des remarques reçues à temps.

§ 5. La dispache définitive est datée et signée par le dispatcheur. Sa signature est précédée du serment suivant : " Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. "

§ 6. La dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où le dispatcheur a été désigné. S'il a été désigné dans le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Le jour du dépôt de la dispache, le dispatcheur envoie par envoi recommandé une copie de la dispache aux parties.

Les pièces originales que les parties ont fait parvenir au dispatcheur leur sont retournées.

[Art. 2.7.1.7. Privilège et droit de rétention](#)

§ 1er. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuelles à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire [1 , excepté les combustibles marins]¹.

§ 2. [1 l'armateur ou l'utilisateur du navire]¹ dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 3. [1 l'armateur ou l'utilisateur du navire]¹ ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que l'outillage de manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.

[Art. 2.7.1.8. Livraison sans réserve](#)

Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. [2 l'armateur ou l'utilisateur du navire]² peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. [2 l'armateur ou l'utilisateur du navire]² est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 93, 006; En vigueur : 16-09-2021>

(2)<L 2021-06-16/17, art. 94, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.1.9. Dommages ou pertes récupérés par la suite](#)

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée sont récupérés entièrement ou partiellement après l'exécution de la dispache, la valeur actuelle des marchandises récupérées ou de l'indemnité reçue doit être répartie proportionnellement entre les parties qui ont contribué, après déduction des dépenses encourues.

Art. 2.7.1.10. Prescription

Les actions en justice pour avarie commune sont prescrites deux ans après la fin de l'événement.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur interrompt la prescription jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive.

CHAPITRE 2. - Abordage

Art. 2.7.2.1. Application internationale

§ 1er. Le présent chapitre s'applique à tous les événements visés à l'article 2.7.2.2 auxquels ni la Convention sur les Abordages 1910 ni la Convention sur les Abordages 1960 ne sont applicables.

Le présent chapitre s'applique en particulier aux événements impliquant au moins un navire de mer, si :

a) les navires concernés, le cas échéant au moins un d'entre eux, n'appartiennent pas à un Etat lié par la Convention sur les Abordages 1910 [¹ ou]¹;

b) [¹ tous les navires concernés sont des navires belges]¹.

§ 2. Pour autant que le droit applicable ne soit pas déterminé par le Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur le droit applicable aux obligations non contractuelles (" Rome II "), le juge applique le droit belge.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 95, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.7.2.2. Application matérielle

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

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

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

Art. 2.7.2.3. Autre réglementation

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages 1910 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 12, alinéa 1er, de cette convention.

§ 2. Les dispositions directement applicables de la Convention sur les Abordages 1960 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article 1er de cette convention.

§ 3. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° les dispositions du présent code relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et des transporteurs et relatives aux contrats d'affrètement et de transport;

2° la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952;

3° la Convention sur la compétence pénale en matière d'abordage 1952;

4° l'article 637 du Code judiciaire.

§ 4. L'article 26 du titre préliminaire du Code d'instruction criminelle ne s'applique pas aux créances régies par la Convention sur les Abordages 1910, la Convention sur les Abordages 1960 ou le présent titre.

Art. 2.7.2.4. Faute d'un navire

Si l'abordage est causé par la faute des membres de l'équipage d'un des navires, la réparation des dommages incombe au navire avec lequel la faute a été commise.

Art. 2.7.2.5. Faute de deux ou plusieurs navires

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

§ 2. Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux autres biens se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans la proportion visée au paragraphe 1er.

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

Ils sont responsables in solidum des dommages causés aux navires qui ne sont pas responsables de l'abordage et aux biens qui se trouvent à bord de ces navires.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice du droit de recours du navire qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1er du présent article, il doit définitivement supporter. Ce droit de recours ne porte cependant pas atteinte aux exonérations ou limitations légales ou contractuelles de responsabilité que le défendeur pourrait invoquer à l'égard de la victime.

Art. 2.7.2.6. Présomptions de faute

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

[Art. 2.7.2.7.](#) Cas fortuit, force majeure et doute

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

[Art. 2.7.2.8.](#) Navires mouillés [¹ ou amarrés]¹

L'article 2.7.2.7 reste d'application au cas où les navires ou l'un d'entre eux sont au mouillage [¹ ou amarrés]¹ au moment de l'accident.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 96, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.2.9.](#) Protêts et formalités

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

[Art. 2.7.2.10.](#) Obligation de prêter assistance

Le propriétaire du navire n'est pas responsable en raison de la seule contravention à l'article 2.4.5.35, § 2, par le commandant.

[Art. 2.7.2.11.](#) Prescription

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

Le délai de prescription pour intenter les actions en recours admises par l'article 2.7.2.5, § 3, alinéa 3, est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

[CHAPITRE 3.](#) - Pollution

[Section 1ère.](#) - Convention CLC 1992

[Art. 2.7.3.1.](#) Juridiction et compétence

§ 1er. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution dans le champ d'application de la Convention CLC 1992 sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution dans l'une de ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux belges.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage par pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre Etat, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet Etat visée à l'article II, a), ii) de la Convention CLC 1992, les tribunaux belges sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier Etat à condition :

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article V.3 de la Convention CLC 1992; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

§ 2. Après la constitution du fonds conformément à l'article V.3 de la Convention CLC 1992, le tribunal où le fonds est constitué est seul compétent pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

§ 3. Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître les actions visées aux paragraphe 1er.

[Art. 2.7.3.2.](#) Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention CLC 1992 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit à l'article II de cette convention.

[Art. 2.7.3.3.](#) Fonds de limitation

Les articles 2.3.2.49 à 2.3.2.63 sont d'application par analogie à la constitution, la liquidation et la distribution du fonds visé à l'article V.3 de la Convention CLC 1992.

[Art. 2.7.3.4.](#) Action directe

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution en vertu de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992 ou de l'article 2.3.2.9, § 1er, ou 2.3.2.15, § 1er, du présent code. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V.2 de la Convention CLC 1992, se prévaloir des limites de responsabilité décrites à l'article V.1 de cette convention. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense

qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

[Art. 2.7.3.5.](#) Reconnaissance et exécution

Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'Etats qui ne sont pas liés par la Convention CLC 1992 et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

[Section 2.](#) - Convention FUND

[Art. 2.7.3.6.](#) Notions

Dans la présente section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° " Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures " : le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures;

2° " Fonds international Pollution par les hydrocarbures " : le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué par l'article 2 de la Convention FUND 1992;

3° " Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures " : le Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué par l'article 2 du Protocole FUND 2003.

[Art. 2.7.3.7.](#) Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003 s'appliquent aux événements qui relèvent du champ d'application décrit respectivement à l'article 3 de cette convention et à l'article 3 de ce protocole.

[Art. 2.7.3.8.](#) Personnalité juridique des Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

La personnalité juridique est reconnue au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

L'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en sont respectivement les représentants légaux en Belgique.

[Art. 2.7.3.9.](#) Compétence

Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître :

1° des actions en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures en vertu de l'article 4 de la Convention Fonds et contre le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vertu de l'article 4 du Protocole du Fonds;

2° des actions intentées par le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et par le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vue du paiement des contributions qui doivent être versées par les personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, alinéa 1er.

Une action en réparation des dommages causés par la pollution contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures est considérée comme une action introduite par le même demandeur contre le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

[Art. 2.7.3.10.](#) Intervention des fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

Le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures peuvent se porter parties intervenantes à toute action en réparation de dommage dû à la pollution ouverte conformément à l'article 2.7.3.1 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Lorsqu'une action en réparation est intentée conformément à l'article 2.7.3.1 contre un propriétaire ou son garant, devant le tribunal de l'entreprise d'Anvers, toute partie à la procédure peut notifier cette action au Fonds international Pollution par les hydrocarbures et au Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, par envoi recommandé, avec accusé de réception.

[Art. 2.7.3.11.](#) Subrogation et recours

Lors du versement de toute somme effectué par eux en vertu des articles 4 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, le Fonds international Pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures sont subrogés, chacun en ce qui le concerne, dans les droits que la personne indemnisée aurait pu faire valoir, lors d'un dommage par pollution, à l'encontre du propriétaire ou de son garant.

Le Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures acquiert par subrogation les droits dont la personne indemnisée peut jouir à l'encontre du Fonds international Pollution par les hydrocarbures.

Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds international Pollution par les hydrocarbures ou le Fonds complémentaire Pollution par les hydrocarbures, tout service public relevant du Gouvernement fédéral ou des Gouvernements des Régions ou des Communautés qui a versé des indemnités pour des dommages dus à la pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003.

[Art. 2.7.3.12.](#) Recouvrement des contributions

§ 1er. Le Roi règle les modalités de recouvrement des contributions annuelles dues, en vertu des articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, par toute personne qui reçoit, sur le territoire belge, des hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Le Roi détermine ce qu'il faut entendre par " personne associée " au sens de l'article 10 de la Convention FUND 1992.

§ 2. Lorsque la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire belge est inférieure à 1 .000 .000 de tonnes, l'Etat belge assume les obligations qui, en vertu du Protocole FUND 2003, incomberaient à toute personne tenue de contribuer au Fonds complémentaire Pollution par les hydrocarbures dans la mesure où la quantité totale reçue ne peut être imputée à quelque personne que ce soit.

[Art. 2.7.3.13.](#) Déclarations

La personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, doit déclarer annuellement à l'autorité compétente les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'elle a reçues au cours d'année civile précédente.

Le Roi fixe les conditions et les modalités selon lesquelles est effectuée la déclaration.

[Art. 2.7.3.14.](#) Communications aux Fonds internationaux Pollution par les hydrocarbures

§ 1er. Conformément à l'article 15 de la Convention FUND 1992 et à l'article 13 du Protocole FUND 2003, l'autorité compétente communique à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures le nom et l'adresse de toute personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, ainsi que les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

§ 2. Lorsqu'une personne ne remplit pas ou remplit tardivement l'obligation visée à l'article 2.7.3.13, l'autorité compétente détermine les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution relatives à cette personne et les communique à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures.

§ 3. L'autorité compétente informe, par envoi recommandé, toute personne des communications qui leur sont relatives et qu'il adresse à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures en vertu des paragraphes 1er et 2. Toutes les communications mentionnées ont lieu simultanément. Si dans ces communications, il est dérogé à la déclaration effectuée conformément à l'article 2.3.7.13 ou si ces communications sont réalisées en application du paragraaf 2, il en est fait mention dans l'information adressée à la personne concernée.

Sur ces communications adressées à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, la personne concernée peut présenter à l'autorité compétente, ses observations, par envoi recommandé, dans un délai de dix jours après en avoir été informée conformément à l'alinéa précédent. L'autorité compétente peut modifier ces communications dans un délai de trente jours à compter du jour où celles-ci ont été envoyées à l'administrateur du Fonds international Pollution par les hydrocarbures et à l'administrateur du Fonds complémentaire international Pollution par les hydrocarbures, la personne concernée étant entendue au préalable dans ses observations. Ce délai expiré, aucune modification ne peut plus être apportée à ces communications.

L'autorité compétente informe la personne concernée de la suite réservée à ses observations, par envoi recommandé, dans un délai de quarante jours prenant cours le jour où les communications lui ont été envoyées.

[Section 3.](#) - Convention BUNKER

[Art. 2.7.3.15.](#) Juridiction et compétence

§ 1er. Lorsqu'un événement a causé un dommage dû à la pollution dans le champ d'application de la Convention BUNKER sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ou que des mesures préventives ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage dû à la pollution dans l'une de ces zones, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire de navire, l'assureur ou une autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire de navire que devant les tribunaux belges.

Lorsqu'un même événement a causé un dommage dû à la pollution en partie sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge et en partie sur le territoire d'un autre Etat, y compris la mer territoriale ou dans une zone de cet Etat visée à l'article 2, a), ii) de la Convention BUNKER, les tribunaux visés au paragraphe 1er sont compétents pour connaître des actions en réparation de dommages par pollution causés dans ce dernier Etat à condition :

1° que le fonds de limitation opposé aux créances qui forment l'objet de l'action soit constitué par le défendeur auprès d'un tribunal belge conformément à l'article 2.3.2.50.; et

2° que le demandeur renonce d'intenter au même défendeur une action en réparation de dommages causés par le même événement devant une autre juridiction de tout autre Etat ou se désiste de cette action.

§ 2. Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître les actions visées au paragraphe 1er.

[Art. 2.7.3.16.](#) Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention BUNKER s'appliquent aux événements qui relèvent du

champ d'application décrit à l'article 2 de cette convention.

[Art. 2.7.3.17.](#) Immunité des préposés, mandataires et prestataires de services

Sans préjudice de l'article 3.6 de la Convention BUNKER, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur le présent chapitre, ne peut être introduite contre :

1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le [1 navire de mer]¹;

3° toute personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

4° toute personne prenant des mesures préventives; et

5° tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux points 3° et 4°.

L'alinéa 1er n'est pas d'application si le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels des personnes concernées, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 97, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.3.18.](#) Action directe

Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution en vertu de l'article 7.1 de la Convention BUNKER ou de l'article 2.3.2.9, § 2, ou 2.3.2.15, § 2, du présent code. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6 de la Convention BUNKER.

En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6 de la Convention BUNKER, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article 7.1 de la Convention BUNKER ou à l'article 2.3.2.9, § 2, ou 2.3.2.15, § 2, du présent code. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas appeler le propriétaire du navire en intervention forcée.

[Art. 2.7.3.19.](#) Reconnaissance et exécution

§ 1er. Les décisions portant sur des matières couvertes par la Convention BUNKER, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un autre Etat membre de l'Union européenne sauf le Danemark, sont reconnues et exécutées en Belgique conformément à la réglementation de l'Union européenne interne pertinente en la matière.

§ 2. Sans préjudice de l'article 25 du Code de droit international privé, les décisions judiciaires d'Etats qui ne sont pas liés par la Convention BUNKER et qui concernent la réparation des dommages dus à la pollution sur le territoire belge, y compris la mer territoriale, ou dans la zone économique exclusive belge, ne sont pas reconnus ni déclarés exécutoires en Belgique.

[Section 4.](#) - Dommage nucléaire

[Art. 2.7.3.20.](#) Dommage par des navires nucléaires

§ 1er. L'exploitant d'un navire nucléaire est objectivement responsable de tout dommage dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire provoqué par ce navire.

Aucune personne autre que l'exploitant du navire nucléaire n'est responsable du dommage visé à l'alinéa 1er.

§ 2. La responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne un même navire est limitée à 800 .000 .000,00 euros pour un même accident nucléaire. Ce montant comprend les frais de justice.

Le Roi peut augmenter le montant énoncé à l'alinéa 1er compte tenu de l'érosion monétaire.

§ 3. Les personnes morales qui, en vertu des lois et règlements, accordent des interventions financières ou effectuent des prestations telles que des soins médicaux, sont subrogées dans les droits des victimes d'un accident nucléaire ou de leurs ayants droit à l'égard de l'exploitant du navire nucléaire, jusqu'à concurrence des sommes qui ont été liquidées au titre d'intervention ou qui représentent les frais demeurés impayés.

§ 4. Le tribunal de l'entreprise d'Anvers est seul compétent pour connaître en premier ressort des actions fondées sur les dispositions du présent chapitre et sur les accords internationaux conclus en la matière.

[Art. 2.7.3.21.](#) Exonération de responsabilité conformément à la Convention NUCLEAR

Les dispositions directement applicables de la Convention NUCLEAR s'appliquent à la responsabilité pour un dommage causé par un accident nucléaire dans les cas visés à l'article 1er et à l'article 2, alinéa 1er, de cette convention.

[CHAPITRE 4.](#) - Lieux de refuge

[Art. 2.7.4.1.](#) Directive 2002/59/CE

Le présent chapitre transpose partiellement la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27

juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

Art. 2.7.4.2. Notions

Dans le présent chapitre et dans les dispositions de la partie 4 qui y ont trait, l'on entend par :

1° " navire " : en dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 1° : tout bâtiment de mer ou engin de mer, ainsi que tout ouvrage d'art fixe ou flottant;

2° " navire ayant besoin d'assistance " : sans préjudice de la Convention SAR, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire, ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation;

3° " lieu de refuge " : un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, pour accueillir des navires ayant besoin d'assistance;

4° " exploitant " : l'armateur ou le gérant du navire;

5° " agent " : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire;

6° " certificat d'assurance " : la preuve d'assurance visée à l'article 6 de la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes;

7° " services publics fédéraux ayant compétence en mer " : les services publics fédéraux ayant compétence en mer, tels que visés à l'article 7, § 1er, 1°, de l'Accord de coopération Garde côtière, et le service public fédéral Justice;

8° " autorité compétente " : l'instance compétente de l'accueil des navires ayant besoin d'assistance visés à l'article 2.7.4.4.

Art. 2.7.4.3. Application matérielle et spatiale

Le présent chapitre s'applique à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance qui se trouvent dans les zones maritimes belges ou dans un lieu de refuge belge.

Art. 2.7.4.4. Autorité compétente

§ 1er. Le gouverneur de la province de Flandre occidentale est désigné comme l'instance compétente.

L'autorité compétente est assistée par les représentants des services publics fédéraux ayant compétence en mer, à désigner par le Roi.

§ 2. L'instance compétente a l'expertise requise et le pouvoir, au moment de l'opération de prendre de sa propre initiative des décisions en toute indépendance en ce qui concerne l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

§ 3. A partir du moment établi dans les plans visés à l'article 2.7.4.6, l'instance compétente exerce les compétences dévolues aux services publics fédéraux ayant compétence en mer.

Le pouvoir de l'instance compétente d'exercer les compétences qui lui sont octroyées en vertu de l'alinéa 1er est limité aux mesures et aux décisions visées aux articles 2.7.4.5, § 1er, alinéa 1er, et 2.7.4.7.

§ 4. L'instance compétente et les services publics fédéraux ayant compétence en mer se réunissent régulièrement pour échanger des expériences et améliorer l'exercice futur de leurs compétences. Ils peuvent se réunir à tout moment en raison de circonstances particulières.

Art. 2.7.4.5. Mesures de sécurité et de protection de l'environnement

§ 1er. L'instance compétente agissant conformément à l'article 2.7.4.4, § 3 peut, le cas échéant et notamment lorsque la sécurité maritime ou la protection du milieu marin est menacée, prendre toutes les mesures énumérées de manière non exhaustive par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

§ 2. Pour des raisons impérieuses d'intérêt général, la saisie conformément à la Convention sur la saisie des navires 1952, au titre 6 du livre 2 du présent partie ou à l'article 1413 du Code judiciaire ou toute autre mesure de coercition appliquée au navire ayant besoin d'assistance n'empêche en aucun cas l'instance compétente de prendre et de mettre en oeuvre les mesures visées au paragraphe 1er.

§ 3. L'Etat belge peut être rendu civilement responsable des mesures que l'instance compétente a prises ou non conformément à l'article 2.7.4.4, § 3.

§ 4. Dans le cas visé à l'article 2.7.4.4, § 3, l'instance compétente recueille immédiatement les avis motivés des services publics fédéraux ayant compétence en mer et des instances désignées par la Région flamande.

Les services publics fédéraux ayant compétence en mer donnent immédiatement les avis demandés à l'autorité compétente.

L'absence des avis motivés visés à l'alinéa 1er n'exonère pas l'instance compétente de l'évaluation préalable et des décisions visées à l'article 2.7.4.5, § 1er, alinéa 1er, et 2.7.4.7.

Art. 2.7.4.6. Plans

L'instance compétente établit les plans aux fins de l'accueil des navires en vue de répondre aux risques que présentent les navires ayant besoin d'assistance qui se trouvent dans les zones maritimes belges, y compris les risques pour les vies humaines et l'environnement. Ces plans sont des plans opérationnels visés à l'article 6, 6°, de l'Accord de coopération Garde côtière.

Les plans visés à l'alinéa 1er sont élaborés, après consultation des parties concernées, conformément aux Directives PoR et aux Directives MAS, et comportent au minimum les éléments suivants :

1° l'identité de l'autorité ou des autorités chargées de recevoir et de traiter les alertes;

2° l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation et de prendre une décision sur l'acceptation ou le refus

d'un navire ayant besoin d'assistance dans le lieu de refuge choisi;

3° des informations relatives au littoral belge et tous les éléments facilitant une évaluation préalable et une décision rapide quant au choix du lieu de refuge pour un navire, y compris la description des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ainsi que des conditions physiques;

4° les procédures d'évaluation aux fins de l'acceptation ou du refus d'un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge;

5° les moyens et installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution;

6° les procédures relatives à la coordination et à la prise de décision au niveau international;

7° les procédures en vigueur relatives aux garanties financières et à la responsabilité pour les navires accueillis dans un lieu de refuge.

Le nom et les adresses de contact de l'autorité compétente et des services publics fédéraux ayant compétence en mer, ainsi que des autorités chargées de recevoir et de traiter les alertes visées à l'alinéa 2, 1°, sont publiés au Moniteur belge.

L'autorité compétente communique aux Etats membres voisins de l'Union européenne, à leur demande, les informations pertinentes concernant les plans visés à l'alinéa 1er.

Lors de la mise en oeuvre des procédures prévues dans les plans visés à l'alinéa 1er, l'autorité compétente veille à ce que les informations pertinentes soient mises à la disposition des parties concernées par les opérations.

A la demande d'un Etat membre de l'Union européenne, les destinataires des informations visées aux alinéas 4 et 5 sont tenus à une obligation de confidentialité.

Le traitement des informations classées doit répondre aux dispositions de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Cette disposition est uniquement applicable à l'information nationale. Il appartient à celui qui la communique, de décider si elle peut être partagée.

Art. 2.7.4.7. Evaluation préalable

L'instance compétente décide, lorsqu'elle agit conformément à l'article 2.7.4.4, § 3, de l'acceptation d'un navire dans un lieu de refuge suite à une évaluation préalable de la situation, réalisée sur la base des plans visés à l'article 2.7.4.6, alinéa 1er.

L'autorité compétente fait en sorte que les navires soient admis dans un lieu de refuge s'il considère qu'un tel accueil est la meilleure ligne d'action aux fins de protéger les vies humaines et l'environnement.

Art. 2.7.4.8. Certificat d'assurance

L'absence d'un certificat d'assurance n'exonère pas l'instance compétente de l'évaluation préalable et de la décision visées à l'article 2.7.4.7 et n'est pas en soi considérée comme une raison suffisante pour que l'instance compétente refuse d'accueillir un navire dans un lieu de refuge.

Sans préjudice de l'alinéa 1er, l'autorité compétente peut, quand elle accueille un navire dans un lieu de refuge, demander à l'exploitant, à l'agent ou au commandant du navire la présentation d'un certificat d'assurance. La demande de présentation de ce certificat ne peut pas avoir pour effet de retarder l'accueil du navire ayant besoin d'assistance.

CHAPITRE 5. - Assistance

Art. 2.7.5.1. Notions

Dans le présent chapitre, l'on entend par :

1° " assistance " : tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux;

2° " navire " : tout bateau ou autre engin, ou toute structure capable de naviguer;

3° " bien " : tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque;

4° " dommage à l'environnement " : un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.

5° " paiement " : le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu du présent titre.

Art. 2.7.5.2. Juridiction

Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions en matière d'assistance lorsque le domicile du requérant, le lieu où le navire a été enregistré [¹ ...]¹ ou est habituellement amarré, le lieu où l'assistance a été fournie ou le lieu où les biens sauvés ont été amenés, se situe sur le territoire belge.

(1) <L 2021-06-16/17, art. 98, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.7.5.3. Application internationale

§ 1er. Le présent chapitre s'applique lorsqu'une procédure judiciaire ou arbitrale relative à la matière visée à l'article 2.7.5.4, § 1er, est introduite en Belgique.

§ 2. Dans le cas visé à l'article 2.7.5.6, § 1er, les dispositions suivantes du présent titre sont d'application par analogie :

1° l'article 2.7.5.3, § 4;

2° l'article 2.7.5.7, § 1er;

3° l'article 2.7.5.8, § 2, dans la mesure où les dispositions auxquelles cet article renvoie lui-même sont d'application;

4° l'article 2.7.5.10, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines;

5° l'article 2.7.5.11, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines;

6° l'article 2.7.5.15, § 7;

7° l'article 2.7.5.17, § 1er;

8° l'article 2.7.5.20, dans la mesure où il s'applique à d'autres commandants que des capitaines;

9° l'article 2.7.5.21, alinéa 1er;

10° article 2.7.5.24;

11° l'article 2.7.5.27, § 3.

§ 3. La répartition de la rémunération du chef d'assistance entre le propriétaire du navire, le commandant et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire prêtant assistance.

Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

§ 4. L'article 2.7.5.7 s'applique aux autorités établies en Belgique et aux assistants qui agissent sur mission de telles autorités.

§ 5. La mesure dans laquelle une personne morale étrangère de droit public qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la Convention sur l'assistance 1989 ou le présent titre est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

[Art. 2.7.5.4. Application matérielle](#)

§ 1. Le présent chapitre s'applique :

1° à l'assistance aux navires au sens de l'article 2.1.1.3, § 1er, 1°, non repris sous la définition à l'article 1, b) de la Convention sur l'Assistance 1989;

2° à l'assistance aux plates-formes fixes ou flottantes ou aux unités mobiles de forage au large qui sont des navires au sens de l'article 2.1.1.3, § 1er, 1°, lorsqu'elles sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à l'extraction de ressources minérales du fond des mers;

3° sans préjudice de l'article 2.7.5.7, à l'assistance aux navires de souveraineté belges.

§ 2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux activités liées au patrimoine culturel subaquatique dans les eaux belges :

1° sont autorisées par les services compétents;

2° sont conformes, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent :

a) à la Convention relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique, faite à Paris le 2 novembre 2001 et à laquelle la loi du 6 juillet 2013 a porté assentiment; et

b) [¹ la loi du 23 avril 2021 relatif à la mise en oeuvre de la Convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique et la protection d'épaves de valeur;]¹ et

3° assurent que la protection maximale du patrimoine culturel subaquatique lors de toute opération de récupération soit garantie.

L'alinéa précédent s'applique sans préjudice de l'article 2.7.5.18, qui s'applique également en cas de travaux effectués en vue de l'exécution d'un contrat conclu avec une autorité publique.

(1)<L 2021-04-23/10, art. 23, 004; En vigueur : 04-06-2021>

[Art. 2.7.5.5. Autre réglementation](#)

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention sur l'Assistance 1989 s'appliquent dans le cas où une procédure judiciaire ou arbitrale est formée comme visé à l'article 2 de cette convention.

§ 2. Le présent chapitre s'applique sans préjudice :

1° du chapitre 6 du présent titre;

2° la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;

3° des dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des assistants.

§ 3. Le chapitre I du titre IV et le chapitre III du titre VIII du livre III du Code civil ne s'appliquent pas à l'assistance.

[Art. 2.7.5.6. Clauses dérogatoires](#)

Les clauses qui dérogent à l'article 2.7.5.9 ou portent préjudice à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement sont nulles.

[Art. 2.7.5.7. Assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques](#)

§ 1er. Une autorité publique intervenant comme assistant est habilité à se prévaloir des droits et des recours prévus dans la Convention sur l'Assistance 1989 ou le présent titre, sauf si elle est tenue de fournir l'assistance à titre gracieux ou si la rémunération du chef de cette assistance est régie par des dispositions particulières.

§ 2. Un assistant intervenant sous le contrôle de l'autorité publique est habilité à se prévaloir des droits et des recours prévus dans le présent titre.

[Art. 2.7.5.8. Conclusion de contrats d'assistance](#)

§ 1er. Le commandant a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire.

Le commandant et le propriétaire du navire ont tous deux le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

§ 2. Le paragraphe 1er est d'application sans préjudice :

1° de l'article 2.4.2.6 relatifs au pouvoir de représentation du commandant, dans la mesure où il est par conséquent plus large;

2° de l'article 2.3.1.22 relatif à la responsabilité du propriétaire du navire pour les actes posés par ou pour le commandant.

[Art. 2.7.5.9.](#) Annulation et modification de contrats d'assistance

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si :

1° le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si

2° le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

[Art. 2.7.5.10.](#) Obligations de l'assistant, du propriétaire et du commandant

§ 1er. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation :

1° d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;

2° lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée au 1°, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

3° chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et

4° d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le commandant ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

§ 2. Le commandant et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation :

1° de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;

2° ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et

3° lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

[Art. 2.7.5.11.](#) Obligation de prêter assistance

Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le commandant de l'obligation énoncée à l'article 2.4.5.37, § 1er.

[Art. 2.7.5.12.](#) Coopération

Lorsque l'autorité compétente édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, elle prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer l'exécution efficace et réussie des opérations d'assistance en vue de sauver des vies ou des biens en danger, ainsi que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

[Art. 2.7.5.13.](#) Conditions ouvrant droit à une rémunération

§ 1er. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

§ 2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu du présent titre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

Les articles 2.7.5.13 à 2.7.5.20 s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

[Art. 2.7.5.14.](#) Critères d'évaluation de la rémunération

§ 1er. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous :

1° la valeur du navire et des autres biens sauvés;

2° l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

3° l'étendue du succès obtenu par l'assistant;

4° la nature et l'importance du danger;

5° l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;

6° le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;

7° le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;

8° la promptitude des services rendus;

9° la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;

10° l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

§ 2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1er doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective.

Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

§ 3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet

égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

[Art. 2.7.5.15.](#) Indemnité spéciale

§ 1er. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 2.7.5.14 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

§ 2. Si, dans les circonstances visées au paragraphe 1er, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire du navire à l'assistant en vertu du paragraphe 1er peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés à l'article 2.7.5.14, § 1er, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

§ 3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1er et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés à l'article 2.7.5.14, § 1er, 8°, 9° et 10°.

§ 4. L'indemnité spéciale totale en vertu du présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 2.7.5.14.

§ 5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

§ 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

§ 7. Le juge qui fixe une rémunération en vertu de l'article 2.7.5.14 et calcule une indemnité spéciale en vertu des paragraphes qui précèdent n'est pas tenu de fixer une rémunération en vertu de l'article 2.7.5.14 jusqu'à concurrence de la valeur maximale du navire et des autres biens sauvés avant calculer l'indemnité spéciale.

[Art. 2.7.5.16.](#) Répartition entre assistants

La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 2.7.5.14 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

[Art. 2.7.5.17.](#) Sauvetage des personnes

§ 1er. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées.

§ 2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

[Art. 2.7.5.18.](#) Services rendus en vertu de contrats existants

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent titre à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

[Art. 2.7.5.19.](#) Conséquences de la faute de l'assistant

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu du présent titre dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

[Art. 2.7.5.20.](#) Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du commandant du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas ou n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la Convention sur l'Assistance 1989 ou du présent titre.

[Art. 2.7.5.21.](#) Exercice du privilège maritime

Aucune disposition du présent titre ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant.

L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

[Art. 2.7.5.22.](#) Obligation de fournir une garantie

§ 1er. A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu du présent titre fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances pouvant être formées contre eux, intérêts et frais compris.

§ 3. Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

[Art. 2.7.5.23.](#) Paiement provisoire

Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que

celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

En cas d'acompte versé en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 2.7.5.22 est réduite proportionnellement.

[Art. 2.7.5.24.](#) Intérêts

L'assistant a droit à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la Convention sur l'Assistance 1989 ou du présent titre. Ces intérêts sont calculés au taux d'intérêt légal. Ils courent de plein droit à partir de l'achèvement des opérations d'assistance.

[Art. 2.7.5.25.](#) Cargaisons appartenant à un Etat

A moins que l'Etat propriétaire n'y consente, aucune disposition du présent titre ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action "in rem" à l'encontre de ces cargaisons.

[Art. 2.7.5.26.](#) Cargaisons humanitaires

Aucune disposition du présent titre ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons humanitaires données par un Etat, si cet Etat a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

[Art. 2.7.5.27.](#) Prescription

§ 1er. Toute action en paiement en vertu du présent titre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

§ 2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

§ 3. Des actions récursoires peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les trois mois à dater du moment où le demandeur a lui-même été rendu responsable ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

[CHAPITRE 6.](#) - Enlèvement des épaves

[Section 1ère.](#) - Mer territoriale

[Art. 2.7.6.1.](#) Champ d'application

La présente section est d'application aux épaves dans la mer territoriale.

[Art. 2.7.6.2.](#) Obligation in solidum

Chaque fois que le présent chapitre impose des obligations au propriétaire du navire, en ce comprises l'obligation d'enlèvement et les obligations financières, le propriétaire du navire, l'armateur, l'utilisateur du navire et le commandant sont tenus in solidum de respecter ces obligations, et l'autorité compétente peut s'adresser à chacune de ces personnes afin d'être intégralement indemnisée, sans préjudice du droit de recours dont dispose, le cas échéant, la personne adressée.

[Art. 2.7.6.3.](#) Obligation d'enlèvement

§ 1er. Le propriétaire d'un [¹ navire de mer]¹ coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans la mer territoriale doit renflouer, enlever et apporter le [¹ navire de mer]¹ à l'endroit indiqué par l'autorité compétente, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord, en particulier la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du [¹ navire de mer]¹.

§ 2. Les épaves, débris d'épave, agrès ou objets coulés ou abandonnés qui se trouvent dans la mer territoriale doivent être renfloués, enlevés et apportés à l'endroit indiqué par l'autorité compétente par leur propriétaire respectif.

§ 3. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 doivent être respectées en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements, en particulier celles relatives à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives.

L'autorité compétente peut imposer des conditions plus précises aux propriétaires concernés, y compris des délais.

L'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie ni par contrainte quelconques.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice des obligations de notification déterminées dans le présent code et de l'article 21 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique.

§ 4. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 sont suspendues dans le cas où un permis ou autorisation a été accordée en vertu des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique et ce pendant la durée de validité dudit permis ou de ladite autorisation.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 99, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.6.4.](#) Intervention d'office de l'autorité compétente

§ 1er. Si les obligations visées à l'article 2.7.6.3 ne sont pas ou pas suffisamment observées, ou dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, ou si le propriétaire est inconnu, l'autorité compétente peut d'office et aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement qui a fait tomber dans l'eau les agrès ou l'objet :

1° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer un [¹ navire de mer]¹ coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord, notamment la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du [¹ navire de mer]¹;

2° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer les épaves, débris, agrès ou objets coulés ou abandonnés dans la mer territoriale;

3° prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la fluidité et la sécurité de la navigation;

4° prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin.

L'exercice des compétences visées au paragraphe précédent ne peut être empêché ni par saisie, ni par contrainte quelconques, et ne porte pas préjudice à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire telle que décrite à l'article 2.7.6.3.

§ 2. La décision de l'autorité compétente de faire usage à l'égard d'un [¹ navire de mer]¹ ou d'une épave des compétences visées au paragraphe 1er est publiée de manière adéquate.

Dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, la publication peut être omise.

Dès que la décision de l'autorité est rendue publique, il est interdit d'enlever les objets à éliminer sans autorisation de l'autorité.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 100, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.6.5.](#) Avances et garanties

§ 1er. Avant d'entamer l'exécution des mesures visées à l'article 2.7.6.4, l'autorité compétente peut exiger que le propriétaire ou toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause ou, directement, que l'assureur de leur responsabilité respective, avance la somme qu'elle estime adéquate afin de couvrir les frais desdites mesures.

§ 2. L'avance visée au paragraphe 1er peut, sans occasionner de frais à l'autorité compétente, être remplacée par la constitution d'une garantie que l'autorité juge acceptable et adéquate.

La garantie est acceptable s'il peut être raisonnablement supposé que le montant couvert sera effectivement disponible et librement transférable dès que la garantie est constituée.

La garantie est adéquate si son montant correspond à la somme prévue à l'alinéa premier, majorée des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate.

§ 3. La somme avancée ou la garantie fournie par une des personnes dont la responsabilité peut être engagée, ou par son assureur, est réputée fournie par toutes ces personnes.

§ 4. La somme avancée et la garantie peuvent être utilisées pour le financement par l'autorité compétente, de l'exécution des mesures visées à l'article 2.7.6.4.

La somme avancée et la garantie sont exclusivement destinées à satisfaire les créances de l'autorité compétente et ne peuvent être saisies à la demande d'autres créanciers.

§ 5. Le jugement qui, postérieurement à l'avance ou à la constitution de la garantie, déclare la faillite, homologue le plan de réorganisation ou ordonne le transfert sous autorité de justice de celui qui a avancé la somme ou qui a fourni la garantie, est sans effet sur cette somme ou cette garantie.

[Art. 2.7.6.6.](#) Paiement des frais encourus par l'autorité compétente

§ 1er. Celui qui est responsable de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner [¹ le navire de mer]¹ ou, à défaut d'un tel responsable, le propriétaire du navire est tenu de payer à l'autorité les frais résultant pour celle-ci de l'exécution d'office des mesures exécutées en vertu de l'article 2.7.6.4.

En aucun cas, les débiteurs visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.

§ 2. La créance visée au paragraphe 1er est privilégiée sur les montants qui, à cause de la perte du [¹ navire de mer]¹ ou à cause de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le [¹ navire de mer]¹ ou a fait tomber le bien impliqué à l'eau, sont dus par les assureurs des dommages propres ou de la responsabilité des personnes, débiteurs de l'autorité compétente en vertu du présent chapitre.

L'autorité compétente peut s'adresser directement à ces assureurs.

Aucun paiement par ces assureurs ne sera libératoire tant que les créances de l'autorité n'ont pas été payées.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 101, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.6.7.](#) Immobilisation, saisie et vente

§ 1er. Dans l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4, l'autorité compétente est habilitée à immobiliser et saisir d'office le [¹ navire de mer]¹ ou l'épave et tous les biens impliqués, et ce sans autorisation judiciaire.

Dans le cas où l'autorité compétente présume avoir subi un dommage par la faute d'un [¹ navire de mer]¹, elle peut immobiliser et saisir d'office tout [¹ navire de mer]¹ dont la responsabilité peut être engagée, et ce sans autorisation judiciaire.

Les membres du personnel de l'autorité chargés de l'immobilisation ou de la saisie sont désignés par le Roi.

§ 2. Le [1 navire de mer]¹, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er est libéré lorsque l'avance a été payée ou la garantie a été constituée conformément à l'article 2.7.6.5.

§ 3. L'autorité compétente qui a fait enlever un [1 navire de mer]¹, une épave ou un autre bien ou qui est créancier pour des dommages causés par la faute d'un [1 navire de mer]¹ a le droit, en cas de non-paiement, de vendre le [1 navire de mer]¹ ou les autres biens et de s'indemniser sur le prix, par préférence à tout autre créancier.

Le solde du produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations au nom des propriétaires, s'ils sont connus, ou de celui qui justifiera de ses droits.

§ 4. Si le [1 navire de mer]¹, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er n'est pas repris par son propriétaire respectif, l'autorité compétente peut procéder à sa vente.

A cet effet, et sans préjudice du paragraphe 6, l'autorité publiée, avant la vente et à quinze jours d'intervalle, deux avis du renflouement opéré en indiquant les caractéristiques et signes distinctifs des biens et en invitant tout ayant droit à faire valoir ses titres et à payer les frais de l'enlèvement, de l'élimination ou de toute autre mesure dans un délai de trente jours à compter de la date de publication du dernier avis. Les avis sont publiés :

1°) au Moniteur belge;

2°) sur le site web du Registre naval belge;

3°) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Après l'écoulement de ce délai, l'autorité vend les épaves, agrès ou biens.

Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit de celui qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des frais supportés par l'autorité compétente.

§ 5. Si personne ne justifie de ses droits dans le délai imparti, les montants versés en application des paragraphes 3 et 4 à la Caisse des Dépôts et Consignations reviennent de plein droit à l'autorité compétente après un délai d'un an à compter de la date du versement.

§ 6. Lorsque de l'avis de l'autorité compétente, la cargaison récupérée est périssable ou déjà endommagée ou lorsqu'une vente de gré à gré des biens enlevés ou démontés s'avère plus rentable, il peut être procédé totalement ou en partie à une vente de gré à gré sans qu'il soit nécessaire de se conformer aux prescriptions de publicité et de délai visées au paragraphe 4.

§ 7. Pour l'application de cet article, sont notamment considérés comme des dommages subis par l'autorité compétente :

1° les dommages causés aux ouvrages d'art, même en haute mer, dont cette autorité est responsable;

2° les frais des mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage ainsi que ceux des mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages ultérieurement causés par ces mesures;

3° les dommages causés lors du respect des obligations visées à l'article 2.7.6.3;

4° les dommages causés lors de l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4;

5° les frais visés à l'article 2.7.6.6;

6° les dommages au sens de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes sous juridiction de la Belgique.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 102, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Section 2. - Zone économique exclusive

Art. 2.7.6.8.Convention WRC

Les dispositions directement applicables de la Convention WRC, en particulier celles concernant les compétences de l'autorité et les obligations du propriétaire inscrit et l'exploitant du [1 navire de mer]¹ s'appliquent aux épaves dans la zone économique exclusive belge.

En aucun cas, le propriétaire inscrit et l'exploitant visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 103, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.7.6.9. Autre réglementation

Le présent chapitre s'applique sans préjudice de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes sous juridiction de la Belgique.

Art. 2.7.6.10.Pouvoirs de l'autorité compétente

§ 1er. L'autorité compétente exerce tous les pouvoirs que la Convention WRC octroie à l'Etat concernant les épaves dans la zone économique belge.

§ 2. En particulier, l'autorité compétente peut imposer, en vue de la localisation et du marquage des épaves, au propriétaire inscrit, à l'exploitant du [1 navire de mer]¹ et à tous les tiers concernés des obligations plus précises, y compris des délais.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 104, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.7.6.11. Mesures de saisie et de coercition

Ni le respect par le propriétaire inscrit et l'exploitant de leurs obligations respectives ni l'exercice par l'autorité compétente de ses pouvoirs ne peuvent être empêchés par une quelconque mesure de saisie ou de coercition.

[Art. 2.7.6.12.](#)Déclaration des épaves

§ 1er. Le capitaine et l'exploitant d'un [1 navire de mer]1 battant pavillon belge, qui a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave, est tenu d'en informer sans tarder l'autorité compétente de l'Etat affecté. Dès que le capitaine ou l'exploitant du [1 navire de mer]1 s'acquitte de l'obligation de notification en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.

§ 2. L'obligation visée au paragraphe 1er s'applique dans toutes les zones maritimes et toute autre partie du territoire des Parties à la Convention WRC auxquelles s'applique le régime de ladite convention.

§ 3. Les notifications visées au paragraphe 1er doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'Etat affecté d'établir si l'épave présente un danger au sens de l'article 6 de la Convention WRC, y compris :

- 1° l'emplacement précis de l'épave;
- 2° le type, les dimensions et la construction de l'épave;
- 3° la nature des dommages causés à l'épave et son état;
- 4° la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et
- 5° la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 105, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 2.7.6.13.](#) Action directe

§ 1er. Toute demande de remboursement de frais découlant du présent chapitre peut être formulée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit en vertu de l'article 12.1 de la Convention WRC ou de l'article 2.3.2.9, § 3, ou 2.3.2.15, § 3, du présent code. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément à l'article 12.1 de la Convention WRC ou à l'article 2.3.2.9, § 3, ou 2.3.2.17, § 3, du présent code. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit; mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

[Art. 2.7.6.14.](#) Enlèvement des biens autres que des épaves

L'enlèvement dans la zone économique exclusive de biens, autres que les épaves visées à l'article 1.4 de la Convention WRC qui constituent un danger direct ou indirect pour le milieu marin est soumis à l'application par analogie des articles 2.7.6.1 à 2.7.6.7.

[CHAPITRE 7.](#) - Enquêtes

[Art. 2.7.7.1.](#) Directive 2009/18/CE

Le présent chapitre prévoit une transposition partielle de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

[Art. 2.7.7.2.](#)Notions

Dans le présent chapitre, on entend par :

1° "organisme d'enquête compétent" : un organisme d'enquête d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui est désigné comme organisme d'enquête en exécution de l'article 8 de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;

2° "bateau de navigation intérieure", en dérogation de l'article 1.1.1.3, § 1er, 9° : tout navire qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;

3° "transbordeur roulier" : un navire de mer pour le transport de passagers équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et [1 pouvant transporter]1 plus de douze passagers;

4° "engin à passagers à grande vitesse" : un navire de mer destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à 3,7^{0,1667}, "" étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m3), à l'exclusion des navires dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;

5° "accident de navigation" : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire de mer :

- a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celui-ci; ou
- b) la chute par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des mouvements du navire de mer ou en rapport avec ces mouvements; ou
- c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire de mer; ou
- d) des dommages matériels subis par un navire de mer; ou
- e) l'échouement ou l'avarie d'un navire de mer ou sa mise en cause dans un abordage; ou
- f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celle-ci; ou
- g) des dégâts à l'environnement, résultant des dommages subis par un ou plusieurs navires de mer causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navires de mer;
- 6° " accident de navigation grave " : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre évènement, a entraîné :
- a) des dommages à la structure affectant la navigabilité du navire de mer; ou
- b) pollution, quelle qu'en soit l'ampleur; ou
- c) une panne du navire de mer nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;
- 7° " accident de navigation très grave " : un accident de navigation ayant entraîné :
- a) la perte totale du navire de mer; ou
- b) des pertes en vies humaines; ou
- c) une pollution grave;
- 8° " incident " : un événement causé par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire de mer ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire de mer ou à sa structure, soit à l'environnement;
- 9° " enquête de sécurité " : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire de mer, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;
- 10° " Etat principalement responsable de l'enquête de sécurité " : l'Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;
- 11° " blessures graves " : des blessures subies par d'une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail pendant plus de septante-deux heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;
- 12° "Etat ayant d'importants intérêts en jeu " : un Etat :
- a) qui est l'Etat du pavillon du navire de mer faisant l'objet de l'enquête; ou
- b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation; ou
- c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international; ou
- d) dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction; ou
- e) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat; ou
- f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête; ou
- g) visité en dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident de navigation ou un incident en dehors des eaux territoriales des Etats membres de l'Espace économique européen; ou
- h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête de sécurité;
- 13° " VDR " : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance de la Résolution A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et de la Résolution MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;
- 14° " recommandation de sécurité " : toute proposition, également en matière d'enregistrement et de contrôle :
- a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,
- b) par la Commission européenne sur base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;
- 15° " base de données EMCIP " : la base de données électronique européenne établie par la Commission européenne et intitulée " Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer " (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);
- 16° " enquêteurs " : les membres du personnel de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation visé à l'article II.4.38 chargés de procéder à l'enquête de sécurité;
- 17° " exploitant " : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affrèteur coque nue, un ou plusieurs navires de mer;
- 18° "l'autorité du port " : la personne de droit public chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port;

19° "activité d'interface navire/port" : les interactions qui ont lieu lorsqu'un navire de mer est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire de mer;

[¹ 20° " le Ministre " : le Ministre qui a l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation dans ses attributions ;

21° " exploitant " : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur, un ou plusieurs navires.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 106, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.7.7.3. Application matérielle et spatiale

§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui :

- 1° impliquent des navires de mer belges; ou
- 2° surviennent dans les zones maritimes belges; ou
- 3° mettent en jeu d'autres intérêts importants de la Belgique.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le présent chapitre ne s'applique pas à tous les accidents de navigation et incidents qui surviennent dans les eaux intérieures belges.

§ 2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux accidents de navigation et aux incidents qui impliquent uniquement :

- 1° des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;
- 2° des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;
- 3° des bateaux de navigation intérieure exploités sur les eaux intérieures;
- 4° des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;
- 5° des unités fixes de forage au large.

Art. 2.7.7.4. Objectifs

§ 1er. Le présent chapitre a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires de mer, de réduire ainsi les risques d'accidents de navigation et d'incidents à l'avenir :

- 1° en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents de navigation et des incidents, afin d'en déterminer les causes;
- 2° en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives;
- 3° en veillant à ce qu'il soit vérifié s'il est donné suite ou non aux recommandations de sécurité et en examinant les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement d'autres recommandations de sécurité.

§ 2. L'enquête de sécurité effectuée en vertu de ce titre n'a pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes.

Art. 2.7.7.5. L'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation

Un organisme d'enquête est créé, dénommé " Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation " (en abrégé OFEAN) [¹ auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports]¹.

L'OFEAN est autonome et fonctionnellement indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 107, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 2.7.7.6. Institution de l'OFEAN

§ 1er. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, l'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OFEAN ainsi que les compétences du personnel de l'OFEAN.

Le ministre compétent pour la mobilité maritime veille au bon fonctionnement de l'OFEAN.

§ 2. Les membres du personnel de l'OFEAN et les experts externes désignés sont soumis au secret professionnel en ce qui concerne les informations obtenues lors de l'exercice de leurs tâches.

Art. 2.7.7.7. Compétences de l'OFEAN

§ 1er. L'OFEAN est compétent pour mener des enquêtes de sécurité sur les accidents de navigation et les incidents, visés à l'article 2.7.7.3. A moins que le présent titre n'en dispose autrement, l'enquête de sécurité est réalisée conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et au code de l'OMI des normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, l'OFEAN est compétent pour examiner la façon dont les personnes physiques, les personnes morales ou les autorités, dont les actes ou les négligences ont contribué, selon l'OFEAN, à la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident, ont suivi les recommandations de sécurité. L'OFEAN peut examiner les mesures correctives prises en vue de fournir éventuellement de recommandations de sécurité additionnelles.

L'OFEAN rend compte au moins une fois par an par écrit de l'examen visé à l'alinéa 1er à la Chambre des

représentants selon les modalités déterminées par le Roi.

§ 3. L'OFEAN peut étendre les activités qui lui sont confiées à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité de la navigation, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou normatives.

L'OFEAN peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente loi avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents de navigation et des incidents, à la condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

Art. 2.7.7.8. Obligation d'enquête

§ 1er. L'OFEAN effectue une enquête de sécurité après un accident de navigation très grave :

1° impliquant un navire de mer belge, quel que soit le lieu de l'accident de navigation;

2° survenant dans les zones maritimes belges quel que soit le pavillon du navire de mer impliqué dans l'accident de navigation;

3° touchant d'importants intérêts de la Belgique, quel que soit le lieu de l'accident de navigation ou le pavillon du navire de mer impliqué.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation grave, l'OFEAN effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Lorsque l'OFEAN décide sur la base de l'évaluation préalable de ne pas effectuer d'enquête de sécurité après un accident grave, il envoie sa décision motivée au ministre compétent pour la mobilité maritime et à la Commission européenne.

Dans le cas de tout accident de navigation ou incident autre que celui visé aux paragraphes 1er ou 2, l'OFEAN décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité.

§ 4. Dans les décisions visées au paragraphe 2, alinéa 2 et au paragraphe 3, l'OFEAN tient compte de la gravité de l'accident de navigation ou de l'incident, du type de navire de mer et/ou de cargaison, et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité soient susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs.

Art. 2.7.7.9. Conduite de et participation à l'enquête de sécurité

§ 1er. En principe, chaque accident de navigation ou incident ne fait l'objet que d'une seule enquête.

Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents, parmi lesquels l'OFEAN, celui-ci coopère avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'organisme d'enquête compétent qui conduit l'enquête de sécurité. L'OFEAN met tout en oeuvre pour s'accorder sur la procédure d'enquête. Dans le cadre de cet accord, les organismes d'enquête compétents d'autres Etats ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'OFEAN. L'OFEAN prend en considération le point de vue des organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

L'OFEAN limite la conduite d'enquêtes de sécurité parallèles sur le même accident de navigation ou incident strictement aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, l'OFEAN notifie à la Commission européenne les motifs de telles enquêtes parallèles. L'OFEAN coopère avec les organismes d'enquête compétents conduisant des enquêtes de sécurité parallèles. En particulier, l'OFEAN échange toutes informations pertinentes collectées lors de son enquête avec les organismes d'enquête de sécurité compétents concernés, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.

L'OFEAN s'abstient de toute mesure qui pourrait indûment empêcher, suspendre ou retarder la conduite d'une enquête de sécurité.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, l'OFEAN demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 3. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi et du droit international, l'OFEAN peut, au cas par cas, déléguer à un autre organisme d'enquête compétent, d'un commun accord, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

§ 4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident de navigation ou un incident, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'OFEAN si l'accident de navigation ou l'incident est survenu dans les zones maritimes belges ou, si celui-ci est survenu en haute mer et si la Belgique est le dernier pays visité par le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse. L'OFEAN reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'organisme d'enquête compétent principalement responsable de l'enquête de sécurité ait été désigné d'un commun accord.

§ 5. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux organismes d'enquête compétents parmi lesquels l'OFEAN, le coût des activités de celui-ci n'est pas imputé.

Dans les cas où l'OFEAN ne participe pas à l'enquête de sécurité et où il est fait appel à son assistance, l'OFEAN convient du remboursement des frais avec les organismes d'enquête compétents associés à l'enquête de sécurité.

§ 6. Si l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, il détermine la portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité en collaboration avec les organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre les objectifs visés à l'article 2.7.7.4 et de manière à prévenir des accidents de navigation ou incidents futurs.

§ 7. La coopération de l'OFEAN à une enquête de sécurité effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant du présent titre qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête.

Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participe l'OFEAN, ce dernier peut décider de ne pas mener d'enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

§ 8. Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'OFEAN suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 4, c) du règlement AESM. Les enquêteurs de l'OFEAN peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

§ 9. L'OFEAN commence dès que possible l'enquête de sécurité et, en tout état de cause, dans les deux mois après la survenance de l'accident de navigation ou de l'incident.

[Art. 2.7.7.10.](#) Participation des marins

Lorsque, conformément à l'article 2.7.7.8, § 1er, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la Convention MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la Convention MLC.

[Art. 2.7.7.11.](#) Contribution à l'OFEAN

§ 1er. Une contribution est due à l'OFEAN en vue de couvrir ses frais de création, de personnel et de fonctionnement.

La contribution visée à l'alinéa 1er est due par les exploitants de navires de mer belges et par les exploitants de navires de mer sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge.

§ 2. La contribution des exploitants d'un navire de mer belge est due chaque année civile.

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire de mer belge.

La contribution des exploitants s'élève à 0,013 euro par jauge brute du navire de mer belge dont ils sont les exploitants au 1er janvier de l'année civile où la contribution annuelle est due.

La contribution annuelle des exploitants, visée à l'alinéa 1er, est arrondie à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. Le montant est arrondi à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

La contribution annuelle des exploitants est de minimum 25 euros et de maximum 1.500 euros par navire belge de mer dont ils sont exploitants.

§ 3. La contribution d'un navire de mer sous pavillon étranger faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende ou de Zeebrugge est calculée selon la formule suivante :

$(250.000 - BE)/AN$ où

BE = contribution totale des exploitants de navires de mer belges visée au paragraphe 2, alinéa 3.

AN = nombre total d'escales de navires de mer sous pavillon étranger dans les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, de Liège, d'Ostende et de Zeebrugge durant la période du 1er octobre de l'année civile antérieure au 30 septembre de l'année civile en cours où la contribution est due

La contribution est solidairement due par les exploitants du navire de mer sous pavillon étranger.

§ 4. Les montants visés au paragraphe 2, alinéas 3 et 5, et au paragraphe 3 sont indexés annuellement selon la formule suivante :

Montant multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice initial.

Le nouvel indice est l'indice santé applicable au mois de novembre de l'année antérieure à l'année où le montant est adapté conformément à l'alinéa 1er.

L'indice de départ est l'indice santé du mois de novembre 2016.

Le résultat obtenu pour les montants visés au paragraphe 2, alinéa 5, et paragraphe 3, est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 5. L'OFEAN est chargé de la perception des contributions visées au paragraphes 2 et 3.

L'OFEAN envoie les avis de perception de la contribution visée à l'alinéa 1er aux redevables de la contribution à partir du 1^{er} octobre de l'année civile où la contribution est due. La contribution est exécutoire dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis par l'OFEAN.

En vue de la perception des contributions visées au paragraphe 3, le ministre compétent pour la mobilité maritime peut conclure un accord de coopération avec l'autorité du port concernée.

§ 6. Pour l'application du présent article, tout navire effectuant une activité d'interface navire/port est considéré comme faisant une escale dans un port.

Le nombre d'escales par navire de mer individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d'escales annuelles qui sont nécessaires pour l'octroi d'un " pilotage exemption certificate " à délivrer par la région compétente, que le navire de mer soit soumis ou non à l'obligation de pilotage.

[Art. 2.7.7.12.](#) Rapport annuel

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, l'OFEAN remet un rapport annuel au ministre compétent pour la mobilité maritime, à la Chambre des représentants et aux parlements des Régions dans lequel il rend compte de son fonctionnement et des enquêtes de sécurité qu'il a effectuées l'année précédente, des recommandations de

sécurité qui ont été formulées et des mesures correctives qui ont été prises à la suite de recommandations de sécurité antérieures.

L'OFEAN met ce rapport annuel à la disposition du public par voie électronique.

[Art. 2.7.7.13.](#) Obligations de déclaration

§ 1er. Le MIK, toute autorité et tout membre du personnel d'une autorité qui, dans l'exercice de ses fonctions, a connaissance d'un accident de navigation ou d'un incident, en informe immédiatement l'OFEAN et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire de mer belge, le capitaine, le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant de ce navire de mer le notifie immédiatement à l'OFEAN et lui fournit toutes les informations pertinentes ainsi que, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tous les autres documents pertinents.

§ 2. Dans le cas d'un accident de navigation ou d'un incident impliquant un navire de mer belge et d'autres navires, l'OFEAN le notifie immédiatement à l'Etat du pavillon de l'autre navire de mer impliqué dans l'accident de navigation.

§ 3. Si l'OFEAN effectue une enquête de sécurité sur un accident de navigation ou un incident, il le notifie immédiatement aux organismes d'enquête compétents d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

[Art. 2.7.7.14.](#) Coopération avec d'autres organismes d'enquête

§ 1er. Si, conformément à l'article 2.7.7.9, l'OFEAN est l'organisme d'enquête compétent responsable de l'enquête de sécurité, l'OFEAN peut autoriser à la demande d'un organisme d'enquête d'un Etat ayant d'importants intérêts en jeu qu'un ou plusieurs représentants de l'organisme d'enquête compétent y participent. L'OFEAN peut adresser une requête pareille aux organismes d'enquête compétents responsables de l'enquête de sécurité, si la Belgique est un Etat ayant d'importants intérêts en jeu.

Les représentants visés à l'alinéa 1er peuvent se faire assister par des experts.

Les représentants et experts visés aux alinéas 1er et 2 ont accès aux données et informations recueillies lors de l'enquête de sécurité, à condition qu'ils s'engagent à être discrets et qu'ils ne soient pas tenus dans les Etats ou pays qu'ils représentent d'accorder une plus grande publicité aux données que celle prévue par le présent titre. Ils fournissent à l'OFEAN toutes les informations pertinentes qu'ils ont en leur possession.

§ 2. L'OFEAN peut participer à une enquête de sécurité effectuée en dehors de la Belgique par un organisme d'enquête compétent.

[Art. 2.7.7.15.](#) Gestion des biens concernés

L'OFEAN fixe, le cas échéant en concertation avec le juge d'instruction saisi, les modalités pour :

1° la mise à disposition et la conservation, ou non, par l'OFEAN des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident pour la durée de l'enquête de sécurité ou aussi longtemps que l'OFEAN, visé à l'article 2.7.7.6, § 2, le juge nécessaire;

2° la conservation des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

3° la restitution des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité;

4° la destruction des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident qui ont été emportés par l'OFEAN en vue de l'enquête de sécurité pour des raisons de sécurité ou de santé publique;

5° la récupération des biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident en vue d'une enquête complémentaire par l'OFEAN.

Il est interdit de contaminer, d'endommager, de détruire, d'enlever, de déplacer sans l'autorisation de l'OFEAN ou de soustraire de quelque manière que ce soit à l'enquête de sécurité menée par l'OFEAN, les biens concernés par l'accident de navigation ou l'incident.

[Art. 2.7.7.16.](#) Carte de légitimation

Le Roi détermine la forme et le contenu de la carte de légitimation des enquêteurs de l'OFEAN.

[Art. 2.7.7.17.](#) Compétences d'enquête

Les enquêteurs de l'OFEAN ou d'un autre organisme d'enquête compétent, auquel l'OFEAN a délégué la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'article 2.7.7.9, § 3, exercent, le cas échéant en collaboration avec les autorités responsables chargées des enquêtes judiciaires les compétences suivantes pour recevoir toutes les informations pertinentes nécessaires à la conduite de l'enquête de sécurité et sont habilités à :

1° accéder librement au lieu de l'accident de navigation ou de l'incident ainsi qu'aux établissements, aux locaux, aux pièces, au navire de mer, à son contenu et à l'épave ou autre construction compris la partie habitable d'un navire de mer, la cargaison, les équipements et les débris. L'entrée dans une habitation, à bord ou non d'un navire de mer, n'a lieu qu'avec le consentement de l'occupant ou moyennant l'autorisation préalable du juge d'instruction;

2° pénétrer, le cas échéant, à toute heure du jour ou de la nuit dans les lieux visés au 1° avec l'assistance des services de police aux conditions visées au 1° ;

3° se faire accompagner par des personnes qu'ils ont désignées à cet effet;

4° effectuer un relevé immédiat des indices, des débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;

5° exiger des renseignements;

6° assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments et matières aux fins d'examen ou d'analyse;

7° demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au 6° et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;

8° consulter librement, copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les informations recueillies par le VDR, se rapportant à un navire de mer, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre personne, objet, situation ou circonstance;

9° accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;

10° accéder librement aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire de mer ou de toute autre personne concernée, et à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

11° auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité;

12° accéder librement aux registres des visites et les informations utiles détenues par état fédéral, l'Etat du pavillon, les propriétaires, les organismes agréés ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis en Belgique;

13° demander l'aide des autorités concernées de l'état fédéral, notamment les contrôleurs de la navigation et du MIK.

[Art. 2.7.7.18.](#) Obligations de collaboration

§ 1er. Chacun est tenu de fournir à un enquêteur, dans le délai raisonnable que celui-ci a fixé, toute collaboration que ce dernier peut raisonnablement exiger lors de l'exercice de ses compétences.

Si la personne qui communique des informations en fait la demande, celles-ci ne sont pas rendues publiques.

§ 2. Les enquêteurs et les experts externes prennent les mesures nécessaires pour garantir l'anonymat des témoins d'un accident de navigation si ceux-ci en font la demande.

[Art. 2.7.7.19.](#) Confidentialité

§ 1er. Sans préjudice des dispositions du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE, et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, l'OFEAN s'assure que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'OFEAN ne décide qu'un intérêt public supérieur en justifie la divulgation :

1° toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'OFEAN au cours de l'enquête de sécurité;

2° documents révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;

3° les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident de navigation ou l'incident qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

§ 2. Les projets de rapport visés à l'article 2.7.7.23 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.

[Art. 2.7.7.20.](#) Destruction ou disparition d'information

Il est interdit, après un accident de navigation ou un incident, de détruire ou de faire disparaître des informations y relatives.

[Art. 2.7.7.21.](#) Rapportage

§ 1er. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu du présent titre donnent lieu à la publication d'un rapport, accessible au public via un site web, présenté selon un modèle défini par l'OFEAN et conformément au contenu défini par le Roi.

L'OFEAN peut décider qu'une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de navigation très grave ou grave, selon le cas, et dont les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'accidents de navigation et d'incidents futurs donne lieu à la publication d'un rapport simplifié, accessible au public via un site internet.

§ 2. L'OFEAN met tout en oeuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur de la navigation, les rapports visés au paragraphe 1er, y compris ses conclusions et toute recommandation de sécurité éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident de navigation ou de l'incident. S'il est impossible de présenter le rapport visé au paragraphe 1er dans ce délai, un rapport intermédiaire, accessible au public via un site web, est établi dans les douze mois qui suivent la date de l'accident de navigation.

§ 3. L'OFEAN envoie une copie du rapport, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire, visés aux paragraphes 1er et 2, à la Commission européenne, au ministre compétent pour la mobilité maritime et aux parties concernées. L'OFEAN tient compte des remarques techniques que la Commission européenne pourrait formuler sur les rapports, visés au paragraphe 1er, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité de ces rapports de la manière la mieux à même d'atteindre les objectifs visés à l'article 2.7.7.4.

[Art. 2.7.7.22.](#) Preuve dans d'autres procédures de droit

Les rapports de l'OFEAN et les recommandations de sécurité ne peuvent pas être utilisées comme preuve dans

le cadre d'une procédure pénale, disciplinaire ou civile.

Un enquêteur et un expert externe ne peuvent pas être convoqués comme témoin ou expert dans le cadre d'une procédure judiciaire relative à un accident de navigation ou un incident si respectivement l'enquêteur de l'OFEAN ou l'expert externe sont associés ou ont été associé à l'enquête de sécurité.

[Art. 2.7.7.23.](#) Recommandations de sécurité

§ 1er. S'il y a lieu, l'OFEAN formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.

Les recommandations de sécurité formulées par l'OFEAN sont dûment prises en considération par leurs destinataires qui, le cas échéant; ces derniers assurent un suivi adéquat conformément au droit belge en vigueur, au droit de l'Union européenne et au droit international.

§ 2. En aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident de navigation ou d'un incident.

[Art. 2.7.7.24.](#) Information de la Commission européenne

§ 1er. Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'OFEAN, s'il estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau de l'Union européenne pour prévenir d'autres accidents de navigation, informe sans tarder la Commission européenne, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.

§ 2. L'OFEAN notifie à la Commission européenne les accidents de navigation et incidents en respectant le modèle défini par le Roi. L'OFEAN communique en outre à la Commission européenne les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP.

[Art. 2.7.7.25.](#) Traitement équitable des marins

Conformément à la législation en vigueur, il est tenu compte, en cas d'accident de navigation ou d'incident, des dispositions pertinentes des Directives de l'OMI sur le traitement équitable des marins en cas d'accident de mer.

[LIVRE 3.](#) - NAVIGATION INTERIEURE

[TITRE 1er.](#) . - DISPOSITIONS GENERALES

[Art. 3.1.1.1.](#) Champs d'application

Les dispositions de la présente partie sont applicables aux bateaux de navigation intérieure et au transport par bateau de navigation intérieure.

[Art. 3.1.1.2.](#) Gestion

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° " propriétaire de navire " : la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire;

2° " exploitant " : celui qui en tant que propriétaire, usufruitier affrèteur coque nue ou acquéreur en location-vente a le pouvoir économique sur le bateau de navigation intérieure;

3° " pouvoir économique " : l'utilisation ou l'exploitation par soi-même ou pour son propre compte du bateau de navigation intérieure, où celui qui a le pouvoir économique couvre tous les frais et risques liés à l'utilisation ou l'exploitation du bateau de navigation intérieure; le pouvoir économique ne comporte pas le droit de transfert de propriété d'un navire, ni l'établissement de quelconque droit réel sur le navire;

4° " copropriété quirataire " : la propriété d'un navire qui appartient de façon indivise à diverses personnes qui possèdent chacune une ou plusieurs quirats;

5° " copropriétaire quirataire " : tout propriétaire d'un navire en copropriété quirataire;

6° " quirat " : la plus petite part d'une copropriété quirataire appartenant à un copropriétaire quirataire.

[Art. 3.1.1.3.](#) Personnes embarquées

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° " batelier " : le membre d'équipage qui est qualifié pour conduire un bateau de navigation intérieure et pour prendre la responsabilité générale à bord;

2° " membre d'équipage " : toute personne qui en vue de l'exploitation d'un bateau de navigation intérieure effectue des activités à bord ou qui est prévu à cet effet;

3° " équipage " : l'ensemble des membres d'équipage;

4° " personnel de bord " : toutes les personnes travaillant à bord d'un bateau à passagers qui ne font pas partie de l'équipage;

5° " passager clandestin " : toute personne qui se trouve sans autorisation du batelier à bord d'un bateau de navigation intérieure;

6° " passager " : toute personne qui se trouve à bord d'un bateau de navigation intérieure, qui ne fait pas partie de l'équipage ou du personnel de bord et sans être passager clandestin;

7° " personne embarquée " : tout membre d'équipage, tout membre de personnel de bord, tout passager et tout passager clandestin.

§ 2. Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des Ministres :

1° déclarer inapplicables les dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution pour des bateliers,

membres d'équipage, personnel de bord, passagers clandestins, passagers ou personnes embarquées;
2° définir de manière plus précise ou, le cas échéant en vue de l'application des dispositions indiquées, de manière dérogatoire les notions de batelier, membre d'équipage, personnel de bord, passager clandestin, passager ou personne embarquée.

Art. 3.1.1.4. Affrètements

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° " contrat d'affrètement " : un contrat, dans lequel l'une des parties, le fréteur, met à disposition à titre onéreux, avec un transfert du pouvoir économique ou non, le bateau de navigation intérieure ou une partie de celui-ci, à l'autre partie, l'affrêteur;

2° " contrat d'affrètement coque nue " : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affrêteur l'ensemble du bateau de navigation intérieure sans équipage, et lui cède la pouvoir économique;

3° " location-vente " : l'accord dans lequel une partie, ledit acquéreur en location-vente, après paiement en deux ou plusieurs tranches du prix location-vente convenu à l'autre partie, ledit cédant en location-vente, s'acquiert le droit de propriété sur le bateau de navigation intérieure et en attendant loue le bateau de navigation intérieure et exerce le pouvoir économique sur ce bateau de navigation intérieure.

TITRE 2. - BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE

CHAPITRE 1er. - Immatriculation et publicité

Section 1ère. - Immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Art. 3.2.1.1. Certificat d'immatriculation

§ 1er. Le certificat d'immatriculation est délivré par le Registre naval belge.

Il est valable de manière illimitée et peut uniquement être retiré dans les cas prévus au paragraphe 3, 1°.

§ 2. Le certificat d'immatriculation doit être conservé à bord et produit à toute réquisition des autorités compétentes.

§ 3. Le Roi détermine:

1° les cas dans lesquels le certificat d'immatriculation cesse d'être valable ou peut être retiré d'office;

2° les obligations liées à la possession du certificat d'immatriculation;

3° la redevance due pour la délivrance du certificat d'immatriculation;

4° la forme et la délivrance du certificat d'immatriculation.

Art. 3.2.1.2. Immatriculation

Le Roi :

1° détermine les bateaux de navigation intérieure qui doivent ou peuvent être immatriculés ainsi que les conditions auxquelles les bateaux de navigation intérieure, leur propriétaire ou leur exploitant doivent préalablement satisfaire à cet effet; dans ce contexte, des conditions de nationalité, de domicile, de résidence ou d'établissement du siège principal, ainsi que de composition du capital social ou des organes des associations ou sociétés peuvent en particulier être prescrites;

2° fixe la forme et la teneur de la demande à déposer auprès du Registre naval belge en vue de l'immatriculation;

3° indique les documents qui doivent être annexés à la demande ou dont la production peut être exigée à l'occasion de l'examen de celle-ci;

4° peut déterminer que le Registre naval belge doit noter sur le document d'enregistrement le numéro sous lequel le bateau de navigation intérieure est immatriculé ainsi que la date de l'immatriculation;

5° désigne les personnes qui sont tenues ou habilitées à déposer la demande et fixe un délai à cet effet;

6° fixe le délai dans lequel la demande doit avoir lieu;

7° détermine les documents à inscrire ou à radier.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction est considéré comme bateau dès le début de sa construction.

Art. 3.2.1.3. Modifications

Le Roi détermine les modifications qui doivent être portées à la connaissance du Registre naval belge, ainsi que les modalités et le délai d'introduction de l'annonce modificative concernée.

Art. 3.2.1.4. Radiation

§ 1er. L'immatriculation d'un bateau de navigation intérieure peut être radiée :

1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre;

2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :

a) dans le cas où le bateau de navigation intérieure est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter;

b) dans le cas où il ne répond plus aux conditions définies par le Roi pour pouvoir être immatriculé;

3° d'office dans les autres cas que le Roi détermine.

§ 2. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le bateau de navigation intérieure et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

§ 3. Aucune radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après le jour où tous les créanciers inscrits au Registre naval belge et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Registre naval belge conformément aux modalités arrêtées par le Roi.

Ce délai n'est pas applicable en cas de radiation à la demande ou sur déclaration du propriétaire, si celui-ci produit en même temps l'accord écrit des créanciers et des tiers susvisés.

[Art. 3.2.1.5.](#) Registres particuliers pour certains bateaux de navigation intérieure

Le Roi peut déterminer que des bateaux de navigation intérieure spécifiés doivent ou peuvent être immatriculés dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut :

1° déterminer les conditions auxquelles le bateau de navigation intérieure, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable;

2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés.

[Section 2.](#) - Publicité des droits

[Art. 3.2.1.6.](#) Champs d'application

Les articles 2.2.1.12 à 2.2.1.28 s'appliquent par analogie aux bateaux de navigation intérieure.

[CHAPITRE 2.](#) - Statut réel

[Art. 3.2.2.1.](#) Application internationale

§ 1er. Les droits sur un bateau de navigation intérieure sont régis par :

1° faute d'inscription dans un registre d'affrètements coque nue, le droit de l'Etat où le bateau de navigation intérieure est enregistré ou immatriculé;

2° faute de port d'attache, le droit de l'Etat où le bateau de navigation intérieure est habituellement utilisé ou, si cet Etat ne peut pas être déterminé, le droit de l'Etat où le bateau de navigation intérieure se trouve.

§ 2. Les droits sur un bateau de navigation intérieure en construction ou en transformation sont régis par le droit de l'Etat où le bateau de navigation intérieure est enregistré ou immatriculé et, faute d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'Etat où le bateau de navigation intérieure est, respectivement, construit ou transformé.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction est considéré comme bateau dès le début de sa construction.

§ 3. Le droit visé aux paragraphes précédents est le droit qui s'applique au moment où les droits sur le navire sont invoqués.

Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un navire sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

§ 4. Le droit visé aux paragraphes précédents détermine en particulier :

1° le caractère mobilier ou immobilier du navire;

2° ce qui constitue un élément du navire ou un accessoire du navire;

3° quels droits peuvent exister sur un navire, et quelle est la nature et quel est le contenu de ces droits;

4° de quelle façon ces droits naissent, changent, se transmettent et s'éteignent, et quel est leur rapport réciproque;

5° les titulaires de ces droits;

6° la disponibilité de ces droits;

7° la publication et l'opposabilité de ces droits.

§ 5. Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent également aux droits sur les navires en construction ou en transformation.

[Art. 3.2.2.2.](#) Autre réglementation

Ne s'appliquent pas aux bateaux de navigation intérieure :

1° [1 ...]1

2° les articles 87 et 89 du Code de droit international privé.

(1)<L 2020-02-04/16, art. 32, 005; En vigueur : 01-09-2021>

[Art. 3.2.2.3.](#) Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent au présent titre sont nulles.

[Art. 3.2.2.4.](#) Bien meuble

Les bateaux de navigation intérieure sont meubles.

Ils ne deviennent immeubles par incorporation que s'ils deviennent des engins fixes par suite de cette incorporation.

Ils ne deviennent pas immeubles par destination.

[Art. 3.2.2.5.](#) Manières dont on acquiert la propriété

§ 1er. La propriété d'un bateau de navigation intérieure s'acquiert :

1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;

2° par délaissement, [2 ...]2 confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.
§ 2. Un bateau de navigation intérieure immatriculé ne peut faire l'objet d'un don manuel.
§ 3. En matière de bateau de navigation intérieure immatriculé, la possession ne vaut pas titre.
Le possesseur d'un bateau de navigation intérieure non immatriculé n'acquiert des droits sur ce bateau de navigation intérieure que par prescription trentenaire [1 conformément aux articles 3.26 et 3.27 du Code civil]1.

(1)<L 2020-02-04/16, art. 28, 005; En vigueur : 01-09-2021>

(2)<L 2021-06-16/17, art. 110, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Art. 3.2.2.6. Preuve de la propriété

Sans préjudice d'autres dispositions relatives à la preuve et à l'opposabilité des actes et jugements inscrits dans un registre naval, le juge peut dans tous les cas déduire des mentions reprises en exécution des dispositions relatives à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure dans un registre naval ainsi que des documents délivrés par des autorités relativement à un bateau de navigation intérieure des présomptions de fait concernant la propriété du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.2.2.7. Autres droits sur des bateau de navigation intérieure

§ 1er. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit terrestre sur des meubles peuvent être constitués sur des bateaux de navigation intérieure.

En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des bateaux de navigation intérieure.

§ 2. L'article 3.2.2.6. s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités sur des bateaux de navigation intérieure, aux droits personnels sur des navires et à la gestion nautique.

Art. 3.2.2.8. Droits sur éléments et accessoires des navires

Les droits sur un bateau de navigation intérieure s'étendent aux éléments du navire et, à moins de convention contraire, aux accessoires du navire.

CHAPITRE 3. - Sûretés sur navires

Section 1ère. - Dispositions générales

Art. 3.2.3.1. Application internationale

§ 1er. Les droits de priorité, privilèges, hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière sur un bateau de navigation intérieure ou sur un bateau de navigation intérieure en construction sont régis par le droit de l'Etat où, respectivement, le bateau de navigation intérieure ou le bateau de navigation intérieure en construction a été enregistré.

Le droit visé à l'alinéa précédent est le droit applicable lorsque les droits sur le bateau de navigation intérieure sont invoqués. Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un bateau de navigation intérieure sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

Le droit visé aux alinéas précédents règle notamment :

1° les sûretés visées à l'alinéa 1er qui peuvent grever un bateau de navigation intérieure, un bateau de navigation intérieure en construction ou un bateau de navigation intérieure en transformation, ainsi que la nature et le contenu de ces sûretés;

2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent, et leurs rapports mutuels;

3° les titulaires de ces sûretés;

4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;

5° leurs rangs respectifs, sans préjudice du paragraphe 2.

§ 2. L'opposabilité aux tiers des droits de rétention sur navires est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel bateau de navigation intérieure, bateau de navigation intérieure en construction ou le bateau de navigation intérieure en transformation se trouve lorsque ces droits sont invoqués.

§ 3. La procédure relative à l'exercice des sûretés sur navires est régie par le droit de l'Etat du tribunal devant lequel elle est menée.

§ 4. Pour l'application du présent article, le bateau de navigation intérieure est considéré comme bateau dès le début de sa construction.

Art. 3.2.3.2. Interprétation

Les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires et les droits de rétention sur navires sont interprétés de manière restrictive.

Art. 3.2.3.3. Autre réglementation

§ 1er. La présente section s'applique sans préjudice :

1° du Règlement (UE) 2015/848 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2015 relatif aux procédures d'insolvabilité (refonte);

2° de l'article 119 du Code de droit international privé.

§ 2. Sauf dérogation expresse, la loi hypothécaire ne s'applique pas aux sûretés sur navires.

[Art. 3.2.3.4.](#) Clauses dérogatoires

Sauf exception expresse, les clauses qui dérogent au présent chapitre sont nulles.

[Art. 3.2.3.5.](#) Types de sûretés sur navires

§ 1er. Sans préjudice d'une clause de réserve de propriété, les droits de priorité entre les créanciers d'un bateau de navigation intérieure, un bateau de navigation intérieure en construction ou un bateau de navigation intérieure en transformation résultent exclusivement de sûretés sur navires ou d'un gage visé au paragraphe 2.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction ou en transformation est considéré comme un bateau de navigation intérieure dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

§ 2. Seul un bateau de navigation intérieure non enregistré peut faire l'objet d'un gage au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

[Art. 3.2.3.6.](#) Naissance et preuve des droits de priorité sur navires et des privilèges sur navires

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires résultent de la loi et sont attachés à la qualité de la créance. Ils ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

[Art. 3.2.3.7.](#) Qualité du débiteur

Les droits de priorité sur navires et les privilèges sur navires s'établissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit l'exploitant du bateau de navigation intérieure, du bateau de navigation intérieure en construction ou du bateau de navigation intérieure en transformation, soit employeur du membre d'équipage concerné.

Toutefois, lorsque le débiteur s'est trouvé désaisi du bateau de navigation intérieure par un acte illicite et que le créancier ou son successeur n'est pas de bonne foi, aucun droit de priorité sur navire ou privilège sur navire ne peut être exercé.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction ou en transformation est considéré comme bateau de navigation intérieure dès la signature du contrat de construction ou de transformation.

[Art. 3.2.3.8.](#) Cession et subrogation

La cession d'une créance assortie d'un droit de priorité sur navire ou d'un privilège sur navire, ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, entraîne la cession du droit de priorité sur navire ou du privilège sur navire.

[Art. 3.2.3.9.](#) Droit de suite

§ 1er. Les sûretés sur navires suivent le bateau de navigation intérieure, nonobstant tout changement de propriété, ou d'immatriculation.

§ 2. Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre le bateau de navigation intérieure grevé.

[Art. 3.2.3.10.](#) Causes d'extinction de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires

Les privilèges sur navires et les hypothèques sur navires s'éteignent :

- 1° par l'extinction de l'obligation principale;
- 2° par la renonciation du créancier;
- 3° par la vente forcée du bateau de navigation intérieure;
- 4° par l'aliénation volontaire du bateau de navigation intérieure, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions visées aux articles 3.2.3.19 et 3.2.3.44.

[Section 2.](#) - Droits de priorité sur navires

[Art. 3.2.3.11.](#) Frais visés par un droit de priorité sur navire

§ 1er. En cas de saisie-exécution sur bateau de navigation intérieure, les frais de justice dus à l'autorité et les frais de garde et de conservation exposés dans le dernier port, ainsi que les éventuels frais dus à une autorité indiqués le cas échéant par le législateur régional ou communautaire compétent sont réglés sur le produit de la vente par préférence à toute autre créance, pourvu que ces frais de justice et ces frais :

- 1° aient été exposés à partir du commandement de payer, sauf en cas de transformation de saisie conservatoire, auquel cas les frais exposés à partir de cette dernière saisie seront pris en compte;
- 2° aient été liés au bateau de navigation intérieure saisi;
- 3° aient été exposés dans l'intérêt commun des créanciers; et
- 4° aient été nécessaires en vue de la vente, de la détermination du rang et du partage du produit de la vente.

§ 2. Peuvent notamment être visés par les frais au premier paragraphe :

- 1° les frais de la première saisie conservatoire sur le bateau de navigation intérieure concerné;
- 2° les frais de séquestre judiciaire;
- 3° les frais d'assistance, d'entretien et de réparation du bateau de navigation intérieure concerné;
- 4° les frais de livraison des biens de consommation en vue du séjour dans le port;
- 5° les sommes dues au batelier et aux membres de l'équipage, liées à leurs activités à bord du bateau de navigation intérieure concerné dans le port, en ce compris les remboursements dus à ces personnes des frais

visés au présent paragraphe et des frais de rapatriement;

6° les frais de placement à bord, dans le port, de personnes en remplacement du capitaine ou de l'équipage et en vue de la garde du bateau de navigation intérieure ou de l'exécution de manoeuvres;

7° les primes d'assurance pour la période du séjour dans le port jusqu'à la vente forcée.

§ 3. Ne sont en aucun cas visés par les frais au premier alinéa :

1° les frais de saisie conservatoire levée;

2° les frais de saisie conservatoire pratiquée après la première saisie conservatoire;

3° les frais exposés en vue de l'obtention d'un titre exécutoire;

4° les frais relatifs aux accessoires du navire ne se trouvant plus à bord, sauf lorsqu'ils ont été exposés dans le cadre de l'entretien ou de la réparation du navire;

5° les frais exposés en vue de l'usage du bateau de navigation intérieure après la vente forcée;

6° les primes d'assurance pour la période après la vente forcée.

[Art. 3.2.3.12.](#) Rang

Les créances visées par le droit de priorité sur navire sont de rang égal et payées au marc le franc.

[Section 3.](#) [¹ - Privilèges sur navires]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 113, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 3.2.3.13.](#) Notion

Dans le présent chapitre, l'on entend par " voyage " tout déplacement d'un navire entre deux ports.

[Art. 3.2.3.14.](#) Créances visées par un privilège sur navire

§ 1er. Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le bateau de navigation intérieure et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 3.2.2.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes :

1° les créances du batelier et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du bateau de navigation intérieure concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;

2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de :

a) la rémunération du chef d'assistance; et

b) la contribution du bateau de navigation intérieure en avarie commune;

3° les créances indemnisant :

a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;

b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;

c) la perte ou le dommage à la cargaison ou aux bagages.

§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont uniquement privilégiées en principal.

[Art. 3.2.3.15.](#) Exclusion des privilèges pour certains types de dommages

Par dérogation à l'article 3.2.3.14, aucun privilège n'est lié aux créances qui proviennent ou résultent :

1° d'un dommage découlant du transport maritime d'hydrocarbures, d'hydrocarbures de soute ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou une autre sûreté;

2° d'un dommage provenant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

[Art. 3.2.3.16.](#) Rang primant les hypothèques sur navires

Les privilèges sur navires priment toujours les hypothèques sur navires, les mortgages reconnus et les charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, ainsi que le gage visé à l'article 3.2.3.5, § 2.

[Art. 3.2.3.17.](#) Rang

§ 1er. Les créanciers privilégiés prennent rang et sont payés conformément au rang de leur créance déterminé dans les paragraphes suivants.

§ 2. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat d'engagement maritime portant sur plusieurs voyages viennent au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ 3. Les créances qui bénéficient du même rang en vertu du paragraphe 2 prennent rang entre elles dans l'ordre où elles sont mentionnées à l'article 3.2.3.14.

Les créances reprises sous un même numéro viennent en concurrence.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les créances visées à l'article 3.2.3.14, § 1er, 2°, dans cette catégorie, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Pour l'application du présent paragraphe, et sauf régime contraire instauré par le législateur régional ou communautaire compétent :

1° les créances se rattachant aux impositions, aux cotisations de sécurité sociale, aux redevances ou aux perceptions ou indemnités de même nature imposées par les pouvoirs publics ou l'Union européen auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a lié, le cas échéant, un privilège sur navire, mais auxquelles aucun droit de priorité sur navire n'est lié, priment tous les autres privilèges sur navires; et

2° les demandes d'indemnisation de dommage auxquelles la loi ou le législateur régional ou communautaire compétent a, le cas échéant, lié un privilège sur navire, sont assimilées aux créances visées à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°.

§ 4. En cas d'insuffisance du prix, les créances qui viennent au même rang sont payées au marc le franc.

Art. 3.2.3.18. Causes d'extinction

Sauf dans les cas visés à l'article 3.2.3.10, les privilèges sur navires s'éteignent :

1° à l'expiration du délai de déchéance d'un an;

2° par la constitution du fonds de limitation tel que visé à l'article 2.3.3.17 à l'égard des créanciers concernés et des créances concernées qui sont effectivement soumises à la limitation de responsabilité.

Art. 3.2.3.19. Extinction par aliénation volontaire

Les privilèges sur navires s'éteignent par l'aliénation volontaire, dans les conditions suivantes :

1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 2.2.1.13;

2° que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à au moins huit jours d'intervalle :

a) au Moniteur belge;

b) sur le site web du Registre naval belge;

c) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi;

3° qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de priorité du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Art. 3.2.3.20. Extinction par déchéance

§ 1er. Le délai d'extinction visé à l'article 3.2.3.18, 1°, court :

1° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 1°, à partir du jour de la terminaison ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

2° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;

3° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;

4° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;

5° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°, b), à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;

6° pour le privilège sur navire visé à l'article 3.2.3.14, § 1er, 3°, c), à partir du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils auraient dû être délivrés;

7° pour le privilège sur navire introduit par le législateur régional ou communautaire compétent, sauf régime contraire, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée.

§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 3.2.3.18, 1°, n'éteint pas le privilège sur navire si :

1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le bateau de navigation intérieure, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou

2° avant l'expiration, le bateau de navigation intérieure fait l'objet d'une saisie-exécution; ou

3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution sur le bateau de navigation intérieure est interdit par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.

Section 4. - Droits de rétention sur navires

Art. 3.2.3.21. Autre réglementation

Le chapitre III du titre XVII du livre III du Code civil ne s'applique pas au droit de rétention sur navire visé à l'article 3.2.3.22.

Art. 3.2.3.22. Droit de rétention du chantier naval

§ 1er. Sauf disposition dérogatoire, le chantier naval chargé de la construction, de l'équipement, de la transformation ou de la réparation d'un bateau de navigation intérieure dispose d'un droit de rétention sur le navire.

§ 2. Le droit de rétention sur navire octroie au chantier naval le droit de suspendre la délivrance du bateau de navigation intérieure qu'il a en sa possession et auquel sa créance se rapporte, jusqu'à ce que sa créance soit réglée.

§ 3. En cas de vente forcée du bateau de navigation intérieure après saisie, le chantier naval doit délivrer le bateau de navigation intérieure à l'acquéreur.

Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de priorité sur navire, d'un privilège sur navire, mais avant les créanciers hypothécaires.

Si le bateau de navigation intérieure auquel le droit de rétention se rapporte n'a pas été immatriculé en Belgique,

le Registre naval belge se limite alors au dépôt de l'acte concerné dans le registre de dépôts. Le Registre naval belge procède à l'inscription du droit de rétention dès l'immatriculation du bateau de navigation intérieure. Dans l'attente, le dépôt entraîne la conséquence visée à l'alinéa 2. A compter du dépôt, le chantier naval a en outre priorité sur les créanciers enregistrés ultérieurement au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

§ 4. Le droit de rétention sur navire de mer s'éteint lorsque le bateau de navigation intérieure, autrement qu'à la suite d'une vente forcée, cesse d'être en la possession du chantier naval.

[Art. 3.2.3.23.](#) Autres droits de rétention

Aucun autre droit de rétention que celui visé à l'article 3.2.3.22 n'est opposable aux tiers.

[Section 5.](#) - Hypothèques sur navires

[Art. 3.2.3.24.](#) Droit applicable

Sous réserve de l'article 3.2.3.25, la section 5 de la chapitre 5 du livre 2 s'applique par analogie aux hypothèques sur les bateaux de navigation intérieure.

[Art. 3.2.3.25.](#) Tribunal compétent

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2, et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise qui exerce sa juridiction sur l'arrondissement dans lequel le créateur de l'hypothèque a situé son domicile ou siège social, est compétent.

En cas d'absence de domicile ou de siège social en Belgique, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles est compétent.

[CHAPITRE 4.](#) - Saisie sur navire

[Section 1ère.](#) - Saisie conservatoire

[Sous-Section 1ère.](#) - Saisie conservatoire sur bateaux de navigation intérieure

[Art. 3.2.4.1.](#) Application matérielle

Le présent chapitre s'applique à la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure, à laquelle les dispositions directement applicables de la Convention sur la saisie des navires 1952 ne s'appliquent pas.

[Art. 3.2.4.2.](#) 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 chapitre I du titre II de la partie V du Code judiciaire.

[Art. 3.2.4.3.](#) Procédure

Les articles 2.2.6.2, § 3, 2.2.6.3, § 2 tot 6, 2.2.6.7, 2.2.6.8, 2.2.6.9, 2.2.6.10, 2.2.6.11, 2.2.6.12, 2.2.6.13, 2.2.6.14, 2.2.6.15, 2.2.6.16, 2.2.6.17, 2.2.6.18, 2.2.6.19 et 2.2.6.20 sont d'application par analogie à la saisie conservatoire sur les bateaux de navigation intérieure.

Par dérogation à l'article 2.2.6.8, § 2, la signification de la saisie au propriétaire du navire est obligatoire.

[Art. 3.2.4.4.](#) Saisie navigatoire

Le juge peut régler l'exploitation du navire sans lever la saisie. Il peut à cette fin imposer par exemple une caution ou sûreté déterminée par ses soins.

[Section 2.](#) - Saisie conservatoire sur les biens à bord

[Art. 3.2.4.5.](#) Droit applicable

Les articles 2.2.6.24 et 2.2.6.25 sont d'application par analogie à la saisie conservatoire sur les biens à bord d'un bateau de navigation intérieure.

[CHAPITRE 2.](#) - Saisie-exécution sur navire

[Art. 3.2.4.6.](#) Droit applicable

Les articles 2.2.6.26 à 2.2.6.68 sont d'application par analogie à la saisie-exécution sur les bateaux de navigation intérieure.

[TITRE 3.](#) - Exploitants

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Section 1ère.](#) - Copropriété quirataire

[Art. 3.3.1.1.](#) Droit applicable

Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quirataire des bateaux de navigation intérieure.

Par dérogation de l'article 2.3.1.11, § 4, le tribunal compétent est le tribunal de l'entreprise de Bruxelles.

[Section 2.](#) - Responsabilité de l'exploitant

[Art. 3.3.1.2.](#) Autre réglementation

La présente section s'applique sans préjudice :

1° des chapitres 3 et 4 du titre 2 du présent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;

2° la section 2 du chapitre 3 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;

3° du titre 7 du présent livre;

4° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;

5° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;

6° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;

7° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;

8° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;

9° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques [¹ ...]¹ s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 113, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 3.3.1.3.](#) Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 3.3.1.2 sont nulles.

[Art. 3.3.1.4.](#) Propres faits

Le propriétaire de navire et l'exploitant sont tenus de l'exécution des obligations qu'ils ont contractées eux-mêmes et sont responsables de leurs propres faits illicites qui causent un dommage à autrui.

[Art. 3.3.1.5.](#) Faits du batelier

Le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites commis par le batelier dans l'exercice de ses fonctions et qui causent à autrui un dommage.

[Art. 3.3.1.6.](#) Faits des préposés

§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable pour :

1° les faits illicites commis par les membres de l'équipage dans l'exercice de leur service à bord du navire qui causent à autrui un dommage;

2° les faits illicites commis au service du navire par les autres préposés, le cas échéant seulement temporaires, du propriétaire de navire ou de l'armateur qui causent à autrui un dommage.

§ 2. Sans préjudice des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, le propriétaire de navire est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage.

L'alinéa précédent ne s'applique pas lorsque le fournisseur de services a la direction des manoeuvres de navigation.

[Art. 3.3.1.7.](#) Responsabilité après cession de propriété

Après cession de propriété, la responsabilité continue à reposer sur celui qui était propriétaire du navire au moment où l'acte illicite a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

[Art. 3.3.1.8.](#) Obligation in solidum

Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables in solidum.

[Art. 3.3.1.9.](#) Droit de recours

Le propriétaire de navire qui a été condamné sur la base des articles 3.3.1.6 ou 3.3.1.7 peut exercer un recours contre celui qui a causé le dommage et contre l'armateur responsable, qui sont responsables in solidum à son égard.

[CHAPITRE 2.](#) - Accès au transport

[Art. 3.3.2.1.](#) Licence d'exploitation

Doit être pourvu d'une licence d'exploitation :

1° tout bateau de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport ou l'entreposage de marchandises, le remorquage ou le poussage de bateaux de navigation intérieure et qui

appartient en pleine propriété :

- a) à des personnes physiques qui ont leur domicile en Belgique;
- b) à des personnes morales qui ont leur siège social en Belgique;

2° tout bateau de navigation intérieure qui est utilisé à titre lucratif pour effectuer également du transport intérieur de marchandises en Belgique.

Art. 3.3.2.2. Délivrance de la licence d'exploitation

La licence d'exploitation est délivrée sur production du certificat de jaugeage et un titre de propriété par l'autorité compétente pour tout bateau de navigation intérieure jugé techniquement en bon état conformément aux critères fixés par l'autorité compétente.

La licence est valable pendant un an.

Art. 3.3.2.3. Paiement d'une taxe annuelle

La délivrance de la licence a lieu après le paiement d'une taxe annuelle dont le montant est fixé en tenant compte du tonnage du bateau de navigation intérieure et de la puissance du moteur en kilowatts, tels qu'ils résultent du certificat de jaugeage.

La taxe est calculée sur base d'un montant de 0,11 euro par tonne et 0,29 euro par kilowatt. Le Roi peut adapter ces montants en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

Le Roi fixe les modalités de la perception de la taxe.

Art. 3.3.2.4. Institut pour le transport par batellerie

Le paiement de la taxe visée à l'article 3.3.2.3. est destiné à couvrir les frais de fonctionnement de l'Institut pour le transport par batellerie. A cette fin, le montant de ce paiement est versé sur un compte de cet Institut.

Art. 3.3.2.5. Attestation d'appartenance à la flotte

§ 1er. Tout bateau de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport de marchandises ou de personnes pour compte d'autrui sur les voies navigables du Royaume doit être pourvu :

1° d'une attestation d'appartenance à la flotte belge; ou

2° d'une attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, délivrée en exécution du Règlement (CEE) n° 2919/85 du Conseil du 17 octobre 1985 portant fixation des conditions d'accès au régime réservé par la Convention révisée pour la navigation du Rhin aux bateaux de navigation intérieure appartenant à la navigation du Rhin; ou

3° d'un document délivré par un autre Etat membre en exécution du Règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre, ou

4° d'un autre document reconnu par le Roi.

§ 2. Les attestations ou documents visés au paragraphe 1er doivent se trouver à bord du bateau de navigation intérieure et être dès lors présentés chaque fois qu'un contrôleur de la navigation ou un membre du personnel de la Police de la Navigation en fait la demande.

§ 3. L'attestation d'appartenance à la flotte belge et de l'attestation belge en matière d'appartenance à la navigation du Rhin n'est délivrée que si le bateau de navigation intérieure a été immatriculé dans le registre belge des bateaux de navigation intérieure. Le Roi détermine les modalités de la demande et le modèle des attestations.

CHAPITRE 3. - Limitation de responsabilité

Section 1ère. - Dispositions générales

Art. 3.3.3.1. Notions

§ 1er. Dans le présent chapitre, l'on entend par :

1° " propriétaire de bateau " : le propriétaire, le locataire, ou l'affréteur à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau;

2° " assistant " : toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance comprenant également les opérations suivantes :

a) renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

b) enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du bateau;

3° " marchandises dangereuses " : les marchandises dangereuses au sens du chapitre 3.2 du Règlement annexé à l'Accord ADN;

4° " voie d'eau " : toute voie d'eau intérieure, y compris tout lac;

5° " créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau " : toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne :

a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou,

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;

6° " unité de compte " : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. Dans le présent chapitre, l'expression " responsabilité du propriétaire de bateau " comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

[Art. 3.3.3.2.](#) Application internationale et matérielle

§ 1er. Le présent chapitre s'applique à la limitation de responsabilité de tous les bateaux de navigation intérieure auxquels la Convention CLNI 2012 ne s'applique pas, en ce compris, le cas échéant, les navires estuaires.

Le présent chapitre s'applique également à la limitation de responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau visé à l'alinéa précédent à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une des voies d'eau situées sur le territoire d'un Etat partie à la Convention CLNI 2012 ou à la cargaison d'un tel navire.

§ 2. Dans le cas visé à l'article 3.3.3.3, alinéa 1er, les dispositions suivantes du présent chapitre sont d'application par analogie :

- 1° l'article 3.3.3.2, § 3;
- 2° l'article 3.3.3.3, alinéa 2;
- 3° l'article 3.3.3.15, alinéa 2;
- 4° l'article 3.3.3.17, § 2, 4, alinéas 2 à 5, 7 et 8;
- 5° l'article 3.3.3.18;
- 6° l'article 3.3.3.19;
- 7° l'article 3.3.3.20;
- 8° l'article 3.3.3.21;
- 9° l'article 3.3.3.22;
- 10° l'article 3.3.3.23;
- 11° l'article 3.3.3.24, § 4;
- 12° l'article 3.3.3.25;
- 13° l'article 3.3.3.26;
- 14° l'article 3.3.3.27;
- 15° l'article 3.3.3.28, § 2, 3, 4, 8 et 9;
- 16° l'article 3.3.3.29;
- 17° l'article 3.3.3.30;
- 18° l'article 3.3.3.31.

§ 3. La procédure est régie par la loi belge.

[Art. 3.3.3.3.](#) Autre réglementation

Les dispositions directement applicables de la Convention CLNI 2012 s'appliquent au cas visé à l'article 15.1 de cette convention.

Dans le même cas, les créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité.

[Section 2.](#) - Le droit à la limitation

[Art. 3.3.3.4.](#) Personnes en droit de limiter leur responsabilité

§ 1er. Les propriétaires de bateaux et les assistants peuvent limiter leur responsabilité conformément au présent titre à l'égard des créances visées à l'article 3.3.3.6.

§ 2. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 3.3.3.6 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans le présent chapitre.

§ 3. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément au présent chapitre est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

[Art. 3.3.3.5.](#) Reconnaissance de responsabilité

Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

[Art. 3.3.3.6.](#) Créances soumises à la limitation

§ 1er. Sous réserve des articles 3.3.3.7 et 3.3.3.8, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance;

4° créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément au présent chapitre et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

§ 2. Les créances visées au § 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du § 1er, 4°, ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

[Art. 3.3.3.7.](#) Créances exclues de la limitation

Le présent titre ne s'applique pas :

1° aux créances du chef d'assistance, y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un bateau qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement;

2° aux créances du chef de contribution en avarie commune;

3° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

4° aux créances contre le propriétaire d'un bateau à propulsion nucléaire pour dommages nucléaires;

5° aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui calculé conformément à l'article 3.3.3.10 ou, pour les créances au sens de l'article 3.3.3.11, d'un montant supérieur à la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.11.

6° aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

[Art. 3.3.3.8.](#) Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

[Art. 3.3.3.9.](#) Compensation de créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon du présent chapitre a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

[Section 3.](#) - Limites de la responsabilité

[Art. 3.3.3.10.](#) Limites générales de la responsabilité

§ 1er. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées aux articles 3.3.3.11 et 3.3.3.12, nées d'un même événement, sont calculées comme suit :

1° à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

a) pour un bateau, non destiné au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 400 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 .400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

b) pour un bateau destiné au transport de marchandises, 400 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 .400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

c) pour un pousseur ou remorqueur, 1 .400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

d) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, la limite de responsabilité calculée conformément à la dispositions sous c) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance;

e) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, la limite de responsabilité calculée conformément aux dispositions sous a), b) ou c) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateaux a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;

f) pour les engins ou outillages flottants et mobiles, leur valeur au moment de l'événement;

2° à l'égard de toutes les autres créances, la moitié de la limite de responsabilité calculée conformément au point 1° ;

3° lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au point 1° est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au point 2° peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au point 1° et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées au point 2° ;

4° en aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 400 .000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200 .000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

§ 2. Les limites de responsabilité visées au paragraphes 1er, 4°, s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance à un bateau de navigation intérieure et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant exclusivement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance.

[Art. 3.3.3.11.](#) Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses

§ 1er. Les limites de responsabilité pour un bateau transportant des marchandises dangereuses à l'égard des créances nées de dommages découlant directement ou indirectement de la nature dangereuse de ces marchandises, sont calculées comme suit :

1° à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles : le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 1°, mais au minimum 10 millions d'unités de compte;

2° à l'égard de toutes les autres créances : le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 2°, mais au minimum 10 millions d'unités de compte.

§ 2. Lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphes 1er, 1°, est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1er, 2°, peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au point paragraphe 1er, 1°, ce solde impayé venant en concurrence avec les créances visées au paragraphes 1er, 2°.

[Art. 3.3.3.12.](#) Limite applicable aux créances des passagers

A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité pour ce bateau est fixée à une somme de 100 . 000 unités de compte, multipliée par :

1° le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau; ou

2° si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Toutefois, la limite de responsabilité ne peut pas être inférieure à 2 millions d'unités de compte.

[Art. 3.3.3.13.](#) Conversion des unités de compte

Les montants mentionnés aux articles 3.3.3.10 à 3.3.3.12 et 3.3.3.14 inclus sont convertis en euros suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie visée à l'article 3.3.3.17 fournie.

La valeur, en en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

[Art. 3.3.3.14.](#) Concours de créances

§ 1er. Sans préjudice des § 2 et 3, les limites de la responsabilité calculées conformément à l'article 3.3.3.10 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

1° à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 3.3.3.1, § 1er, 1°, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

2° à l'égard du propriétaire d'un bateau qui prête assistance à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou

3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

§ 2. Lorsque, conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 1°, d), la limite de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, la limite de responsabilité de chacune des barges est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.

§ 3. Lorsque, conformément à l'article 3.3.3.10, § 1er, 1°, e), la limite de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, la limite de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent par analogie aux limites de responsabilité calculées conformément à l'article 3.3.3.11. Les paragraphes 2 et 3 s'appliquent toutefois en prenant pour base 400 unités de compte au lieu de 200 unités de compte.

§ 5. La limite de responsabilité calculée conformément à l'article 3.3.3.12 s'applique à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article 3.3.3.1, § 1er, 1°, s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 3.3.3.12 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

[Section 4.](#) - Procédure de limitation sans constitution d'un fonds

[Art. 3.3.3.15.](#) Invocation

La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 3.3.3.17 n'a pas été constitué.

Cette démarche est possible dans toute procédure, en ce compris une procédure de saisie, et jusqu'à la clôture

des débats.

[Art. 3.3.3.16.](#) Effets juridiques

Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 3.3.3.28, § 1er, 5, 6 et 7 s'appliquent.

[Section 5.](#) - Procédure de limitation avec constitution du fonds

[Art. 3.3.3.17.](#) Le fonds de limitation

§ 1er. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un ou plusieurs fonds de limitation.

§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de l'entreprise a ouvert une procédure de limitation.

§ 3. Tout fonds de limitation doit être constitué à concurrence du montant de la limite de responsabilité tel que calculée conformément aux articles 3.3.3.10 à 3.3.3.12 et 3.3.3.14 applicables aux créances dont la personne qui constitue le ou les fonds peut être responsable, augmentée des intérêts légaux courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Un fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 4. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.

La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.

La garantie est adéquate si son montant correspond au montant auquel la responsabilité peut être limitée, augmenté des intérêts légaux pour une durée jugée adéquate par le président.

Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut demander la discussion du débiteur principal.

Le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, Il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.

§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément au présent chapitre n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 3.3.3.14, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.3.3.14, § 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 3.3.3.14, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 3.3.3.14, § 4.

§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir à l'égard de personnes qui sont responsables de plus d'un bateau peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pour la totalité du montant.

§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.

[Art. 3.3.3.18.](#) Requête en ouverture d'une procédure de limitation

§ 1er. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de l'entreprise.

§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de l'entreprise est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.

§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire s'applique à la requête visée au § 1er.

De plus, la requête mentionne, cependant pas à peine de nullité :

1° la nationalité et le nom du bateau;

2° l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;

3° le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et

4° la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation, à savoir en espèces ou par la fourniture d'une garantie.

§ 4. A la requête sont annexées :

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

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

§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.

L'ouverture de fonds de limitation régis par différentes conventions internationales ou des parties du présent code basées sur celles-ci dessus ne peut cependant être demandée dans la même requête.

[Art. 3.3.3.19.](#) Dossier au greffe

Pour chaque fonds de limitation, un dossier est conservé au greffe, qui doit au moins contenir :

1° une copie certifiée conforme des ordonnances du président et des jugements rendus contradictoirement;

2° une copie certifiée conforme des publications visées à l'article 3.3.3.23, § 3 et des lettres visées à l'article 3.3.3.23, § 4;

3° un tableau récapitulatif des créances introduites, établi sous la responsabilité du greffier; et

4° les avis du liquidateur;

Chaque ayant droit peut gratuitement consulter le dossier et, pour autant qu'il paie les droits de greffe, en recevoir une copie.

Art. 3.3.3.20. Ordonnance d'ouverture

§ 1er. A la condition que le fonds de limitation proposé et la manière dont il est constitué soient conformes à la loi, en particulier à l'article 3.3.3.17, § 3 et 4, le président du tribunal de l'entreprise rend une ordonnance par laquelle il ouvre la procédure de limitation avec constitution du fonds.

Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions stipulées au précédent alinéa, le président peut autoriser le requérant à constituer le fonds pour un autre montant ou selon d'autres modalités.

§ 2. L'ordonnance d'ouverture détermine de quelle manière le fonds de limitation peut être constitué et mentionne le délai dans lequel le versement doit être effectué ou la garantie doit être fournie.

Le délai visé à l'alinéa 1er ne peut excéder un mois :

1° à compter de la communication par le liquidateur du compte sur lequel le versement doit être effectué; ou

2° à compter de la date de l'ordonnance d'ouverture, si une garantie doit être fournie.

Si le versement n'est pas effectué à temps ou que la garantie n'est pas fournie à temps, l'ordonnance d'ouverture est caduque.

§ 3. L'ordonnance d'ouverture désigne un ou plusieurs liquidateurs du fonds.

§ 4. L'ordonnance d'ouverture détermine la provision à payer par le requérant au liquidateur pour les coûts de la procédure de limitation. Le paiement doit s'effectuer dans le délai visé au § 2.

Art. 3.3.3.21. Liquidateurs

§ 1. Les liquidateurs d'un fonds de limitation sont choisis parmi les personnes inscrites sur une liste tenue par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise territorialement compétent. Le Roi peut réglementer plus précisément la procédure de nomination des candidats et les exigences en matière de formation et de compétences.

§ 2. Un appel peut être interjeté devant la Cour d'appel contre toute décision refusant ou radiant une inscription sur la liste des liquidateurs. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande. Le délai d'appel est d'un mois à compter du jour de la notification de la décision. Le cas échéant, la Cour ordonne l'inscription sur la liste.

§ 3. Une personne qui figure sur la liste peut, à sa propre demande, être rayée de la liste par l'assemblée générale du tribunal de l'entreprise. Une personne peut également être radiée de la liste en exécution d'un jugement rendu sur citation par le ministère public. Les débats sont menés à huis clos si l'intéressé en fait la demande.

§ 4. Lors de l'inscription sur la liste, les liquidateurs prêtent serment devant le président du tribunal de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831, en ajoutant les formules suivantes :

" Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. "

§ 5. Le liquidateur peut être chargé de la liquidation de plusieurs fonds de limitation.

§ 6. Le liquidateur confirme qu'il accepte de sa mission dans une affaire déterminée en signant au greffe, au plus tard le cinquième jour ouvrable suivant la désignation, le procès-verbal de désignation.

Le liquidateur mentionne au président du tribunal toutes les formes de conflit d'intérêts ou d'apparence de partialité. Le président évalue si le conflit d'intérêts ou l'apparence de partialité en question empêchent l'exécution de la mission en tant que liquidateur.

§ 7. Le tribunal de l'entreprise peut à tout moment remplacer le liquidateur ou l'un d'eux, ou augmenter ou réduire le nombre des liquidateurs.

Le liquidateur dont le remplacement est envisagé est préalablement convoqué et entendu en chambre du conseil. Le jugement est prononcé en audience publique.

Le jugement qui prononce le remplacement des liquidateurs est porté à sa connaissance par les soins du greffier. Il est publié par les soins du greffier dans les cinq jours à compter de sa date par extrait au Moniteur belge.

Si le liquidateur est remplacé à sa propre demande, cet élément doit être explicitement mentionné dans la publication précitée.

§ 8. La rémunération du liquidateur est déterminée par le président dans l'ordonnance visée à l'article 3.3.3.29, § 4. Cette détermination tient compte de la nature et de la complexité de la procédure de limitation. La rémunération ne peut être exclusivement exprimée en pourcentage du montant du fonds de limitation.

Art. 3.3.3.22. Constitution du fonds de limitation

§ 1er. En cas de versement en espèces, le liquidateur désigne l'organisme auprès duquel celles-ci seront déposées. Ce dépôt se fait au nom du liquidateur en sa qualité de liquidateur. Les intérêts sur les montants versés font partie du fonds de limitation.

§ 2. Dans le cas où le fonds de limitation est constitué en fournissant une garantie, celle-ci est constituée en faveur du liquidateur en sa qualité de liquidateur.

Art. 3.3.3.23. Ordonnance de disponibilité

§ 1er. Sur rapport du liquidateur confirmant que les montants ont été versés ou que la garantie a été fournie, et dans lequel il est communiqué que la provision pour les coûts a été payée, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 2. Si le liquidateur estime que la conversion en euros effectuée par le constituant du fonds n'est pas correcte,

il en fait mention dans son rapport. En pareil cas, le président peut, par ordonnance, ordonner les adaptations nécessaires et fixer les délais dans lesquels ces adaptations doivent être mises en oeuvre. Sur rapport du liquidateur confirmant ensuite que les adaptations ont été exécutées, le président constate dans une ordonnance que le fonds est constitué.

§ 3. L'ordonnance est publiée par les soins du liquidateur, dans les huit jours de sa date, par extrait :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

L'extrait mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du demandeur ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° la date et le numéro du rôle de l'ordonnance et le président qui a rendu l'ordonnance;

3° le montant du fonds de limitation;

4° le nom, les prénoms et l'adresse du liquidateur; et

5° le délai fixé par le liquidateur pour faire la déclaration de créance; si l'on s'attend à ce que des créanciers étrangers fassent une déclaration, ce délai doit être d'au moins six mois.

§ 4. En outre, le liquidateur envoie dans les cinq jours à compter de la date de l'ordonnance un envoi recommandé aux créanciers connus. L'envoi comprend les mêmes données que l'extrait visé au § 3.

§ 5. Une éventuelle faillite, un report de paiement ou une réorganisation judiciaire du constituant du fonds n'ont pas de conséquences pour le fonds.

Art. 3.3.3.24. Conséquences de la constitution de fonds

§ 1er. Si un fonds a été constitué conformément à l'article 3.3.3.17, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

§ 2. Après la constitution d'un fonds conformément à l'article 3.3.3.17, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

§ 4. Les effets juridiques visées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.

Art. 3.3.3.25. Déclaration de créances

§ 1er. Au plus tard le jour fixé par le liquidateur, les créanciers déposent une déclaration de leur créance, avec leurs pièces justificatives, par envoi recommandé ou contre récépissé, à l'adresse du bureau du liquidateur telle que mentionnée dans le jugement.

Chaque déclaration mentionne :

1° le nom, la forme juridique, le siège et les autres données d'identification du créancier ou, s'il s'agit d'une personne physique, son nom, ses prénoms, son lieu de naissance et son domicile;

2° le montant et les causes de la créance.

Elle est signée par le créancier ou par son avocat.

Sous réserve de l'application des conventions internationales, la déclaration contient, de la part du créancier qui n'a pas son domicile ou son siège dans un Etat membre de l'Union européenne, élection de domicile dans le ressort du tribunal auprès duquel la déclaration de créance doit s'effectuer. A défaut d'avoir élu domicile, toutes significations et toutes informations qui lui sont adressées peuvent être faites au greffe du tribunal.

§ 2. Si le créancier peut introduire sa créance à l'encontre non seulement du constituant du fonds, mais aussi d'un ou de plusieurs autres débiteurs, il doit informer le liquidateur des démarches qu'il entreprend à l'encontre de ses codébiteurs et des paiements qu'il obtient des dits codébiteurs.

§ 3. La déclaration de créance interrompt la prescription, y compris s'il est constaté ultérieurement qu'il n'existe aucun droit à la limitation de la responsabilité. La prescription ne recommence à courir qu'à compter de la clôture du fonds.

§ 4. Les intérêts légaux sur les sommes réclamées cessent d'augmenter à compter de l'ordonnance de disponibilité.

§ 5. Les créanciers connus ou inconnus qui ne déclarent pas leurs créances ne sont pas pris en considération pour la répartition. Ils peuvent cependant déclarer leurs créances aussi longtemps que le fonds n'est pas entièrement réparti. Les déclarations tardives n'ont pas d'influence sur les répartitions déjà effectuées ou définitivement arrêtées. Les créanciers qui ont déclaré tardivement leurs créances ne peuvent plus contester le droit à la limitation de la responsabilité ou le calcul du montant de la limitation, et ils ont seulement droit à un versement calculé sur la partie non encore répartie du fonds.

Art. 3.3.3.26. Vérification des créances

§ 1er. Dès que possible, le liquidateur vérifie les créances introduites. Si le créancier ne peut appuyer sa créance sur une décision judiciaire ou arbitrale, le liquidateur évalue le bien-fondé de la créance elle-même. Le liquidateur peut se concerter avec les créanciers et les débiteurs et il a le pouvoir d'exiger, dans le délai qu'il détermine, la transmission de pièces manquantes ou d'autres pièces pertinentes.

§ 2. Le liquidateur rédige un avis concernant les créances introduites dans lequel ces créances sont rejetées ou acceptées et qui, le cas échéant, contient également un projet de répartition. Il dépose cet avis au greffe et dans le même temps il le communique aux créanciers, au constituant du fonds et si possible aux autres personnes par qui le fonds est estimé avoir été constitué. Toutes les parties précitées disposent d'un délai d'un mois, à compter de la date de l'avis, pour déposer leurs éventuelles objections au greffe et les communiquer dans le même temps au liquidateur.

§ 3. Le liquidateur renvoie les objections introduites au tribunal de l'entreprise qui les évalue sur le fond. Le tribunal ainsi saisi est toujours compétent pour statuer sur le bien-fondé et sur l'importance des créances introduites.

§ 4. Si aucune objection n'a été introduite dans le délai fixé, l'avis du liquidateur est définitif et contraignant et les créances acceptées sont considérées comme fondées, y compris vis-à-vis des autres tribunaux.

§ 5. Le liquidateur peut, sur certaines matières, fournir un avis provisoire ou un avis partiel. Les paragraphes 2 à 4 sont d'application par analogie.

[Art. 3.3.3.27.](#) Contestation des condamnations sur le fond

§ 1er. Si le créancier dispose d'une condamnation belge ou étrangère, passée en force de chose jugée, du constituant du fonds ou d'une autre personne par qui le fonds de limitation est estimé avoir été constitué, le bien-fondé et l'étendue de la créance attribuée sont constatés, y compris vis-à-vis du liquidateur et des créanciers ou d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure en question.

Par dérogation à l'alinéa 1er, la condamnation peut encore être contestée par le liquidateur, ou par les créanciers, ou par d'autres personnes qui n'étaient pas parties à la procédure, s'il est établi :

1° que le débiteur a collaboré de manière frauduleuse avec le créancier pour permettre à ce dernier d'obtenir un avantage injustifié; ou

2° que le débiteur a mené la procédure en faisant preuve d'une extrême négligence.

§ 2. Le paragraphe 1er s'applique sous réserve des dispositions du Code judiciaire concernant la tierce-opposition et de l'article 25 du Code de droit international privé.

[Art. 3.3.3.28.](#) Répartition du fonds

§ 1. Sous réserve des articles 3.3.3.10, § 1er et 2 de même que des articles 3.3.3.11, 3.3.3.12 et 3.3.3.14 et, le cas échéant, la priorité applicable aux créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, aux bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation, le fonds de limitation est réparti entre les créanciers, proportionnellement aux montants de leurs créances reconnues contre le fonds.

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

§ 3. Le liquidateur peut procéder à des répartitions intermédiaires ou partielles.

§ 4. Les montants répartis sont librement cessibles.

§ 5. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu du présent chapitre.

§ 6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée selon la loi nationale applicable.

§ 7. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 5 et 6 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le juge peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir à cette date ultérieure ses droits contre le fonds.

§ 8. Si la personne responsable a intenté une action reconventionnelle jugée définitivement fondée, une compensation a lieu et le versement au créancier concerné est limité au solde.

§ 9. Si le créancier a déjà été partiellement payé en dehors de la procédure de limitation, le versement issu de la procédure de limitation est limité au solde.

[Art. 3.3.3.29.](#) Clôture du fonds de limitation

§ 1er. Après le paiement de toutes les créances, le surplus éventuel du fonds revient à celui qui l'a constitué ou à celui qui peut faire valoir ses droits à sa place.

§ 2. S'il est constaté qu'il n'existe pas de droit à la limitation de la responsabilité, ou que le fonds de limitation ne répond plus aux exigences, le fonds déjà constitué continue néanmoins d'exister et il est encore réparti dans le cadre de la procédure de limitation. Le liquidateur demande au président l'autorisation d'y procéder et il évalue ensuite les créances déclarées de la même manière et selon la même procédure que si le droit à la limitation de la responsabilité n'avait pas été perdu ou si le fonds de limitation continuait encore à répondre aux exigences. Si le fonds avait été constitué par la fourniture d'une garantie, cette garantie, de plein droit et quelle que soit sa formulation, est exigible à l'avantage du liquidateur. Les créanciers sont autorisés à se procurer immédiatement des garanties vis-à-vis de biens de personnes par lesquelles ou au nom desquelles le fonds avait été constitué, et à faire exécuter leurs créances pour le solde de leurs créances acceptées vis-à-vis des biens de la personne responsable. Le constituant du fonds ne peut plus invoquer les effets juridiques déterminées à l'article 3.3.3.24.

§ 3. Si le paragraphe 2 ne trouve pas à s'appliquer et que le fonds de limitation, pour quelque raison que ce soit, est dissous, les créanciers récupèrent tous les droits et les possibilités d'exécution dont ils disposaient avant la constitution du fonds.

§ 4. Après la répartition intégrale du fonds, ou si le fonds est dissous de toute autre manière, le liquidateur rend un avis final. Il le dépose au greffe et le communique dans le même temps aux créanciers, au constituant du fonds, et, si possible, aux autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds.

Les créanciers, le constituant du fonds et les autres personnes qui sont estimées avoir constitué le fonds peuvent introduire des objections à l'encontre de cet avis final, dans le délai et selon les modalités déterminés à l'article 3.3.3.31. Ces objections sont traitées conformément au même article.

Sur le rapport du liquidateur suivant lequel aucune objection n'a été introduite à l'encontre de l'avis final ou en cas d'appréciation définitive sur les réclamations à l'encontre de cet avis, le président indique dans une ordonnance que le fonds est clôturé.

Art. 3.3.3.30. Garantie additionnelle

Lorsque, dans le courant de la procédure de liquidation, il s'avère que la garantie fournie pour le paiement des intérêts légaux sera insuffisante, le liquidateur ou chaque créancier peut, par une requête adressée au président qui a rendu l'ordonnance d'ouverture, demander que la fourniture d'une garantie additionnelle soit imposé.

L'ordonnance mentionne le délai dans lequel la garantie additionnelle doit être fournie. Le greffier porte par pli judiciaire l'ordonnance à la connaissance du constituant du fonds.

Si la garantie additionnelle n'est pas fournie à temps, il est fait application de l'article 3.3.3.29, § 2.

Art. 3.3.3.31. Force juridique des ordonnances et objection contre les ordonnances

§ 1er. Les ordonnances du président ne portent préjudice au principal. Elles sont exécutoires par provision.

§ 2. Il ne peut être introduit d'objection aux ordonnances du président que selon les modalités déterminées dans les paragraphes ci-après.

§ 3. L'objection formulée contre l'ordonnance d'ouverture et l'ordonnance de disponibilité est présentée devant le tribunal de l'entreprise dont le président a rendu l'ordonnance en question. L'objection doit être introduite au plus tard trois mois après la publication prescrite par l'article 3.3.3.23, § 3, au Moniteur belge. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

L'objection est introduite par le dépôt d'une requête au greffe.

Le greffe, par pli judiciaire, porte la requête à la connaissance du liquidateur, des créanciers connus, du constituant du fonds et, si possible, des autres personnes par lesquelles le fonds est présumé avoir été constitué.

L'objection vise de plein droit aussi bien l'ordonnance d'ouverture que l'ordonnance de disponibilité.

L'objection est introduite à la première audience qui suit du tribunal.

A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa 1er, toutes les objections sont jointes par le tribunal.

Le tribunal de l'entreprise se prononce sur le fond sur toutes les contestations relatives à la constitution du fonds de limitation, sans être lié à cet égard par les ordonnances du président.

Il peut décider :

1° que le fonds de limitation a été valablement constitué; ou

2° que le fonds de limitation ne peut être constitué ou qu'il doit être dissous; ou

3° que le montant du fonds de limitation ou les modalités de sa constitution doivent être adaptés.

Dans le cas visé à l'alinéa 8, 3°, le tribunal détermine le délai dans lequel l'adaptation doit être effectuée. Le jugement est publié par extrait, par les soins du liquidateur, dans les huit jours à compter de sa date :

1° au Moniteur belge;

2° sur le site web du Registre naval belge;

3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

Si l'adaptation n'est pas exécutée dans les délais, il est fait application de l'article 3.3.3.29, § 2.

Durant la procédure d'objection, les effets juridiques de la constitution du fonds, déterminées à l'article 3.3.3.24, restent d'application et, le cas échéant, des répartitions intermédiaires ou partielles peuvent être effectuées.

§ 4. L'objection contre des ordonnances du président relatives à un fonds de limitation, autres que celles visées au § 3, telles que celles qui sont visées à l'article 3.3.3.24, est également portée devant le tribunal de l'entreprise. Cette objection doit être introduite au plus tard trois mois après la date de l'ordonnance. Le cas échéant, ce délai est prolongé conformément à l'article 55 du Code judiciaire.

Le tribunal de l'entreprise juge sur le fond, sans être lié par les ordonnances du président.

§ 5. Le jugement du tribunal relativement à l'objection élevée contre les ordonnances du président concernant le fonds de limitation a autorité de chose jugée vis-à-vis de chacun.

CHAPITRE 4. - Créances maritimes pour les navires estuaires

Art. 3.3.4.1. Navires estuaires

Les dispositions de la section 1re du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires estuaires. Les exploitants peuvent limiter les responsabilités conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 concernant les accidents dans les zones maritimes.

TITRE 4. - Personnes embarquées (réservé)

TITRE 5. - La mer et les ports

Art. 3.5.4.1. Navires estuaires

Les dispositions du chapitre 3 du titre 5 du livre 2 s'appliquent aux navires estuaires.

[TITRE 6.](#) - Affrètement et transport

[CHAPITRE 1er.](#) - Affrètement et formation des prix

[Art. 3.6.1.1.](#) Directive 96/75/CE

Le présent titre transpose la Directive 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté.

[Art. 3.6.1.2.](#) Notions

Dans le présent titre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

- 1° " prix " : l'indemnité due pour l'usage du bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises pendant toute la durée de cet usage;
- 2° " transporteur " : le propriétaire ou l'exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure;
- 3° " position de dépendance économique " : position de sujétion d'une entreprise à l'égard d'une ou plusieurs autres entreprises caractérisée par l'absence d'alternative raisonnablement équivalente et disponible dans un délai, à des conditions et à des coûts raisonnables, permettant à celle-ci ou à chacune de celles-ci d'imposer des prestations ou des conditions qui ne pourraient pas être obtenues dans des circonstances normales de marché;
- 4° " affrètement " : tout contrat qui a pour objet l'usage d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure pour le transport et/ou l'entreposage de marchandises pour le compte de tiers;
- 5° " transport pour compte propre " : le transport de marchandises effectué par une entreprise pour assurer ses besoins propres lorsque :
 - a) l'entreprise est propriétaire du bateau de navigation intérieure ou en a acquis la disposition exclusive;
 - b) le bateau de navigation intérieure est armé avec du personnel de l'entreprise;
 - c) le transport ne constitue qu'une activité accessoire de l'entreprise;
 - d) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou sont achetées, vendues, produites ou manufacturées par elle dans le cadre de son activité principale.

[Art. 3.6.1.3.](#) Application matérielle

Le présent titre et les dispositions de la partie 4 qui y ont trait ne s'appliquent pas aux bateaux de navigation intérieure destinés au transport professionnel de marchandises de moins de 20 mètres de long ou utilisés à cet effet.

[Art. 3.6.1.4.](#) Libertés

Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les affrètements sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés et le transport pour compte propre est librement effectué.

[Art. 3.6.1.5.](#) Interdictions

§ 1er. Est interdit le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position de dépendance économique dans laquelle se trouvent une ou plusieurs entreprises à son ou à leur égard, dès lors que la concurrence est susceptible d'en être affectée sur le marché belge concerné ou une partie substantielle de celui-ci. L'imposition de façon directe ou indirecte des tarifs ou de vente d'autres conditions de transaction non équitables peu être considérée comme une pratique abusive.

Il est également interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises sans qu'il soit assuré contre tous les risques de la navigation et qu'il remplisse toutes les prescriptions légales.

§ 2. Quiconque enfreint l'interdiction visée au paragraphe 1er, alinéa 1er, est tenu de l'acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et réglementaires de nature sociale et fiscale pendant l'utilisation du bateau de navigation intérieure.

[Art. 3.6.1.6.](#) La Commission navigation intérieure

§ 1er. Auprès de l'administration qui a la navigation intérieure dans ses attributions, il est institué une commission sous la dénomination " Commission navigation intérieure ".

La Commission navigation intérieure remplit les fonctions suivantes :

- 1° à la demande du ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions ou d'un intéressé, donner un avis motivé ou se concerter sur des questions relatives au secteur de la navigation intérieure, dont la fixation d'indicateurs pouvant servir d'aide pour l'application du présent titre ;
 - 2° à la demande de toutes les parties impliquées, faciliter la concertation sur l'application du présent titre entre les parties impliquées;
 - 3° les fonctions supplémentaires attribuées par le Roi.
- § 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure.

[Art. 3.6.1.7.](#) Déclaration au fonds de la navigation intérieure

Afin de pouvoir estimer le développement de la capacité de la flotte de navigation intérieure, le transporteur qui est établi en Belgique ou qui y a son siège informe le fonds de la navigation intérieure, instauré en exécution du

règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 19 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable, de son intention de mettre en service un bateau nouvellement construit ou importé.

La déclaration visée au premier alinéa doit être faite au moins six mois avant la mise en service effective du bateau. Le Roi détermine les modalités de la déclaration.

TITRE 7. - EVENEMENTS DE NAVIGATION

CHAPITRE 1er. - Avarie

Art. 3.7.1.1. Application internationale

§ 1er. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'exploitant, visée à l'article 3.7.1.7, § 2, est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.

§ 2. Les articles 3.7.1.5. et 3.7.1.6 sont d'application à la procédure en Belgique.

Art. 3.7.1.2. Clauses dérogatoires

Le présent chapitre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour toutes les parties concernées n'a été convenue.

Art. 3.7.1.3. Avarie particulière

Sans préjudice du droit éventuel à une indemnisation ou à un remboursement, les avaries particulières sont supportées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou payées par celui qui a exposé les dépenses.

Art. 3.7.1.4. Règles d'Avarie Commune IVR

§ 1er. Les avaries communes qui impliquent uniquement des bateaux de navigation intérieure sont réglées conformément aux dispositions des Règles d'Avarie Commune IVR.

§ 2. Le Roi établit la version applicable Règles d'Avarie Commune IVR et, le cas échéant, des dispositions qui remplacent ces règles.

Art. 3.7.1.5. Désignation des dispatcheurs

§ 1er. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, l'exploitant est habilité à désigner un dispatcheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement ou l'escale. L'exploitant devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.

§ 2. Au cas où l'exploitant n'a pas désigné de dispatcheur et ne l'a pas communiqué dans un délai raisonnable, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispatcheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Concernant le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la demande est introduite auprès du président du tribunal de l'entreprise d'Anvers. Le dispatcheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.

Art. 3.7.1.6. Rédaction et dépôt de la dispache

§ 1er. Le dispatcheur rédige la dispache.

§ 2. Les marchandises des parties qui ne reçoivent pas de communication de la désignation du dispatcheur ne peuvent être reprises dans la dispache.

§ 3. Une fois ses activités terminées, le dispatcheur envoie sa dispache provisoire à toutes les parties concernées pour qu'elles la lisent. Il fixe un délai raisonnable dans lequel les parties doivent formuler leurs remarques.

§ 4. Dans la dispache définitive, le dispatcheur tient compte des remarques reçues à temps.

§ 5. La dispache définitive est datée et signée par le dispatcheur. Sa signature est précédée du serment suivant : " Je jure d'accomplir mes missions en honneur et conscience, avec exactitude et probité. "

§ 6. La dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où le dispatcheur a été désigné. S'il a été désigné dans le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la dispache définitive est déposée au greffe du tribunal de l'entreprise d'Anvers.

Le jour du dépôt de la dispache, le dispatcheur envoie par envoi recommandé une copie de la dispache aux parties.

Les pièces originales que les parties ont fait parvenir au dispatcheur leur sont retournées.

Art. 3.7.1.7. Privilège et droit de rétention

§ 1er. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuelles à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire.

§ 2. L'exploitant dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.

Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 3. L'exploitant ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que l'outillage de

manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.

[Art. 3.7.1.8.](#) Livraison sans réserve

Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. L'exploitant peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. L'exploitant est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.

[Art. 3.7.1.9.](#) Dommages ou pertes récupérés par la suite

Si les dommages ou les pertes pour lesquels une indemnité a été accordée sont récupérés entièrement ou partiellement après l'exécution de la dispache, la valeur actuelle des marchandises récupérées ou de l'indemnité reçue doit être répartie proportionnellement entre les parties qui ont contribué, après déduction des dépenses encourues.

[Art. 3.7.1.10.](#) Prescription

Les actions en justice pour avarie commune sont prescrites deux ans après la fin de l'événement.

La désignation d'un dispacheur ou la formation d'une demande en désignation d'un dispacheur interrompt la prescription jusqu'au jour où le dispacheur a déposé la dispache définitive.

[CHAPITRE 2.](#) - Abordage

[Art. 3.7.2.1.](#) - Droit applicable

Les articles 2.7.2.1 à 2.7.2.11 s'appliquent par analogie aux abordages avec les bateaux de navigation intérieure.

Pour l'application de l'alinéa précédent, la notion de " bateaux de navigation intérieure " comprend également les petites embarcations, et les engins suivants sont assimilés à des bateaux de navigation intérieure : les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

[LIVRE 4.](#) - MISE EN APPLICATION

[TITRE 1.](#) - Sanctions

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

[Section 1ère.](#) - Degrés de sanction

[Art. 4.1.1.1.](#) Sanctions pénales et administratives

§ 1er. Les infractions décrites dans le présent code sont punies d'une sanction de niveau 1, 2, 3, 4, 5, 6 ou 7.

La sanction de niveau 1 consiste en une amende administrative de 10 à 200 euros.

La sanction de niveau 2 consiste soit en une amende pénale de 26 à 1.000 euros, soit en une amende administrative de 26 à 1.000 euros.

La sanction de niveau 3 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans et une amende pénale de 50 à 5.000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 50 à 5.000 euros.

La sanction de niveau 4 consiste soit en une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans et une amende pénale de 500 à 30 .000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 500 à 30 .000 euros.

La sanction de niveau 5 consiste soit en une peine d'emprisonnement de cinq ans à quinze ans et une amende pénale de 5.000 à 100 .000 euros, ou en l'une de ces peines seulement, soit en une amende administrative de 5.000 à 100 .000 euros.

La sanction de niveau 6 consiste en une réclusion de vingt ans à perpétuité et une amende pénale de 5.000 à 100.000 euros.

La sanction de niveau 7 consiste soit en une amende pénale de 250.000 euros à 1 .000 .000 euros, soit en une amende administrative de 250 .000 euros à 1 .000 .000 euros.

§ 2. Les décimes additionnels visés à l'article 1er, alinéa ^{1er}, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales sont également applicables aux amendes administratives visées dans le présent code.

L'autorité de sanction communique dans sa décision le coefficient de multiplication conformément à la loi précitée du 5 mars 1952 et mentionne le montant résultant de cette majoration.

[Section 2.](#) - Sanctions pénales

[Art. 4.1.1.2.](#) Récidive

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation, la peine pourra être portée au double du maximum. Le CHAPITRE V du Livre 1 du Code pénal n'est pas d'application.

[Art. 4.1.1.3. Participation](#)

Le CHAPITRE VII du Livre 1 du Code pénal est d'application.

Par dérogation à l'article 69 du Code pénal, la sanction à l'encontre des complices d'un crime ou d'un délit ne peut excéder deux tiers de celle qui leur serait appliquée, s'ils étaient les auteurs de ce crime ou délit.

[Art. 4.1.1.4. Circonstances atténuantes](#)

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite au-dessous du montant minimal porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 26 euros.

S'il existe des circonstances atténuantes, la peine d'emprisonnement peut être réduite conformément à l'article 85 du Code pénal.

[Art. 4.1.1.5. Responsabilité civile](#)

Les personnes qui, en vertu de l'article 1384 du Code civil, sont responsables des dommages-intérêts et des frais sont civilement responsables du paiement des amendes pénales auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.

[Section 3. - Sanctions administratives](#)

[Art. 4.1.1.6. Procédure](#)

Pour autant que les faits peuvent faire l'objet de poursuites pénales conformément à l'article 4.1.1.1, une amende peut être infligée conformément à la procédure prévue dans le chapitre 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

Sanctionner des faits qui sont uniquement punissables par une amende administrative, doit s'effectuer conformément à la procédure prévue au chapitre 3 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

[Art. 4.1.1.7. ^{\[1\]} Responsabilité civile](#)

Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du Code civil, des dommages-intérêts et frais, sont civilement responsables du paiement des amendes administratives auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 114, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 2. - Sanctions des infractions](#)

[Section 1ère. - Conventions et actes internationaux](#)

[Art. 4.1.2.1. Infraction à l'article 1.1.2.4](#)

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux arrêtés ayant été pris en application de l'article 1.1.2.4.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 :

1° quiconque enfreint une norme de produit prise en application de l'article 1.1.2.4 et adoptée en exécution de la législation communautaire mentionnée en annexe de la Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, si cet acte ou cette négligence illicite a eu lieu avec l'intention de provoquer le rejet, l'émission ou l'introduction d'une quantité de substances dans l'atmosphère, le sol ou les eaux, causant ou susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou une dégradation substantielle de la qualité de l'air, de la qualité du sol, ou de la qualité de l'eau, ou bien de la faune ou de la flore;

2° quiconque aura incité de manière intentionnelle à commettre l'infraction prévue au point 1°.

Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge peut ordonner, dans les cas déterminés par le Roi, la confiscation ou l'immobilisation du navire. L'immobilisation s'effectue à l'endroit et pour la durée déterminée par le juge, ainsi qu'aux frais et au risque du propriétaire.

[Section 2. - Navigation maritime](#)

[Sous-Section 1ère. - Navires](#)

[Art. 4.1.2.2. Infraction aux articles 2.2.1.2 à 2.2.1.11](#)

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine et quiconque enfreignant les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

[¹ Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 des informations erronées sciemment et volontairement au Registre naval belge.

§ 3. [¹ ...]¹

§ 4. Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation relative à l'enregistrement qui leur est imposée par les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou en vertu de ceux-ci peuvent être immobilisés par les agents chargés du contrôle de la

navigation jusqu'à l'accomplissement de cette obligation.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 115, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.3.](#) Infraction à l'article 2.2.2.3 ou 2.2.2.5

Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° le capitaine ou le propriétaire d'un navire belge qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable, autre qu'un certificat de jaugeage Suez ou Panama;

2° le capitaine ou le propriétaire d'un navire belge qui ne respecte pas l'obligation visée à l'article 2.2.2.5.

Aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

[Art. 4.1.2.4.](#) Infraction à l'article 2.2.2.9

Est puni d'une sanction de niveau 1 le capitaine ou son mandataire qui enfreint l'article 2.2.2.9.

[Art. 4.1.2.5.](#) Infraction à l'article 2.2.2.10 ou 4.2.1.27

Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque empêche ou entrave l'inspection visée à l'article 4.2.1.27, § 1er et 2;

2° quiconque refuse de donner suite à la demande de constatation de la jauge brute ou de la jauge nette du navire, visée à l'article 2.2.2.10.

[¹ Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 116, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.6.](#) Infraction aux articles 2.2.3.1 à [¹ 2.2.3.16]¹, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un navire ou fait naviguer dans les eaux maritimes belges ou les eaux intérieures belges un navire dont l'état compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou de l'environnement marin;

2° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait naviguer un navire sans certificat de navigabilité imposé en vertu des articles 2.2.3.6 à 2.2.3.9 ou des arrêtés d'exécution y afférents, ou au mépris de l'interdiction imposée par l'autorité compétente ou de son droit d'immobilisation exercé ou le fait prendre la mer sans une autorisation de départ.

Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque enfreint les articles 2.2.3.1 à [¹ 2.2.3.16]¹, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1, § 2 et 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents;

2° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente ou à des experts, effectuée en exécution des dispositions précitées.

Les sanctions visées au présent article sont également applicables lorsque les faits punissables ont été commis en dehors de la Belgique par le capitaine, les officiers ou par des personnes de nationalité belge.

Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 2 tout homme d'équipage qui provoque l'immobilisation ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations reconnues inexactes.

Si les allégations inexactes ont été faites sciemment, le coupable est puni d'une sanction de niveau 3.

§ 4. [¹ Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 117, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.7.](#) Infraction à l'article 2.2.5.43

Sont punis d'une sanction de niveau 3 le commandant et quiconque, ayant connaissance de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt visé à l'article 2.2.5.43, s'oppose à sa mise en oeuvre.

[Art. 4.1.2.8.](#) Infractions au Règlement SRC

§ 1er. Sans préjudice de l'application des peines plus strictes contenues dans le paragraphe 2, est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint le Règlement SRC.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 un propriétaire de navire, tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 14°, du Règlement SRC, d'un navire belge :

1° recyclé dans une installation de recyclage de navires non reprise dans la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément à l'article 16 du Règlement SRC; ou

2° recyclé et non en possession d'un certificat " Convient au recyclage " tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 22°, du Règlement SRC.

§ 3. [¹ Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 118, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.8/1.](#) [¹ Infractions au Règlement double coque

Est puni d'une sanction de niveau 7, le propriétaire de navire et/ou l'exploitant qui enfreint le Règlement double coque.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 119, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.8/2.](#) [¹ Infractions aux conventions internationales

Compte tenu des règles internationales, est puni d'une sanction de niveau 5, tout qui enfreint, dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWM, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire. Si une sanction spécifique est reprise dans le présent code ou dans une autre loi pour ces infractions, cette sanction spécifique prime le présent article.

L'alinéa 1er s'applique également aux infractions qui sont commises en pleine mer et lorsque le navire se trouve volontairement dans un port ou un terminal offshore belge, compte tenu des règles internationales en vigueur.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 119, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Sous-Section 2.](#) - Armateurs

[Art. 4.1.2.9.](#) Infraction à l'article 2.3.2.4 ou 4.2.1.29

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 2.3.2.4 ou la décision d'expulsion visé à l'article 4.2.1.29.

[Art. 4.1.2.10.](#) Infraction aux articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque exploite un [¹ navire de mer]¹ sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention BUNKER, la Convention CLC, la Convention WRC ou les articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17 du présent code soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.14, § 4; aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.

L'alinéa 1er est d'application :

1° aux [¹ navires de mer]¹ belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;

2° aux [¹ navires de mer]¹ étrangers, si le [¹ navire de mer]¹ touche, touchera ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 120, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.11.](#) Infraction aux articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28

Est puni d'une sanction de niveau 7 :

1° quiconque exploite un [¹ navire de mer]¹ sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.26, § 3.

2° quiconque exploite un [¹ navire de mer]¹ sans disposer de l'assurance ou de toute autre sûreté financière prescrite par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

L'alinéa 1er est d'application :

1° aux [¹ navires de mer]¹ belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;

2° aux [¹ navires de mer]¹ étrangers, si le [¹ navire de mer]¹ touche, touchera ou quitte un port du territoire belge.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 121, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Sous-Section 3.](#) - Personnes embarquées

[Art. 4.1.2.12.](#) Inbreuk op de artikelen 2.4.3.1 tot 2.4.3.6.

Le propriétaire ou exploitant du navire qui active une société de sécurité maritime sans remplir les conditions prévues à l'article 2.4.3.3. et ses arrêtés d'exécution, est sanctionné par une sanction du niveau 4.

Le propriétaire ou exploitant du navire qui a commis une infraction sur l'obligation de déclaration prévue à l'article 2.4.3.4. ou qui n'a pas conclu l'accord écrit dans l'article 2.4.3.5, est sanctionné par une sanction du niveau 2.

[Art. 4.1.2.13.](#) Infraction à l'article 2.4.4.1

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.4.1.

Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article ne peuvent pas être punies d'une amende administrative.

[Art. 4.1.2.14.](#) Infraction aux articles 2.4.4.2 à 2.4.4.3

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint les articles 2.4.4.2 ou 2.4.4.3.

[Art. 4.1.2.15.](#) Infraction répétée à l'article 2.4.5.3

Est puni d'une sanction de niveau 2 tout homme de l'équipage qui, durant un même voyage, commet à plusieurs reprises des fautes de discipline de maritimes telles que visées à l'article 2.4.5.3.

[Art. 4.1.2.16.](#) Infraction à l'article 2.4.5.4

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.4.

Le minimum de l'amende pénal ou administrative est doublé à l'égard du commandant qui commet l'infraction pendant qu'il est chargé de la conduite du navire.

[Art. 4.1.2.17.](#) Infraction à l'article 2.4.5.5

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.5.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet l'infraction mentionnée au paragraphe 1er si les faits ont eu pour conséquence un incendie à bord.

[Art. 4.1.2.18.](#) Infraction à l'article 2.4.5.6 ou 2.4.5.7

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.6 ou 2.4.5.7.

[Art. 4.1.2.19.](#) Infraction à l'article 2.4.5.8

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.8.

[Art. 4.1.2.20.](#) Infraction à l'article 2.4.5.9

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.9.

[Art. 4.1.2.21.](#) Infraction à l'article 2.4.5.10

Est puni des sanctions déterminées dans chapitre I du titre IX du livre II du Code pénal quiconque enfreint l'article 2.4.5.10. Si le délit est commis par le commandant ou par un homme d'équipage, ces peines ne peuvent toutefois pas être inférieures à celles prévues pour les vols domestiques.

[Art. 4.1.2.22.](#) Infraction à l'article 2.4.5.11

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.11 en mélangeant des vivres à des matières non nocives.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.11 à l'aide de matières nocives.

[Art. 4.1.2.23.](#) Infraction à l'article 2.4.5.12, § 1er ou 2

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.12, § 1er ou 2.

[Art. 4.1.2.24.](#) Infraction à l'article 2.4.5.12, § 3

Sans préjudice des articles 66 et 67, du Code pénal, est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.12, § 3.

[Art. 4.1.2.25.](#) Infraction à l'article 2.4.5.13

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.13 lorsque le navire est à l'abri dans un port.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.13 lorsque le navire est en rade foraine ou en mer. Dans ce dernier cas, la peine minimale sera doublée.

[Art. 4.1.2.26.](#) Infraction à l'article 2.4.5.14

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.14.

Si l'infraction est commise conjointement par des hommes d'équipage, la peine minimale sera doublée. S'il s'agit d'officiers, ils sont punis d'une sanction de niveau 5.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

[Art. 4.1.2.27.](#) Infraction à l'article 2.4.5.15

Est puni des sanctions prévues aux articles 271, 272 et 274 du Code pénal et suivant les distinctions y établies quiconque enfreint l'article 2.4.5.15

Si l'infraction est commise par plus d'un tiers de l'équipage, elle sera punie d'une sanction de niveau 5.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir

fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

[Art. 4.1.2.28.](#) Infraction à l'article 2.4.5.16

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.16.

[Art. 4.1.2.29.](#) Infraction à l'article 2.4.5.17

Est puni des sanctions prévues à l'article 280 du Code pénal, suivant les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 399, alinéa 2, 400 et 401 du même Code quiconque enfreint l'article 2.4.5.17.

[Art. 4.1.2.30.](#) Infraction à l'article 2.4.5.18

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.18.

Il ne sera toutefois prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du commandant ou d'un officier.

[Art. 4.1.2.31.](#) Infraction à l'article 2.4.5.19

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.19, § 1er;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.19, § 2.

§ 2. Est puni des sanctions prévues aux articles 257 et 266 du Code pénal quiconque enfreint l'article 2.4.5.19, § 3.

[Art. 4.1.2.32.](#) Infraction à l'article 2.4.5.20

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.20.

[Art. 4.1.2.33.](#) Infraction à l'article 2.4.5.21

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.21.

[Art. 4.1.2.34.](#) Infraction à l'article 2.4.5.22, § 1er

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint l'article 2.4.5.22, § 1er.

[Art. 4.1.2.35.](#) Infraction à l'article 2.4.5.22, § 2 ou 3

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.22, § 2^{er};

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.22, § 3.

§ 2. Si le coupable visé au paragraphe 1er fait partie de l'équipage d'un navire belge, le minimum de l'amende pénal ou administrative sera 500 euros.

[Art. 4.1.2.36.](#) Infraction à l'article 2.4.5.23

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.23.

[Art. 4.1.2.37.](#) Infraction aux articles 2.4.5.24 à 2.4.5.27

Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.24;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.25;

3° quiconque enfreint l'article 2.4.5.26;

4° quiconque enfreint l'article 2.4.5.27.

[Art. 4.1.2.38.](#) Infraction à l'article 2.4.5.28

Est puni des sanctions déterminées à l'article 501 du Code pénal quiconque enfreint l'article 2.4.5.28.

[Art. 4.1.2.39.](#) Infraction à l'article 2.4.5.29

Est puni des sanctions visées aux articles 16 et 17, § 2, de la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et les autres produits quiconque enfreint l'article 2.4.5.29.

[Art. 4.1.2.40.](#) Infraction à l'article 2.4.5.30

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint l'article 2.4.5.30.

[Art. 4.1.2.41.](#) Infraction aux articles 2.4.5.31 à 2.4.5.37, à l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910 et à l'article 10.1 de la Convention d'assistance 1989

Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.31;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.32;

3° quiconque enfreint l'article 2.4.5.33;

4° quiconque enfreint l'article 2.4.5.34;

5° quiconque enfreint l'article 2.4.5.35;

6° quiconque enfreint l'article 8 de la Convention sur les Abordages 1910;
7° quiconque enfreint l'article 10.1 de la Convention sur l'assistance 1989.

[Art. 4.1.2.42.](#) Infraction à l'article 2.4.5.36

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.36, § 1er, ou l'article 2.4.5.36, § 2.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction à l'article 2.4.5.36, § 3.

[Art. 4.1.2.43.](#) Infraction à l'article 2.4.5.37

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.37.

[Art. 4.1.2.44.](#) Infraction à l'article 2.4.5.38 ou 2.4.5.39

Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° quiconque enfreint l'article 2.4.5.38;

2° quiconque enfreint l'article 2.4.5.39.

[Art. 4.1.2.45.](#) Infraction à l'article 2.4.5.40

Est puni des sanctions prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 518 du Code pénal et suivant les distinctions y établies quiconque enfreint l'article 2.4.5.40, § 1er.

Les personnes embarquées qui enfreignent l'article 2.4.5.40, § 2, sont punies de la sanction directement inférieure, sauf en cas de crime punissable d'une réclusion à perpétuité. Dans ce cas, ces personnes sont punies de vingt à trente ans de réclusion.

Les sanctions déterminées à l'article 510 du Code pénal s'appliquent à quiconque enfreint l'article 2.4.5.40, § 3.

Les sanctions déterminées à l'article 516 du Code pénal s'appliquent à quiconque enfreint l'article 2.4.5.40, § 4.

[Art. 4.1.2.46.](#) Infraction à l'article 2.4.5.41

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 2.4.5.41, § 1er.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint l'article 2.4.5.41, § 2.

[Sous-Section 4.](#) - Mer et ports

[Art. 4.1.2.47.](#) Infraction à l'article 2.5.1.2

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint la Convention COLREG, l'article 2.5.1.2 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

[¹] Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 122, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.48.](#) Infraction au Règlement ISPS ou aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25

Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque enfreint le Règlement ISPS;

2° quiconque enfreint les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents;

3° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente, exécutée en vertu du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

[Art. 4.1.2.49.](#) Infraction aux articles 2.5.3.1 à [¹ 2.5.3.12]¹, 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 7 :

1° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affrètement d'un navire à bord duquel les articles 2.5.3.4 ou 2.5.3.10 [¹ ...]¹ n'ont pas été respectés;

2° sans préjudice du paragraphe 2, toute autre personne qui enfreint l'article 2.5.3.5 [¹ ...]¹.

[¹ 3° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affrètement d'un navire qui enfreint les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.]¹

Si le navire est un navire de plaisance ou un navire de pêche, les infractions seront punies d'une sanction de niveau 4.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, le maximum de l'amende pénal ou administrative sera doublé.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° le capitaine d'un navire autre qu'un navire de plaisance ou de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7, 2.5.3.8 ou 2.5.3.10 [¹ ...]¹, qui s'oppose aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observe pas les obligations imposées par ces dispositions;

2° le patron ou le conducteur d'un navire de plaisance ou d'un navire de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telle que visée à l'article 4.2.1.34, § 6 à 7;

3° les officiers ou d'autres membres de l'équipage d'un navire qui enfreignent l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7 ou 2.5.3.10 [¹ ...]¹, qui s'opposent aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observent pas les obligations imposées par ces dispositions;

[¹ 4° le commandant, les officiers ou d'autres membres de l'équipage qui enfreignent les arrêtés d'exécution du

livre 2, titre 5, chapitre 3.]¹

§ 3. Dans les cas suivants, le juge prononce de quelque façon que ce soit une peine d'emprisonnement :

1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales et végétales ou à des parties de celles-ci;

2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324bis du Code pénal.

3° l'infraction a causé la mort d'une personne.

§ 4. Le paragraphe précédent s'applique sous réserve du droit international, notamment l'article 230 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer.

§ 5. Celui qui est condamné à une amende pénale visée au paragraphe 1 ou 2 ou qui consent à conclure une transaction conformément à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle est tenu de verser directement vingt pour cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.

§ 6. Sans préjudice de l'application du Livre I du Code pénal, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, alinéa 2, du Code pénal, peut toujours être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour l'infraction aux articles 2.5.3.1 à [¹ 2.5.3.12]¹ ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41 du présent code [¹ ou les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3]¹.

§ 7. Les navires immobilisés en mer ou dans des ports belges en vertu de l'article 4.2.1.34, § 6 à 7, sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal aux amendes maximales prévues aux paragraphes 1er et 2, majoré des décimes additionnels. Le versement de la caution peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.

§ 8. L'amende imposée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, une transaction ou une décision définitive consécutive à une poursuite administrative, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.

Le solde du montant est immédiatement restitué.

Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

[¹ § 9. Par dérogation à l'article 4.1.1.1 et aux paragraphes 1er et 2, les rejets de substances nocives interdites dans l'atmosphère par les navires sont uniquement punis d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 123, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Sous-Section 5. - Affrètement et transport

Art. 4.1.2.50. Infraction au Règlement concernant les droits des passagers

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 1 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 12 du Règlement concernant les droits des passagers;

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 6 du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 8 du Règlement concernant les droits des passagers;

3° quiconque commet une infraction à l'article 15 du Règlement concernant les droits des passagers;

4° quiconque commet une infraction à l'article 16 du Règlement concernant les droits des passagers;

5° quiconque commet une infraction à l'article 17 du Règlement concernant les droits des passagers;

6° quiconque commet une infraction à l'article 18 du Règlement concernant les droits des passagers;

7° quiconque commet une infraction à l'article 19 du Règlement concernant les droits des passagers;

8° quiconque commet une infraction à l'article 22 du Règlement concernant les droits des passagers;

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 9 du Règlement concernant les droits des passagers;

3° quiconque commet une infraction à l'article 10 du Règlement concernant les droits des passagers;

4° quiconque commet une infraction à l'article 11 du Règlement concernant les droits des passagers;

5° quiconque commet une infraction à l'article 13 du Règlement concernant les droits des passagers;

6° quiconque commet une infraction à l'article 23 du Règlement concernant les droits des passagers;

§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;

2° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;

3° quiconque commet une infraction à l'article 14 du Règlement concernant les droits des passagers;

4° quiconque commet une infraction à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers.

[¹ § 5. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 124, 006; En vigueur : 16-09-2021>

Sous-Section 6. - Evénements de navigation

Art. 4.1.2.51. Infraction à la Convention FUND, au Protocole FUND 2003 et aux articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2

§ 1er. Est punie d'une sanction de niveau 4 toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à

contribution sur le territoire belge et qui enfreint les articles 10 de la Convention FUND 1992 et du Protocole FUND 2003, ainsi que quiconque enfreint les articles 2.7.3.12, 2.7.3.13, 2.7.3.14 et 4.2.4.2, § 1er, alinéa 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, alinéa 1er, sont civilement responsables du paiement de l'amende et des frais auxquels leurs organes, préposés, mandataires ou représentants ont été condamnés.

Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement d'amendes et de frais prononcés en vertu du paragraphe 1er.

[Art. 4.1.2.52.](#) Infraction aux articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7 ou à l'article 2.7.6.14

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque :

1° enfreint les articles 2.7.6.3 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14;

2° enfreint les arrêtés pris en exécution des articles 2.7.6.2 à 2.7.6.7, en combinaison ou non avec l'article 2.7.6.14.

[Art. 4.1.2.53.](#) Infraction à la Convention WRC et aux articles 2.3.2.8, 2.3.2.11, 2.7.6.10 et 2.7.6.12

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 :

1° quiconque enfreint les articles 9.2 et 9.3, de la Convention WRC;

2° quiconque enfreint l'article 2.3.2.8, § 8, ou 2.3.2.14, § 3;

3° quiconque enfreint l'article 2.7.6.12.

Les infractions visées au présent paragraphe peuvent être poursuivies en Belgique.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque ne respecte pas les obligations imposées par l'article 2.7.6.10, § 2.

[Art. 4.1.2.54.](#) Infraction aux articles 2.7.7.1 à 2.7.7.25

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 2.7.7.1 à 2.7.7.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents, ou qui entrave l'exécution de la mission de l'OFEAN ou d'un autre organisme d'enquête compétent effectuée en vertu de ces dispositions.

§ 2. Toute violation du secret professionnel visé à l'article 2.7.7.6, § 2, est punie des sanctions déterminées à l'article 458 du Code pénal.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, est punie d'une sanction de niveau 4 la personne qui dévoile l'identité d'une personne qui requiert l'anonymat conformément à l'article 2.7.7.18, § 2.

[Section 3.](#) - Navigation intérieure

[Art. 4.1.2.55.](#) Infraction aux articles 3.2.1.1 à 3.2.1.5

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint les articles 3.2.1.1. à 3.2.1.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 3.2.1.1 à 3.2.1.5, des informations erronées sciemment et volontairement au Registre naval belge.

[Art. 4.1.2.56.](#) Infraction aux articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.

[¹ Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 125, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.57.](#) Infraction aux articles 3.3.4.1

Toute personne qui exploite un navire estuaire sans avoir à bord les certificats valables conformément à l'article 3.3.4.1. ou conformément à l'article 2.3.2.14, § 4, disponibles dans un registre électronique, est sanctionné par une sanction du niveau 5. [¹ Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 126, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.58.](#) Infraction aux articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint les articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge ne peut pas prononcer la confiscation spéciale du navire en s'appuyant uniquement sur l'infraction précitée.

En cas de condamnation du transporteur, le juge peut toutefois imposer l'interdiction temporaire d'utiliser le navire ayant servi à commettre l'infraction en vue du transport ou de l'entreposage de marchandises par les eaux intérieures belges. Cette interdiction ne peut pas dépasser les deux ans et ne peut être inférieure à un mois.

L'interdiction commence à compter du jour où la condamnation contradictoire ou par défaut ayant force de chose jugée.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint la disposition du jugement ou de l'arrêt imposant

une interdiction en application du § 2.

De plus, en cas de constatation du non-respect de l'interdiction fixée en vertu du § 2, les agents chargés du contrôle de la navigation sont habilités à immobiliser temporairement le navire concerné aux frais et risques du propriétaire, pour une durée égale à celle pendant laquelle l'interdiction n'a pas été respectée.

[Art. 4.1.2.59.](#) Infraction à la Convention CDNI

Est puni d'une sanction de niveau 2 quiconque enfreint la Convention CDNI ou ses arrêtés d'exécution, sans préjudice de l'indemnisation éventuelle.

[Section 4.](#) - Mise en application

[Art. 4.1.2.60.](#) Empêchement ou entrave d'application

Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque empêche ou entrave la mise en application régie par le présent code ou en vertu de celui-ci, y compris le constat d'infractions et l'enquête par les membres du personnel des autorités compétents et par les experts désignés par les autorités.

[Art. 4.1.2.61.](#) Outrage ou coup envers les contrôleurs de la navigation ou de la Police de la navigation

Est punie des sanctions prévues aux articles 276 et 280 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 299, 400 et 401 du même Code, ainsi que des articles 2.4.5.16 et 2.4.5.17 du présent code, toute personne outrageant ou frappant les contrôleurs de la navigation ou de la Police de la navigation dans l'exercice ou dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

[Art. 4.1.2.62.](#) Infraction à l'article 4.2.1.15

Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque ne respecte pas les mesures prescrites en application de l'article 4.2.1.15.

[Art. 4.1.2.63.](#) Infraction à l'article 4.2.2.6

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux décisions prises en exécution de l'article 4.2.2.6.

§ 2. Lors de la constatation d'une des infractions visées au paragraphe 1er, si le fait n'a pas causé de dommage à des tiers et moyennant l'accord du contrevenant, une somme peut être immédiatement perçue. Le Roi détermine :

1° le montant de la somme précitée, qui ne peut pas être inférieur à 500 euros sans toutefois dépasser le maximum de l'amende applicable à l'infraction, majoré des décimes additionnels;

2° les autres règles relatives au recouvrement de la somme.

Le paiement de la somme éteint l'action publique et les poursuites administratives, sauf si le Ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer l'action publique. Cette notification a lieu par un envoi recommandé; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt.

§ 3. Si le contrevenant ou son représentant légal en Belgique ne paie pas immédiatement la somme proposée, il devra consigner entre les mains des contrôleurs de la navigation agissant ou des membres du personnel de la Police de la navigation une somme destinée à couvrir l'amende due et les frais de justice éventuels.

Le Roi détermine le montant de la somme à consigner, ainsi que les modalités de sa perception.

Le navire piloté par le contrevenant sera immobilisé, à ses frais et à ses risques, jusqu'au paiement de la somme précitée et jusqu'à la fourniture de la preuve que les coûts exposés le cas échéant pour la garde du navire ont été payés.

Si la somme précitée n'est pas payée à l'expiration d'un délai de 96 heures à compter du constat de l'infraction, le Ministère public pourra ordonner la saisie du navire.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du navire ou à son représentant en Belgique dans les deux jours ouvrables.

Les risques et les frais afférents au navire restent à charge du contrevenant pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais de conservation éventuellement exposés.

§ 4. Si cette action publique aboutit à une condamnation de l'intéressé ou de son représentant en Belgique ou si la poursuite administrative aboutit à l'imposition d'une amende administrative, les dispositions suivantes seront d'application :

1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice, l'amende prononcée et les contributions légales dues à l'Etat; l'excédent éventuel est restitué;

2° si le navire est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du navire, à défaut du paiement de l'amende, des frais de justice et des contributions légales dues à l'Etat dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

La recette de la vente du navire appartient de plein droit à l'Etat pour la partie des amendes prononcées, des frais de justice, ainsi que les frais éventuels de remorquage et de conservation du navire et les contributions légales dues à l'Etat. L'excédent éventuel est restitué au propriétaire du navire vendu.

§ 5. En cas d'acquiescement de l'intéressé, ou, en cas de poursuite administrative, si aucune amende administrative n'est imposée, la somme perçue ou consignée ou le navire saisi est restitué; les frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, sont à charge de l'Etat.

§ 6. En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé ou de suspension du prononcé, si, pour l'intégralité de

l'amende administrative imposée, un sursis d'exécution est accordé ou l'autorité de sanction procède à une simple déclaration de culpabilité, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice éventuellement dus; le navire saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, et des frais de justice dus à l'Etat.

§ 7. Lorsque le Ministère public décide de ne pas poursuivre, que l'autorité de sanction classe l'affaire sans suite ou lorsque l'action publique et les poursuites administratives sont éteintes ou prescrites, la somme consignée ou le navire saisi est restitué.

§ 8. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont chargés de l'exécution des paragraphes 2 à 7, pour autant qu'ils aient été individuellement mandatés à cette fin par le procureur général près la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur lieu d'affectation.

[Section 5.](#) [¹ - Navigation de plaisance]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 127, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.1.2.64.](#) [¹ Infractions au Livre 5

§ 1er. Le propriétaire d'un navire de plaisance utilisé dans les eaux belges, excepté la ZEE, et non inscrit conformément à l'article 5.2.1.1 et la personne qui navigue avec ce navire à ce moment-là sont sanctionnés par une amende administrative de niveau 2.

§ 2. Les infractions aux autres dispositions de la section 1re du chapitre 1er du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.

§ 3. Les infractions aux dispositions de la section 1re du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3.

§ 4. Naviguer avec un navire de plaisance sans disposer du brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire correct est sanctionné par une amende administrative de niveau 2.

§ 5. Les infractions aux autres dispositions de la section 2 du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.

§ 6. Les infractions à l'article 5.5.2.1 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3. Les infractions aux dispositions déterminées en exécution de l'article 5.5.2.2, 2° sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.

§ 7. Les infractions aux arrêtés d'exécution déterminés en exécution de l'article 5.1.1.2, § 3 et de l'article 5.3.1.2 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.

§ 8. Si les infractions sont commises avec un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles, les montants visés aux paragraphes 1 à 7 sont doublés.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 127, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[TITRE 2.](#) - Constatation des infractions

[CHAPITRE 1er.](#) - Le Contrôle de la navigation

[Section 1ère.](#) - Organisation et compétences générales

[Art. 4.2.1.1.](#) Organisation

Le Roi règle l'organisation du Contrôle de la navigation et détermine plus particulièrement sa structure hiérarchique. Il peut déterminer plus précisément la manière dont les contrôleurs de la navigation qui en font partie doivent accomplir leurs tâches.

[Art. 4.2.1.2.](#) Compétences

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :

1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;

2° plus particulièrement :

a) la réception des contrats d'engagement maritime à bord des navires, envoyés en exécution des dispositions de l'article 37 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail;

b) l'établissement des documents légaux et réglementaires en cas de perte de l'équipage ou d'une partie de celui-ci;

c) le contrôle du respect des articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code et les arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention PAL, de la Convention WRC et du Règlement PAL;

d) le contrôle du respect des articles 4.4.1.1 à 4.4.1.7 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement concernant les droits des passagers;

e) le contrôle du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement ISPS, en ce qui concerne la surveillance à bord des navires et la surveillance des installations portuaires; les membres du personnel désignés à cet effet font rapport au président de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime;

3° la prise de tous les autres actes de nature administrative destinés au respect des règles ayant trait à la navigation, à l'exception des mesures de police visées à l'article 3, 1°, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, et la prise de toutes les mesures administratives qu'ils estiment nécessaires afin de faire respecter la réglementation applicable et de garantir la sécurité de la navigation;

4° la recherche et la constatation des infractions décrites par ou en vertu du présent code et la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation;

§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent, de leur propre avis, notamment procéder :

1° à la fourniture de renseignements et de conseils, ayant trait notamment aux moyens les plus efficaces pour le respect des dispositions déterminées par ou en vertu du présent code ou de la loi;

2° à la fourniture d'avertissements;

3° à l'octroi au contrevenant d'un délai pour lui permettre de respecter ses obligations;

4° à la prise des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18;

5° à l'établissement d'un procès-verbal d'infractions.

[Art. 4.2.1.3. Qualité d'officier de police judiciaire](#)

§ 1er. Le Roi peut octroyer à certains contrôleurs de la navigation la qualité d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi.

Les compétences d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi, octroyées aux contrôleurs de la navigation désignés par le Roi, ne peuvent être exercées qu'en vue de la recherche et de la constatation des infractions visées dans le présent code ou dans la loi.

§ 2. Afin de pouvoir exercer leurs compétences d'officier de police judiciaire, les contrôleurs de la navigation visés au paragraphe 1er prêtent serment de la façon prescrite par le décret du 20 juillet 1831 entre les mains du procureur général du ressort de leur domicile, en y ajoutant les mots :

" Je jure de remplir fidèlement les fonctions qui me sont dévolues en honneur et conscience, avec exactitude et probité ".

§ 3. Qu'ils aient été ou non désignés officiers de la police judiciaire, les contrôleurs de la navigation peuvent exercer leurs compétences en dehors du ressort de leur domicile.

[Art. 4.2.1.4. Nécessité et opportunité des moyens affectés](#)

Lors de l'exercice de leurs compétences, les contrôleurs de la navigation doivent veiller à ce que les moyens qu'ils utilisent soient nécessaires et appropriés.

[Art. 4.2.1.5. Pouvoir d'enquête](#)

Sans préjudice des autres dispositions de ce chapitre, les contrôleurs de la navigation peuvent procéder à tout examen, contrôle et audition et recueillir toutes les informations qu'ils estiment nécessaires afin de s'assurer que les dispositions de la législation dont ils exercent la surveillance sont effectivement observées.

[Art. 4.2.1.6. Titre de légitimation](#)

Les contrôleurs de la navigation exercent leurs missions munis du titre de légitimation de leur fonction.

Les contrôleurs de la navigation doivent toujours présenter leur titre de légitimation.

Le Roi détermine le modèle de ce titre de légitimation.

[Art. 4.2.1.7. Contrôle d'identité](#)

Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre l'identité de toute personne dont ils estiment l'identification nécessaire pour l'exercice de la surveillance.

Ils peuvent, à cet effet, exiger de ces personnes la présentation de documents officiels d'identification.

Ils peuvent en outre identifier ces personnes à l'aide de documents non officiels que celles-ci leur soumettent volontairement lorsque ces personnes ne sont pas en mesure de présenter des documents officiels d'identification ou lorsque les contrôleurs de la navigation doutent de leur authenticité ou de l'identité de ces personnes.

Les contrôleurs de la navigation peuvent également essayer de rechercher l'identité de ces personnes au moyen de constatations par image, quel qu'en soit le support, dans les cas et conditions et selon les modalités déterminés à l'article 4.2.1.16.

[Art. 4.2.1.8. Audition](#)

Les contrôleurs de la navigation peuvent interroger, soit seuls, soit ensemble, soit en présence de témoins, toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire, sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance.

[Art. 4.2.1.9. Recherche et visite domiciliaire](#)

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les navires et moyens de transport, en ce compris les navires belges qui se trouvent en dehors des eaux belges, ainsi que pénétrer dans tous les locaux qui ont trait à la navigation et tous les autres lieux qui sont soumis à leur surveillance ou dans lesquels ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer que s'y déroulent des activités soumises à leur surveillance, pour autant qu'ils l'estiment raisonnablement nécessaire en vue de l'accomplissement de leur mission.

Si nécessaire, ils pourront faire appel à la force publique afin d'avoir accès à ces endroits.

[1] Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les ports de plaisance belges.]¹

§ 2. Les contrôleurs de la navigation ont uniquement accès aux espaces habités dans les cas suivants :

1° lorsqu'ils se rendent sur place pour constater une infraction en flagrant délit;

2° à la demande ou avec l'accord de la personne qui a la jouissance réelle de l'espace habité; la demande ou l'accord doit être donné par écrit et préalablement à la visite domiciliaire;

3° en cas d'appel provenant de ce lieu;

4° en cas d'incendie ou d'inondation;

5° lorsqu'ils sont en possession d'une autorisation de visite domiciliaire délivrée par le juge d'instruction. Dans ce cas, la visite domiciliaire est effectuée sous la direction d'un contrôleur de la navigation qui a la qualité d'officier de police judiciaire auxiliaire procureur du Roi, conformément à l'article 4.2.1.3.

§ 3. Pour obtenir une autorisation de visite domiciliaire, les contrôleurs de la navigation adressent une demande motivée au juge d'instruction. Cette demande contient au moins les données suivantes :

1° l'identification des espaces habités qui font l'objet de la visite domiciliaire;

2° la législation dont le respect est vérifié dans le cas d'espèce;

3° les infractions qui font l'objet du contrôle;

4° tous les documents et renseignements desquels il ressort qu'une visite domiciliaire est nécessaire.

Les contrôleurs de la navigation peuvent obtenir une autorisation de visite domiciliaire pour l'accès aux espaces habités après 21 heures et avant 5 heures moyennant une motivation spéciale de la demande au juge de police.

§ 4. Le juge de police décide d'autoriser une visite domiciliaire dans un délai de 48 heures maximum après réception de la demande.

Cette décision est motivée.

La décision à propos d'une demande de visite domiciliaire après 21 heures et avant 5 heures doit être spécialement motivée.

Aucune voie de recours n'est possible contre la décision du juge de police.

A l'exception des pièces qui permettent de déduire l'identité de l'auteur d'une éventuelle plainte ou dénonciation et sans préjudice de l'application de l'article 4.2.1.19, § 2, toutes les pièces motivant l'obtention d'une autorisation de visite domiciliaire, telle que visée au paragraphe 2, alinéa 1er, doivent être versées au dossier répressif ou au dossier dans le cadre duquel une amende administrative peut être infligée.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 128, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.10.](#) Examen de supports d'information

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander la consultation des supports d'information qui se trouvent aux endroits soumis à leur surveillance, même lorsque les contrôleurs de la navigation ne sont pas chargés de la surveillance de la réglementation concernée.

On entend par " supports d'information ", tous les supports d'information sous quelque forme que ce soit, comme des livres, registres, documents, supports d'information numériques ou digitaux, disques, bandes, y compris ceux qui sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique.

Les contrôleurs de la navigation peuvent également se faire fournir l'accès aux supports d'information visés à l'alinéa 1er qui sont accessibles à partir des lieux précités par un système informatique ou par tout autre appareil électronique.

Les contrôleurs de la navigation peuvent procéder à la recherche et à l'examen des supports d'information visés à l'alinéa précédent :

1° lorsque les supports d'information ne sont pas présentés volontairement, sans toutefois que personne ne s'oppose à cette recherche ou à cet examen;

2° lorsque les personnes susceptibles de produire volontairement les supports d'information précités ne sont pas joignables au moment du contrôle.

Les contrôleurs de la navigation peuvent uniquement procéder à la recherche ou à l'examen de ces supports d'information à condition que la nature de la recherche ou celle de l'examen l'exige lorsque le danger existe qu'à l'occasion du contrôle, ces supports d'information ou les données qu'ils contiennent disparaissent ou soient modifiés.

Un procès-verbal pour obstacle à la surveillance est établi à l'encontre de la personne qui s'oppose à la recherche ou à l'examen.

§ 2. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander la consultation des supports d'information qui contiennent n'importe quelle autre donnée, en ce compris les livres et documents professionnels des entreprises qui sont soumises à leur surveillance lorsqu'ils l'estiment nécessaire en vue d'exécuter leur mission, et peuvent procéder à leur examen.

Ils disposent également de cette compétence à propos des données qui sont accessibles par le biais d'un système informatique ou de tout autre appareil électronique.

Ils peuvent également exiger les indispensables explications à propos de données.

§ 3. Lorsque les données visées aux paragraphes 1er et 2 sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique, les contrôleurs de la navigation ont le droit de se faire communiquer, dans la forme demandée par eux, les données enregistrées sur ces supports d'information sous une forme lisible et intelligible.

§ 4. Lorsque les données visées au paragraphe 1er sont accessibles par un système informatique ou par tout autre appareil électronique à partir d'un lieu qui est soumis à la surveillance des contrôleurs de la navigation, un

droit d'accès par voie électronique au système informatique ou à tout autre appareil électronique et à ces données doit être garanti aux contrôleurs de la navigation, le droit d'accès physique à l'intérieur du boîtier du système informatique ou de tout autre appareil électronique, ainsi qu'un droit de téléchargement et d'utilisation par voie électronique de ces données.

Les contrôleurs de la navigation bénéficient également des droits visés à l'alinéa précédent lorsque le lieu de conservation de ces données est situé dans un autre pays et que ces données sont accessibles en Belgique par voie électronique à partir d'un lieu qui est soumis au contrôle des contrôleurs de la navigation.

Les contrôleurs de la navigation veillent à assurer l'intégrité des données récoltées et du matériel auquel ils ont accès.

§ 5. Tout qui recourt à un système informatique ou à tout autre appareil électronique pour établir, tenir ou conserver les données visées au paragraphe 1er est tenu, lorsqu'il en est requis par les contrôleurs de la navigation, de leur communiquer, sans déplacement, les dossiers d'analyse, de programmation, de gestion et d'exploitation du système utilisé.

§ 6. Les contrôleurs de la navigation peuvent vérifier, au moyen du système informatique ou par tout autre appareil électronique, la fiabilité des données et traitements informatiques, en exigeant la communication de pièces spécialement établies en vue de présenter les données enregistrées sur les supports informatiques sous une forme lisible et intelligible.

§ 7. Les contrôleurs de la navigation peuvent prendre des copies, sous n'importe quelle forme, des supports d'information visés aux paragraphes 1er et 2 ou des données qu'ils contiennent, ou se les faire fournir sans frais. Les contrôleurs de la navigation demandent de préférence une copie électronique.

Lorsqu'il s'agit des supports d'information visés au paragraphe 1er qui sont accessibles par un système informatique, les contrôleurs de la navigation peuvent, au moyen du système informatique ou par tout autre appareil électronique, effectuer des copies, dans la forme qu'ils souhaitent, de tout ou partie des données précitées.

§ 8. Sont considérés comme des supports d'information au sens du paragraphe 1er, alinéa 1er, les documents exigés par la loi ou en vertu de celle-ci devant se trouver à bord d'un navire, quelle que soit sa nationalité.

[Art. 4.2.1.11.](#) Immobilisation du navire

En cas de présomption sérieuse d'infractions telles que visées au titre 1, les contrôleurs de la navigation peuvent interdire au commandant de quitter les ports belges avec son navire, sauf si une garantie bancaire est fournie en caution sans frais pour l'autorité à concurrence du montant fixé par le Contrôle de la navigation. Ce montant ne peut pas excéder l'amende maximale pour les infractions, majorée des décimes additionnels. La garantie bancaire doit être fournie par une banque établie en Belgique.

L'amende imposée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, un règlement à l'amiable ou une décision définitive consécutive à une poursuite administrative, selon le cas, est récupérée sur la garantie bancaire.

[Art. 4.2.1.12.](#) Saisie et mise sous scellés de supports d'information

Les contrôleurs de la navigation peuvent saisir ou mettre sous scellés les supports d'information visés à l'article 4.2.1.10, § 1er.

Ils disposent de ces compétences lorsque cela s'avère nécessaire à la recherche, à l'examen ou à l'établissement de la preuve d'infractions ou lorsque le danger existe que les infractions persistent avec ces supports d'information ou que de nouvelles infractions soient commises.

Lorsque la saisie est matériellement impossible, ces données, tout comme les données qui sont nécessaires pour pouvoir les comprendre, sont copiées sur des supports appartenant à l'autorité. En cas d'urgence ou pour des raisons techniques, il peut être fait usage des supports qui sont à la disposition des personnes autorisées à utiliser le système informatique.

[Art. 4.2.1.13.](#) Traduction de données

Lorsqu'ils l'estiment nécessaire en vue d'un contrôle, les contrôleurs de la navigation peuvent exiger une traduction des données visées à l'article 4.2.1.10, § 1er, dans une des langues nationales ou l'anglais si elles sont établies dans une autre langue qu'une des langues nationales ou l'anglais.

[Art. 4.2.1.14.](#) Examen de marchandises

Les contrôleurs de la navigation peuvent soumettre, ou faire soumettre à un examen, toutes les matières ouvrées ou achevées, tous les produits et substances qui sont conservés, utilisés ou manipulés ou qu'ils trouvent aux endroits auxquels ils ont accès, et peuvent en prélever, ou faire prélever et emporter des échantillons aux fins d'analyse ou pour l'administration de la preuve d'une infraction, pourvu que les détenteurs de ces matières, produits et substances en soient avertis.

Le cas échéant, les détenteurs desdits produits, matières et substances doivent fournir les emballages nécessaires pour le transport et la conservation de ces échantillons.

Le Roi détermine les autres règles selon lesquelles ces échantillons sont prélevés, emportés et analysés ainsi que les autres modalités de l'agrément des personnes, physiques ou morales, compétentes pour exécuter les analyses.

[Art. 4.2.1.15.](#) Saisie et mise sous scellés de marchandises

Les contrôleurs de la navigation peuvent saisir ou mettre sous scellés, aux frais et aux risques du propriétaire, des biens mobiliers autres que des supports d'information, y compris le moyen de transport par lequel

l'infraction a été perpétrée, ainsi que les biens immobiliers, que le contrevenant en soit propriétaire ou pas, qui sont soumis à leur contrôle ou par lesquels des infractions à la législation dont ils exercent la surveillance peuvent être constatées lorsque cela est nécessaire à l'établissement de la preuve de ces infractions ou lorsque le danger existe qu'avec ces biens, les infractions persistent ou que de nouvelles infractions soient commises.

[Art. 4.2.1.16.](#) Réalisation d'images

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation peuvent faire des constatations en réalisant des images, quel qu'en soit le support.

Ils peuvent également utiliser des images provenant de tiers pour autant que ces personnes aient fait ou obtenu ces images de façon légitime.

§ 2. Dans les espaces habités, les contrôleurs de la navigation peuvent uniquement faire des constatations au moyen d'images, quel qu'en soit le support, à la condition de disposer à cet effet d'une autorisation délivrée par le juge d'instruction. La demande d'obtention de cette autorisation adressée par l'inspecteur de la navigation au juge d'instruction doit au moins comprendre les données visées à l'article 4.2.1.9, § 3.

Cette autorisation du juge d'instruction police n'est toutefois pas requise dans les cas déterminés par la loi.

§ 3. Les constatations faites par les contrôleurs de la navigation au moyen des images qu'ils ont faites s'appliquent, et ce jusqu'à preuve du contraire, pour autant qu'il soit satisfait aux conditions suivantes :

1° les constatations doivent faire l'objet d'un procès-verbal de constatation d'une infraction faite au moyen d'images qui, outre les données mentionnées à l'article 4.2.1.23, doit également comprendre les données suivantes :

- a) l'identité du membre du personnel ayant réalisé les images;
- b) le jour, la date, l'heure et la description exacte du lieu où les images ont été réalisées;
- c) l'identification complète de l'équipement technique ayant permis de réaliser les images;
- d) une description de ce qui est visible sur les images en question, ainsi que le lien avec l'infraction constatée;
- e) lorsqu'il s'agit d'une prise de vues d'un détail, une indication sur l'image permettant de déterminer l'échelle;
- f) une reproduction de l'image ou, si cela s'avère impossible, une copie sur un support en annexe du procès-verbal, ainsi qu'un aperçu complet de toutes les spécifications techniques nécessaires pour pouvoir examiner la copie de ces images;
- g) lorsqu'il y a plusieurs reproductions ou plusieurs supports, une numérotation de ces reproductions ou de ces supports, qui doit également apparaître dans la description correspondante dans le procès-verbal, de ce qui peut être observé sur les images;

2° le support original des images doit être conservé par le Contrôle de la navigation jusqu'à ce qu'un jugement ou un arrêt ayant acquis force de chose jugée ait été prononcé ou jusqu'à ce que la décision d'imposition par l'administration compétente d'une amende administrative ait obtenu force exécutoire ou jusqu'au classement sans suite de l'infraction par l'autorité de sanction.

[Art. 4.2.1.17.](#) Constat écrit des mesures

§ 1. Les saisies et mises sous scellés pratiquées en vertu des articles 4.2.1.12 et 4.2.1.15 ainsi que les mesures prises en exécution des articles 4.2.1.10, § 4, et 4.2.1.14 doivent faire l'objet d'un constat écrit.

Les mesures de recherche visées à l'article 4.2.1.10, § 1er, alinéa 4, et, le cas échéant, les mesures d'examen qui en résultent et qui sont effectuées à cet endroit, doivent également faire l'objet d'un constat écrit.

§ 2. Le constat écrit visé au paragraphe 1er est remis à la personne dont les intérêts sont concernés par les mesures, laquelle signe pour réception.

Si la personne concernée n'est pas présente, le constat écrit est déposé sur-le-champ. Une copie est également envoyée dans un délai de quatorze jours par envoi recommandé à la personne concernée.

§ 3. L'écrit visé au paragraphe 1er doit au moins mentionner :

- 1° la date et l'heure auxquelles les mesures sont prises;
- 2° l'identité des contrôleurs de la navigation et la qualité en laquelle ils interviennent;
- 3° les mesures prises;
- 4° les voies de recours contre les mesures.

Lorsque les mesures visées à l'alinéa 1er, 3°, concernent les mesures de recherche visées à l'article 4.2.1.10, § 1er, alinéa 4, et, le cas échéant, les mesures d'examen qui en découlent et qui ont été effectuées sur ce lieu, la description contient entre autres les données suivantes :

- 1° la description du lieu ou des lieux où ces mesures de recherche ou d'examen ont eu lieu;
- 2° la réglementation dont la surveillance est exercée et à laquelle une infraction a été commise ou probablement commise et qui rend nécessaire ces mesures de recherche ou d'examen;
- 3° la liste des supports d'information visés à l'article 4.2.1.10, § 1er, qui ont été recherchés et, le cas échéant, qui ont été examinés sur place;
- 4° la description des faits dont il ressort que les mesures de recherche ou les mesures d'examen visées ont eu lieu dans les cas et sous les conditions visés à l'article 4.2.1.10, § 1er, alinéa 4;
- 5° la justification du fait que le résultat poursuivi avec les mesures de recherche ou d'examen visées ne pouvait pas être atteint par d'autres mesures, moins contraignantes.

[Art. 4.2.1.18.](#) Préparation et remise d'actes

Les contrôleurs de la navigation peuvent préparer ou remettre tout acte et toute autre pièce en remplacement des actes et pièces mentionnés dans la réglementation applicable, moyennant accord de l'autorité responsable de la délivrance.

[Art. 4.2.1.19.](#) Devoirs des contrôleurs de la navigation

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission, et ce, afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

§ 2. Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à une infraction aux dispositions de la réglementation dont ils exercent la surveillance, les contrôleurs de la navigation ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

§ 3. Les contrôleurs de la navigation ne peuvent avoir un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les entreprises ou institutions qu'ils sont chargés de contrôler.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation sont tenus de respecter, dans l'exécution de leur mission de surveillance, les prescriptions en matière de déontologie.

Le Roi détermine les prescriptions de la déontologie.

[Art. 4.2.1.20.](#) Collaboration

§ 1er. Dans l'exercice de leur mission, les contrôleurs de la navigation peuvent solliciter l'assistance du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale. Ils peuvent également se faire assister par des experts.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent solliciter le concours des contrôleurs de la navigation.

§ 3. Lorsqu'ils l'estiment nécessaire ou sur demande, les contrôleurs de la navigation communiquent les renseignements recueillis lors de leur enquête aux services de police et à d'autres membres du personnel de l'autorité chargés de la surveillance d'une autre réglementation applicable ou de l'application d'une autre réglementation, dans la mesure où ces renseignements peuvent intéresser ces derniers dans l'exercice de la surveillance dont ils sont chargés ou pour l'application d'une autre réglementation.

Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Les renseignements concernant des données médicales à caractère personnel ne peuvent être communiqués ou utilisés que dans le respect du secret médical.

§ 4. Sans préjudice de l'article 44/1 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, tous les services de l'Etat, y compris les parquets et les greffes des cours et de toutes les juridictions, des provinces, des communes, des associations dont elles font partie, ainsi que des institutions publiques qui en dépendent, sont tenus, vis-à-vis des contrôleurs de la navigation et à leur demande, de leur fournir tous renseignements que ces derniers estiment utiles au contrôle du respect de la réglementation dont ils sont chargés, ainsi que de leur produire, pour en prendre connaissance, tous les supports d'information et de leur en fournir des copies sous n'importe quelle forme.

Tous les services précités sont tenus de fournir sans frais ces renseignements et ces copies.

Toutefois, tous les renseignements et tous les supports d'information recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

§ 5. Les contrôleurs de la navigation, ainsi que tous les membres du personnel de l'autorité chargés de la surveillance d'une autre réglementation, peuvent utiliser les renseignements obtenus en vertu du § 3 ou 4 pour l'exercice de toutes les missions concernant la surveillance dont ils sont chargés.

[Art. 4.2.1.21.](#) Redevances

Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception de redevances, en contrepartie de la prestation de services par le Contrôle de la navigation, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

[Section 2.](#) - Procès-verbaux

[Art. 4.2.1.22.](#) Auditions

Dans la mesure où ils ne s'appliquent pas d'eux-mêmes, les articles 28quinquies, § 2 et 47bis du Code d'instruction criminelle sont appliqués par analogies par les contrôleurs de la navigation à chaque audition et à chaque interrogatoire.

[Art. 4.2.1.23.](#) Données à reprendre

Tout procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents contient au moins les données suivantes :

- 1° l'identité du fonctionnaire verbalisant;
- 2° la disposition en vertu de laquelle le fonctionnaire verbalisant est compétent pour agir;
- 3° le lieu et la date de l'infraction;
- 4° l'identité de l'auteur présumé et des personnes intéressées;
- 5° la disposition légale violée;
- 6° un exposé succinct des faits en rapport avec les infractions commises;
- 7° les date et lieu de rédaction du procès-verbal, le lien éventuel avec d'autres procès-verbaux, et, le cas échéant, l'inventaire des annexes.

Le Roi peut établir des prescriptions générales de forme applicables aux procès-verbaux de constatation d'une infraction.

[¹ L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 129, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.24.](#) Envoi

§ 1er. Pour des infractions punissables d'une sanction pénale, le procès-verbal constatant une infraction est transmis au Ministère public.

Le procès-verbal fixant une infraction est uniquement transmise à l'autorité pénalisante pour des infractions qui sont uniquement punissables d'une amende administrative.

Un exemplaire du procès-verbal visé à l'alinéa 1er constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents est transmis à l'autorité sanctionnante visée à l'article 4.3.1.2.

§ 2. Une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou aux arrêtés d'exécution y afférents est en outre transmise sur-le-champ à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

[Art. 4.2.1.25.](#) Copie pour l'auteur

Une copie du procès-verbal constatant une infraction est communiquée à l'auteur présumé de l'infraction. S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la copie sera adressée à son représentant en Belgique ou à l'auteur.

A défaut, l'auteur présumé peut, à tout moment, en obtenir une copie, soit auprès de l'autorité qui a dressé le procès-verbal, soit auprès de l'autorité de sanction.

[¹ S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 130, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.26.](#) Force probante

§ 1er. Les procès-verbaux dressés par les contrôleurs de la navigation font foi jusqu'à preuve du contraire pour autant que, conformément à l'article 4.2.1.25, alinéa 1er ou 2, une copie en soit transmise dans un délai de quinze jours [¹ après la clôture du procès-verbal]¹.

Lorsque l'auteur présumé de l'infraction ne peut pas être identifié le jour de la constatation de l'infraction, le délai de quinze jours commence à courir le jour où l'auteur présumé de l'infraction a pu être identifié de façon certaine par les contrôleurs de la navigation.

Lorsque le jour de l'échéance, qui est compris dans ce délai, est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, il est reporté au plus prochain jour ouvrable.

Pour l'application du délai visé à l'alinéa 1er, la fourniture d'un avertissement, la fixation d'un délai pour respecter ses obligations ou l'adoption des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18 et 4.2.1.20, § 1er, n'emportent pas la constatation de l'infraction.

§ 2. Les constatations matérielles faites dans un procès-verbal constatant une infraction par les contrôleurs de la navigation peuvent être utilisées, avec la même force probante, par les autres contrôleurs de la navigation, ainsi que par les fonctionnaires chargés de la surveillance du respect d'une autre réglementation.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 131, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 2/1.](#) [¹ - Le procès-verbal électronique]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 132, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.26/1.](#) [¹ Notions

Pour l'application de la présente section et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° le Comité de gestion : le Comité de gestion de la banque de données e-PV visé à l'article 100/8 du Code pénal social ;

2° la carte d'identité électronique : la carte d'identité électronique visée par la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population, aux cartes d'identité, aux cartes d'étranger et aux documents de séjour ;

3° l'e-PV : le procès-verbal de constatation des infractions qui est établi, enregistré et envoyé au moyen de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social ;

4° la banque de données e-PV : la banque de données visée à l'article 100/6 du Code pénal social.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 132, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.26/2.](#) [¹ Usage facultatif

Pour établir les procès-verbaux, le Contrôle de la navigation peut faire usage de l'application informatique

conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 132, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.26/3.](#) [¹ Accès aux données

§ 1er. Les données qui sont reprises dans un procès-verbal établi durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne sont en aucun cas accessibles sans l'autorisation expresse de cette dernière, sauf pour l'auteur ou les auteurs de l'e-PV et à l'exception des données suivantes :

- 1° la date d'établissement du procès-verbal ;
- 2° le numéro du procès-verbal ;
- 3° l'indication du fait qu'il s'agit d'un procès-verbal établi d'initiative par le verbalisant ou en exécution d'un devoir prescrit par une autorité judiciaire ;
- 4° le service auquel appartient l'agent verbalisant ;
- 5° le nom de l'agent verbalisant ;
- 6° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction ;
- 7° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne qui est tenue civilement responsable pour une infraction ;
- 8° le cas échéant, le nom et le numéro d'identification à la sécurité sociale de tout travailleur ou de toute personne concerné(e) ou considéré(e) comme étant concerné(e) par une infraction ;
- 9° la qualification de l'/des infraction(s) constatée(s).

§ 2. Le ministère public près les cours et tribunaux et les juges d'instruction ont accès aux données de la banque de données e-PV dans le cadre de l'exercice de leur mission légale.

§ 3. Par dérogation au paragraphe 1er, le ministère public peut retarder à l'égard des personnes visées dans ce paragraphe, à l'exception de l'auteur ou des auteurs de l'e-PV, l'accès aux données contenues dans un e-PV déterminé lorsque et tant que le magistrat compétent est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne.

§ 4. Les données en E-PV sont conservés pendant 10 ans après la date de l'infractions. Le responsable du traitement est le Service public fédérale Mobilité et Transports.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 132, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.26/4.](#) [¹ Signature

§ 1er. L'e-PV est signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen de la signature électronique qualifiée au sens de l'article 3.12 du Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la Directive 1999/93/CE.

Le Roi peut, de la façon prévue à l'article 100/3, § 1er, alinéa 2, du Code pénal social, prévoir que l'e-PV peut être signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen d'un autre système qui permet de déterminer l'identité du signataire et l'intégrité de l'e-PV signé avec des garanties suffisantes.

§ 2. Pour l'application du présent chapitre, sans préjudice des articles 1322 et suivants du Code civil, l'e-PV qui a été signé de manière électronique par son auteur ou ses auteurs, conformément au paragraphe 1er, est assimilé à un procès-verbal sur support papier signé au moyen d'une signature manuscrite.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 132, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 3.](#) - Compétences particulières

[Sous-Section 1.](#) - Navires

[Art. 4.2.1.27.](#) Jaugeage des navires

§ 1er. Tout navire de mer belge ou étranger doit se soumettre à l'inspection décidée par les contrôleurs de la navigation.

§ 2. L'inspection par les contrôleurs de la navigation a pour seul objet de vérifier si :

- 1° le navire de mer est pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 2.2.2.9, alinéa 2;
- 2° les caractéristiques principales du navire de mer correspondant aux indications portées sur le certificat de jaugeage se trouvant à bord.

§ 3. Dans le cas où l'inspection révèle que les caractéristiques principales du navire de mer diffèrent des indications portées sur le certificat de jaugeage, de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, les contrôleurs de la navigation en informent immédiatement l'Etat dont le navire de mer bat pavillon.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser tout navire qui enfreint les articles 2.2.2.1 à 2.2.2.14 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents. Ils décident de la libération du navire dès qu'il est satisfait aux conditions qu'ils ont imposées.

[Art. 4.2.1.28.](#) Sécurité des navires

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire, ainsi que l'exécution de certains travaux.

§ 2. Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux contrôleurs de la navigation et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

§ 3. Les contrôleurs de la navigation ont le droit d'arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions légales ou réglementaires en matière de sécurité des navires, de l'immobiliser ou de lui refuser l'accès à un port belge.

Lorsque les conditions légales et réglementaires sont remplies, mais que des présomptions graves font croire que le navire ne pourrait pas naviguer sans compromettre la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison ou l'environnement marin, les contrôleurs de la navigation pourraient également l'arrêter. A l'égard d'un navire belge, il n'est fait usage de ce droit qu'avec l'autorisation préalable du président du Conseil d'enquête maritime.

Sauf dans des cas urgents, les contrôleurs de la navigation n'exercent le droit, prévu au présent paragraphe, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire de mer bat le pavillon, des mesures à prendre et des motifs de l'intervention.

Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire est libéré aussitôt que les conditions requises ont été remplies à la satisfaction des contrôleurs de la navigation.

Notification des décisions prises en la matière est donnée aux contrôleurs de la navigation, qui procèdent à l'arrêt ou à la libération du navire.

§ 4. L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée aux contrôleurs de la navigation ou au fonctionnaire consulaire belge s'il estime que le navire de mer n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues.

Ces autorités doivent entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.

§ 5. En cas de refus d'un certificat quelconque ou d'une autorisation de départ ou lorsqu'un navire de mer a été immobilisé ou s'est vu refuser l'accès à un port belge en vertu du paragraphe 3, les contrôleurs de la navigation ou le fonctionnaire consulaire belge dressent un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, à la personne que la décision peut intéresser.

§ 6. Dans les quatorze jours qui suivent l'envoi de la copie du procès-verbal motivé conformément au paragraphe 5, l'appel contre les décisions visées aux paragraphes 3 et 5 peut être interjeté.

L'appel est introduit par le demandeur ou le porteur du certificat et, dans les cas d'immobilisation, d'interdiction de départ ou de refus d'accès à un port belge, par le capitaine ou le propriétaire par le biais d'une requête adressée au Commissaire de l'Etat auprès du Conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

[Sous-Section 2.](#) - Armateurs

[Art. 4.2.1.29.](#) Assurance obligatoire contre les créances maritimes

Toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de la juridiction belge, conformément aux dispositions en matière du contrôle par l'Etat du port en exécution des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code, comporte la vérification de la présence à bord d'un certificat d'assurance visé à l'article 2.3.2.5.

Si le certificat d'assurance visé à l'article 2.3.2.5 ne se trouve pas à bord et sans préjudice des dispositions en matière du contrôle par l'Etat du port en exécution des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code qui prévoient l'immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité ou de préservation du milieu marin sont en jeu, les contrôleurs de la navigation peuvent prononcer à l'égard du navire une décision d'expulsion qui est notifiée à la Commission européenne, aux autres Etats membres de l'Espace économique européen et à l'Etat du pavillon concerné. La promulgation de cette décision d'expulsion ou d'une décision d'expulsion par un autre Etat membre de l'Espace économique européen conformément à l'article 5, alinéa 2, de la Directive 2009/20/CE a pour effet que l'accès de ce navire aux ports belges est refusé jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat d'assurance visé à l'article 2.3.2.5.

Si une décision d'expulsion est prononcée, le Contrôle de la navigation dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé, un appel peut être introduit contre les décisions visées aux alinéas précédents. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'Etat auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

[Art. 4.2.1.30.](#) Assurance obligatoire-PAL

Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser tout navire qui n'est pas muni des certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents, ou pour lequel la preuve visée par l'article 2.3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou qui n'est pas assuré conformément à l'article 2.3.2.4, ou lui refuser l'accès à un port belge ou à la mer territoriale belge. Sauf dans des cas urgents, les contrôleurs de la navigation n'exercent le droit, prévu au présent alinéa, à l'égard de navires étrangers qu'après avoir informé le consul du pays dont le navire bat le pavillon. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises. Le navire est libéré aussitôt qu'il est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction des contrôleurs de la navigation.

Si une autorisation de départ est refusée ou si un navire est immobilisé ou s'est vu refuser l'accès à un port

belge ou à la mer territoriale belge, le Contrôleur de la navigation ou, le cas échéant, le fonctionnaire consulaire belge dresse un procès-verbal motivé dont une copie est adressée, dans les vingt-quatre heures après la décision, au capitaine ou au propriétaire du navire.

Dans les quinze jours qui suivent la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément au présent article, un appel peut être introduit contre les décisions visées aux alinéas précédents. L'appel sera introduit par le capitaine ou le propriétaire du navire, au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'Etat auprès du Conseil d'Enquête maritime et contenant les moyens invoqués. L'appel n'est pas suspensif.

[Art. 4.2.1.31.](#) Surveillance relative à la protection des passagers

Tout capitaine, tout propriétaire de navire et tout exploitant de terminal doivent fournir aux contrôleurs de la navigation les renseignements nécessaires lors de la surveillance du respect du Règlement concernant les droits des passagers et leur apporter l'aide qu'ils estiment nécessaire à la réalisation de leur mission.

[Sous-Section 3.](#) - Milieu marin

[Art. 4.2.1.32.](#) Directives relatives aux navires

§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés à cet effet peuvent à tout moment donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour l'application des articles 2.5.3.1 à [¹ 2.5.3.12]¹ du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, entre autres faire exécuter certains travaux ou certains actes en vue d'éviter ou de limiter un rejet.

§ 2. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont plus particulièrement compétents pour vérifier :

1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 2.5.3.6;

2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 2.5.3.7;

3° si les mentions figurant dans le journal sont exactes et complètes;

4° si, en infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer par le navire.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 133, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.33.](#) Obligations des commandants et des gestionnaires de sites

A sa demande, le commandant d'un navire battant pavillon belge ou étranger est tenu de fournir aux fonctionnaires dans l'exercice de leurs missions légales et aux personnes qui les accompagnent un accès convenable et sûr au navire et à ses cales. Par ailleurs, le commandant, à la demande de ces personnes, procure les renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent raisonnablement nécessaires pour effectuer l'inspection à bord.

Toute personne chargée de la gestion journalière d'une entreprise ou responsable d'un lieu d'amarrage ou de tout autre endroit auquel les contrôleurs de la navigation et les personnes qui les accompagnent ont accès est tenue de leur fournir renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

[Art. 4.2.1.34.](#) Surveillance des navires étrangers

§ 1er. Un navire battant pavillon étranger qui, en vertu de la Convention MARPOL, doit être muni d'un certificat, peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un contrôleur de la navigation en vue de vérifier si le navire est pourvu d'un certificat valable.

Si un navire visé au premier alinéa n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il y a des raisons fondées d'admettre que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire ne sont pas conformes aux données du certificat, le navire peut être soumis à une inspection plus approfondie par un contrôleur de la navigation.

Un navire battant pavillon étranger qui ne doit pas être muni d'un certificat conformément à la Convention MARPOL peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un contrôleur de la navigation en vue de vérifier s'il est construit, aménagé et équipé de façon à pouvoir appareiller sans danger de pollution du milieu marin.

L'alinéa 3 est également applicable à un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention MARPOL.

§ 2. Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes, les contrôleurs de la navigation et éventuellement les membres du personnel de la Police de la navigation entreprendront une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'OMI. Cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre Etat côtier. S'il s'agit d'un Etat côtier de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, c'est uniquement à la demande expresse de l'Etat côtier ou de l'Etat pavillon. Les contrôleurs de la navigation peuvent se faire assister d'experts.

Si l'inspection visée à l'alinéa 1er révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 2.5.3.4, les autorités compétentes belges et de l'Etat du pavillon du navire et des autres Etats concernés sont informées.

§ 3. Si le navire qui est soupçonné du rejet ne fait pas escale dans un port belge, les dispositions suivantes s'appliquent :

1° si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen, une coopération étroite à l'inspection visée au paragraphe 2 avec cet Etat membre est établie et la prise de décision

concernant les mesures appropriées pour le rejet en question est prise conjointement avec cet Etat membre;

2° si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un Etat non membre de l'Espace économique européen, les autorités compétentes de l'Etat du prochain port d'escale du navire sont informées du rejet présumé et il leur est demandé de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

§ 4. Les contrôleurs de la navigation, les membres du personnel de la Police de la navigation, les commandants de navires patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution. Ils peuvent se faire assister par des experts.

§ 5. Une enquête en mer comprend en première instance un contrôle de tous les documents requis pour établir l'existence ou la non-existence d'un rejet illicite et une audition du capitaine. Si les documents ne permettent pas d'établir à suffisance la preuve du rejet illicite, il peut être procédé à une inspection plus détaillée des parties du navire qui sont importantes pour établir le rejet et à la prise d'échantillons.

§ 6. Lorsqu'elles interviennent en vertu du paragraphes 4 ou 5 à l'égard d'un navire qui bat pavillon étranger, les personnes compétentes se conforment aux règles suivantes :

1° s'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction dans la mer territoriale, ils peuvent, à l'intérieur de la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire. Si les éléments de preuve le justifient, le navire peut être immobilisé dans la mer territoriale ou être conduit dans un port belge.

L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement visé à l'article 4.1.2.54, § 7;

2° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a commis une infraction dans la zone économique exclusive, ils peuvent lui demander de communiquer tous les renseignements qui sont nécessaires pour établir si l'infraction a bel et bien été commise, de même que l'identité du navire, son port d'attache ainsi que sa dernière et sa prochaine escale;

3° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet suffisamment grave pour être en contravention avec la Convention MARPOL, ils peuvent, à l'intérieur de la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire s'il a refusé de communiquer des renseignements ou si les renseignements fournis par le navire sont en contradiction flagrante avec les faits et que les circonstances justifient une telle inspection;

4° en présence d'éléments de preuve objectifs et manifestes que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet illicite grave, qui a causé ou risque de causer des dommages importants au milieu marin ou aux intérêts côtiers de la Belgique, le navire peut être immobilisé dans la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale et conduit dans un port belge. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement visé à l'article 4.1.2.54, § 7;

5° en cas de rejets d'hydrocarbures, le 3° ci-dessus s'applique d'office dès que des traces visibles de rejet apparaissent dans ou à la surface de l'eau aux environs immédiats du navire ou dans son sillage, et le 4° ci-dessus s'applique d'office dès que les premières estimations font apparaître que le rejet contient plus de mille litres d'hydrocarbures.

6° en tout état de cause, les autorités de l'Etat du pavillon du navire sont informées.

Tous les moyens de preuve peuvent être apportés par l'autorité afin de confirmer qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un rejet a eu lieu, y compris les dépositions de témoins oculaires, les photos et films, les nuances de couleur à la surface de l'eau et tous autres moyens standardisés d'évaluation internationaux ou régionaux reconnus par la Belgique.

Toute trace visible laissée par un navire sur ou sous la surface de l'eau, dans son sillage ou dans ses environs immédiats, constitue en soi une raison sérieuse de penser qu'un rejet a eu lieu.

§ 7. En cas d'enquête en mer à bord de navires, leur sécurité et la sécurité de la navigation maritime ne peuvent pas être mises en danger et le milieu marin ne peut être exposé à aucun risque déraisonnable. Les navires peuvent à cette fin être obligés de se rendre à un lieu de mouillage sûr en mer et peuvent être conduits dans un port.

[Art. 4.2.1.35.](#) Information à d'autres Etats et à la Commission européenne

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction au sens de l'article 2.5.3.4 ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer des dommages imminents, en informe immédiatement les autres Etats membres de l'Espace économique européen susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission européenne.

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction au sens de l'article 2.5.3.4, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un autre Etat membre de l'Espace économique européen, en informe immédiatement ce dernier.

[Art. 4.2.1.36.](#) Poursuite pénale dans l'Etat du pavillon

L'Etat du pavillon et tous les autres Etats concernés sont informés sans délai, par l'intermédiaire de leurs représentants diplomatiques, des mesures prises conformément aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 et 4.2.1.32 à 4.2.1.41 et des mesures qui peuvent découler des poursuites pénales.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 4.3.3.8, 2°, est suspendue à la demande explicite de l'Etat du pavillon, à condition que, dans les six mois suivant la date des poursuites initiales, l'Etat du pavillon entame lui-même des poursuites pénales pour les mêmes plaintes, et qu'à titre de preuve, il mette à la disposition de l'Etat belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'Etat du pavillon sont menées à leur terme, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est

abandonnée. Après déduction des frais encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et l'engagement d'une poursuite judiciaire, le cautionnement visé à l'article 4.1.2.54, § 7 à 8, et le cas échéant, la garantie bancaire mentionnée à l'article 4.2.1.11, sont levés.

Une poursuite pénale en Belgique ne peut pas être suspendue dans les cas de rejet donnant lieu à un dommage important aux intérêts côtiers belges ou dans les cas où l'Etat du pavillon n'a pas donné suite antérieurement à une obligation de poursuite d'une infraction commise par ses navires.

[Art. 4.2.1.37. Immobilisation de navires belges](#)

Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation peuvent immobiliser un navire belge :

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables requis en vertu de l'article 2.5.3.6;

2° s'ils constatent que le navire ne satisfait pas aux conditions requises pour l'obtention de ces certificats;

3° lorsqu'il s'agit d'un navire n'appartenant pas à l'une des catégories visées à l'article 2.5.3.6, § 1^{er}, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

Le navire immobilisé est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.

[Art. 4.2.1.38. Immobilisation de navires étrangers](#)

Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge :

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables exigés en vertu de la Convention MARPOL;

2° si la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat;

3° si, en vertu de la Convention MARPOL, aucun certificat n'est requis, mais si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin;

4° si une demande est formulée à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet Etat en exécution de la Convention MARPOL;

5° si demande en est faite par l'autorité compétente d'un Etat côtier, Partie à la Convention MARPOL, pour des infractions aux dispositions de la Convention MARPOL commises dans des eaux sous la juridiction de cet Etat.

6° dans le cas où le navire ne dispose pas d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures tel que prévu dans la Convention MARPOL et à l'article 2.5.3.9 ^[1] et/ou un Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives tel que visé dans la Convention MARPOL et à l'article 2.5.3.12^[1];

7° dans le cas où le navire n'est pas doté du numéro d'identification OMI visé à l'article 2.5.3.5, § 4.

Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge s'il est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

Sauf en cas d'urgence, les agents contrôleurs de la navigation n'exercent les pouvoirs visés dans le présent article qu'après avoir informé des mesures envisagées et des raisons qui le motivent le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon ou, en cas d'impossibilité, le Gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire immobilisé est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.

(1)<L 2021-06-16/17, art. 134, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.1.39. Dispenses](#)

§ 1er. Dans des cas particuliers, les contrôleurs de la navigation peuvent accorder à un navire non muni d'un certificat valable, tel que déterminé à l'article 2.5.3.6, une dispense de l'interdiction visée à l'article 2.5.3.10 :

1° s'ils ont constaté que le navire répond aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat;

2° si le navire ne répond pas aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat, pour lui permettre de se rendre au port de réparation approprié le plus proche en vue d'y pourvoir au nécessaire.

§ 2. Le Roi fixe les conditions auxquelles les contrôleurs de la navigation peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution des articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 portant sur la construction, l'aménagement, l'équipement ou le fonctionnement d'un navire.

La dispense prévue à l'alinéa 1er peut être assortie de restrictions ou de conditions.

[Art. 4.2.1.40. Procès-verbaux](#)

Si le certificat visé à l'article 2.5.3.6 est refusé ou si un navire est immobilisé en application de l'article 4.2.1.27 ou 4.2.1.38, les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation dressent un procès-verbal. Une copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures suivant la décision au capitaine ou au propriétaire, à l'affrèteur, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire.

Les infractions aux dispositions de l'article 2.5.3.4 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation, qui sont visées à l'article 4.2.1.34, § 2 à 7, sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, batelier ou propriétaire du navire ou, quand il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la représentation diplomatique de l'Etat dont ils sont les ressortissants.

[Art. 4.2.1.41.](#) Recours

Dans les quatorze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 4.2.1.40, alinéa 1er, un recours peut être introduit contre la décision du Contrôle de la navigation ou de la Police de la navigation. Les personnes visées à l'article 4.2.1.40, alinéa 1er, peuvent introduire un recours, par le dépôt d'une requête motivée adressée au Commissaire de l'Etat auprès du Conseil d'Enquête maritime. Le recours n'est pas suspensif.

L'intéressé ou son conseil est entendu à sa demande par le Conseil d'Enquête maritime.

La décision du Conseil d'Enquête maritime est notifiée à l'intéressé.

[Sous-Section 4.](#) - Recyclage des navires

[Art. 4.2.1.42.](#) Recyclage des navires

Les contrôleurs de la navigation effectuent la recherche et la constatation des infractions commises au Règlement SRC conformément aux dispositions du présent code en matière de sécurité de navires.

[CHAPITRE 2.](#) - La Police de la navigation

[Art. 4.2.2.1.](#) Organisation et compétences générales

§ 1er. La Police de la navigation exerce la police des eaux dans les eaux belges.

§ 2. La police des eaux englobe :

1° le contrôle du respect de tous les lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau, en ce compris à bord des navires et bateaux;

2° le contrôle frontalier;

3° l'exercice des missions de police judiciaire à bord de navires et bateaux;

4° l'exécution de la saisie sur les navires maritimes et d'intérieur dans le cadre de l'exercice des missions de police judiciaire et administrative;

5° la prise de toutes les mesures de police administrative nécessaires dans le cadre de la police des eaux. Ces mesures sont prises par l'autorité de la police fédérale désignée par le Roi.

[Art. 4.2.2.2.](#) Compétences d'enquête

Sans préjudice de toute autre législation en vigueur, en ce compris la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police et le Code d'instruction criminelle, et en vue de l'exercice des compétences visées à l'article 4.2.2.1, 1°, 2° et 3°, la Police de la navigation peut :

1° monter à tout moment à bord de navires et bateaux;

2° exiger la communication de tous les papiers ou documents pertinents, ainsi que réaliser une copie de ces papiers ou documents; lorsque les copies ne peuvent être réalisées sur place, ces papiers ou documents peuvent être emportés à cet effet pour un temps limité en échange d'un accusé de réception;

3° exiger toute collaboration nécessaire du commandant du navire;

4° visiter et fouiller les navires de jour comme de nuit; elle ne peut pénétrer dans la partie destinée au logement sans l'autorisation de l'occupant;

5° fouiller la cargaison et prendre des échantillons, en ce compris le chargement qui se trouve sur le quai ou sur le lieu de dépôt dans le port et qui est destiné à être transporté par eau ou vient de l'être.

6° exiger que le capitaine ou le conducteur du navire l'arrête et le déplace vers l'endroit désigné par elle; la Police de la navigation peut, si elle l'estime nécessaire, transférer ou faire transférer le navire vers un endroit proche, décharger ou faire décharger la cargaison;

7° immobiliser le navire pendant le temps strictement nécessaire à l'exercice de ses compétences à bord; la durée durant laquelle le navire est immobilisé légitimement ne donne droit à aucune indemnisation.

Dans l'exercice de ses attributions visées au point 5°, la Police de la navigation peut ouvrir les emballages. Si l'analyse ne peut se faire sur place, elle est habilitée pour emporter les objets à cet effet pour un temps limité, contre remise d'un accusé de réception. Les échantillons prélevés sont, si possible, restitués. Les actions mentionnées ci-dessus ne donnent lieu à aucune forme d'indemnisation.

[Art. 4.2.2.3.](#) Mesures à prendre d'office

§ 1er. En cas d'absence, refus, opposition ou défaut de collaboration dans l'exécution des mesures de police prises en vertu des articles 4.2.2.1, 5°, et 4.2.2.2, il peut être procédé à l'exécution forcée et les mesures sollicitées peuvent être exécutées à charge du contrevenant, du propriétaire du navire ou de la cargaison ou de celui qui a la cargaison sous sa garde.

Le navire ou le chargement peut, le cas échéant, être immobilisé en tout ou en partie, aux risques et frais des personnes précitées, tant que les frais occasionnés n'ont pas été payés ou tant qu'aucune somme, suffisante pour couvrir les frais occasionnés ainsi que les frais de conservation, n'a été consignée ou qu'une garantie bancaire n'a été constituée au sein d'une banque belge.

Tous les frais mentionnés ci-dessus, le cas échéant majorés des frais de justice, sont récupérés sur la somme consignée ou la garantie bancaire.

L'excédent éventuel de la somme consignée est remboursé.

§ 2. La Police de la navigation peut prendre les mesures visées à l'article 4.2.1.11.

[Art. 4.2.2.4.](#) Procès-verbaux

La Police de la navigation constate les infractions aux lois et règlements concernant la navigation par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie des procès-verbaux est envoyée au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique, au plus tard endéans les quinze jours [¹ après la clôture du procès-verbal]¹. Le jour de l'échéance est compris dans le délai. Toutefois, lorsque ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié, le jour de l'échéance est reporté au plus prochain jour ouvrable.

Pour l'application du délai défini à l'alinéa 2, la fourniture d'un avertissement ou d'accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l'infraction.

L'article 4.2.1.24. est applicable sur les procès-verbaux visés au premier alinéa.

[¹ L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.

S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.]¹

(1)<L 2021-06-16/17, art. 135, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 4.2.2.5. Collaboration avec d'autres autorités](#)

§ 1er. En vue de l'exercice des compétences visées à l'article 4.2.2.1, la Police de la navigation peut demander la collaboration des membres du personnel chargés de la surveillance d'une réglementation particulière.

§ 2. Si la Police de la navigation constate, dans le cadre des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 ou 2.3.2.1 à 2.3.2.28 et des arrêtés d'exécution y afférents, des infractions qui compromettent l'état de sécurité du navire, elle en informera sur-le-champ le Contrôle de la navigation, lequel prendra ensuite les mesures qui s'imposent.

[Art. 4.2.2.6. Contrôle frontalier maritime](#)

Le Roi fixe les modalités relatives au contrôle frontalier aux frontières maritimes externes et leur exécution par les membres de la Police de la navigation.

[Art. 4.2.2.7. Redevances](#)

Sans préjudice des dispositions particulières relatives à la perception de redevances, en contrepartie de la prestation de services par la Police de la navigation, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.

Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.

[Art. 4.2.2.8. Ecritures publiques](#)

Les documents et formulaires administratifs exigés par les lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau sont considérés comme écritures publiques au sens du livre II, titre III, chapitre IV du Code pénal.

[CHAPITRE 3. - Commandants](#)

[Art. 4.2.3.1. Autorité à bord](#)

Le capitaine d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles dispose, à l'égard de toute personne qui se trouve à bord, de l'autorité qui est nécessaire au maintien de l'ordre, à la sécurité du navire, des personnes embarquées et de la cargaison, à la protection de l'environnement marin, ainsi qu'au bon déroulement du voyage.

Il peut à cet effet utiliser tous les moyens coercitifs, y compris la privation de liberté et le débarquement forcé, et requérir l'assistance nécessaire de toute personne qui se trouve à bord.

Dans les ports belges, il agit en collaboration avec la Police de la navigation.

Dans les ports étrangers, il agit en collaboration avec le consul belge ou, si nécessaire, avec les autorités locales.

[Art. 4.2.3.2. Constatation de délits](#)

§ 1er. Lorsque, durant le voyage, un délit de navigation ou tout autre crime ou délit est commis à bord d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles, le capitaine, assisté d'un officier, diligentera une instruction préliminaire et entendra les témoins.

Il sera dressé procès-verbal du tout, signé par le capitaine et l'officier et mention en sera faite sur le journal de bord.

Le procès-verbal ainsi dressé fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 2. Au premier port étranger où le navire abordera, le capitaine remettra au consul les procès-verbaux qu'il aura dressés.

Le consul complétera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer, avec les pièces de procédure, dans un port belge.

§ 3. Au premier port belge où le navire abordera, le capitaine remettra à la Police de la navigation les procès-verbaux qu'il aura dressés; la Police de la navigation les transmettra immédiatement au Procureur du Roi de l'arrondissement, qui, s'il le juge nécessaire, fera emprisonner le prévenu, en attendant une décision.

§ 4. Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine déposera ses procès-verbaux entre les mains de la Police de la navigation, au plus tard le lendemain du jour où les faits auront été découverts; s'ils se sont passés à l'étranger, dans une localité où réside un consul, il les déposera, dans le même délai, auprès du consul; et si les

faits ont eu lieu soit pendant ou après le départ, soit en mer, soit dans une localité étrangère où il n'y a pas de consul, il les déposera, dans le même délai, entre les mains de la Police de la navigation du premier port belge ou du consul du premier port étranger où le navire abordera.

§ 5. Les consuls et la Police de la navigation dresseront acte de la comparution du capitaine et de ses déclarations; leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux dressés par les consuls seront enregistrés à la chancellerie du consulat et transmis ensuite au Service public fédéral Affaires étrangères, qui les fera parvenir avec les annexes au procureur du Roi du port d'attache du navire.

Une expédition certifiée conforme sera en outre délivrée par le consul au capitaine, lequel sera tenu de la déposer dans les vingt-quatre heures à la Police de la navigation du port d'arrivée en Belgique.

§ 6. En l'absence de procès-verbal dressé par le capitaine, la Police de la navigation ou le consul, agissant d'office ou sur dénonciation, procédera à une enquête préliminaire sommaire et transmettra son rapport dans les plus brefs délais au Procureur du Roi compétent.

Art. 4.2.3.3. Arrestation de passagers poursuivis ou condamnés

§ 1er. Si un individu poursuivi ou condamné par la Justice belge se trouve à bord d'un navire de mer belge mis en oeuvre ou destiné à des fins professionnelles qui a quitté la mer territoriale, le ministre compétent en matière pour la Justice, par l'intervention d'un consul ou par tout autre moyen, le cas échéant par le biais de moyens de télécommunications, transmettra au capitaine une copie du mandat d'arrêt ou de l'ordre d'arrestation délivré par l'autorité judiciaire compétente. Le capitaine est tenu d'exécuter ce mandat et de le signifier à l'intéressé au moment de son arrestation ou, au plus tard, dans un délai de vingt-quatre heures.

La personne ainsi détenue restera prisonnière à bord jusqu'au retour du navire dans un port belge ou jusqu'à ce qu'il rencontre un autre navire belge, qui le conduira vers un port belge. Dans ce dernier cas, il restera prisonnier à bord de cet autre navire belge.

Tous ces éléments seront consignés dans le journal de bord.

§ 2. Les délais déterminés dans la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive commencent à courir à partir du moment où le prévenu est incarcéré dans l'une des prisons belges.

S'il s'agit d'une personne qui est irrévocablement condamnée pour un délit qui a entraîné son arrestation, le délai de détention à bord, en vertu du paragraphe 1er, sera comptabilisé sur la durée de sa peine privative de liberté.

Art. 4.2.3.4. Recours à des agents de sécurité maritime

Pour protéger le navire contre la piraterie telle que décrite à l'article 2.4.5.43, le capitaine d'un navire de mer belge peut faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant enregistré fait appel conformément aux articles 2.4.3.1 à 2.4.3.9.

CHAPITRE 4. - Autres autorités

Art. 4.2.4.1. Fonctionnaires consulaires belges

§ 1er. Les fonctionnaires consulaires belges peuvent constater les infractions par les navires belges aux dispositions des articles 2.2.2.1 à 2.2.2.14 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 2. A l'étranger, la surveillance du respect, par les navires de mer belges, des dispositions du présent code en matière de sécurité des navires de mer et des arrêtés d'exécution y afférents, des conventions internationales relatives au travail maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux lignes de charge des navires, conclues par la Belgique, est assurée par le fonctionnaire consulaire belge :

1° si le fonctionnaire consulaire belge en est spécialement requis, par le Contrôle de la navigation;

2° si le fonctionnaire consulaire belge interdit le départ du navire conformément au paragraphe 3, 3°.

A cette fin, le fonctionnaire consulaire belge désigne un expert d'une organisme agréés sociétés de classification reconnues.

Une copie des rapports de ces experts est transmise sans délai aux contrôleurs de la navigation.

Les fonctionnaires consulaires belges et les experts désignés par leurs soins ont le droit de monter à tout moment à bord des navires de mer, afin d'y faire les constatations qui relèvent de leur mission.

Ils ont également le droit d'exiger qu'on leur soumette tous les documents de bord et pièces à conviction.

Ils peuvent en tout temps donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour garantir l'application des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents notamment la mise à sec ou la présentation à l'état lège du navire de mer, ainsi que l'exécution de certains travaux.

Tout capitaine ou propriétaire de navire est tenu de donner aux fonctionnaires consulaires et experts les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions des articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15 et des arrêtés d'exécution y afférents. Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 3. A l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire de mer belge :

1° s'il n'est pas muni des certificats requis en cours de validité ou s'il n'a pas obtenu une autorisation de départ, ou si, dans les cas visés à l'article 2.2.3.13, § 2, et sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de ce paragraphe, le capitaine n'a pas reçu la déclaration qui y est prévue;

2° si, dans le cas visé au paragraphe 2, alinéa 1er, la surveillance effectuée a relevé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises;

3° s'il existe des présomptions que la non-observance des conditions visées à l'article 2.2.3.9, 1°, compromet la sécurité de l'équipage, des passagers ou de la cargaison, ou l'environnement marin.

Les dispositions de l'article 4.2.1.28, § 5 et 6, sont d'application par analogie.

L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales ou réglementaires à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

§ 4. Les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger exercent la surveillance du respect par les navires belges des articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que de la Convention PAL, de la Convention BUNKER, de la Convention CLC 1992, de la Convention WRC et du Règlement PAL.

§ 5. A l'étranger, le fonctionnaire consulaire belge a le droit d'interdire le départ d'un navire battant le pavillon belge si le navire n'est pas muni des certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.1 à 2.3.2.28 du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents, si la preuve visée à l'article 2.3.2.5, § 2, n'est pas suffisamment établie ou si le navire n'est pas assuré conformément à l'article 2.3.2.4.

Les dispositions de l'article 4.2.1.30, alinéas 2 et 3, sont d'application par analogie.

L'interdiction de départ est levée quand le navire est muni des certificats valables prescrits, à la satisfaction du fonctionnaire consulaire belge.

§ 6. Les consuls belges à l'étranger exercent les autres compétences qui leur sont octroyées par les articles 4.2.1.28, 4.2.1.30 et 4.2.3.2.

§ 7. Le Roi détermine les compétences des fonctionnaires consulaires belges concernant la vérification du nombre de membres de l'équipage à bord des navires de mer et la possession de certificats de capacité physique, brevets, licences et autres attestations de même nature.

Art. 4.2.4.2. Autorités compétentes concernant la Convention FUND 1992

§ 1. Les fonctionnaires et agents, désignés par le Roi peuvent se faire produire à première réquisition par toute personne visée à l'article 2.7.3.12, § 1er, tous documents, pièces ou livres utiles pour fournir à l'administrateur du Fonds de 1992 et à l'administrateur du Fonds complémentaire les indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

Ces fonctionnaires et agents peuvent pénétrer librement dans les locaux où ils ont des raisons de croire à la présence de documents, pièces et livres visés à l'alinéa 1er. Toutefois, dans l'exercice de leur mission, ils ne peuvent pénétrer dans les locaux habités que de 5 heures à 21 heures et sur autorisation du juge d'instruction ou du président du tribunal de première instance saisi par requête.

Les personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, sont tenues de fournir à ces fonctionnaires et agents les renseignements qu'ils demandent en vue de l'exécution de leur mission.

Sans préjudice des dispositions de l'article 2.7.3.14, paragraphes 1er et 2, toute indication obtenue sur la base du présent code, pour autant qu'elle se rapporte à l'une des personnes visées à l'article 2.7.3.12, § 1er, ainsi que toute conclusion tirée de cette indication, ne peuvent être communiquées qu'avec l'accord de la personne concernée à d'autres que celles qui sont désignées en vertu du présent article.

§ 2. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'Etat qui sont compétents pour rechercher et constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions dont il est question à l'article 4.1.2.57.

Art. 4.2.4.3. Autorités compétentes en matière d'enlèvement des épaves

Sont également chargés de rechercher et de constater en mer les infractions en vertu des articles 2.7.6.1 à 2.7.6.15 compris de ce code et des arrêtés d'exécution y afférents :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;

2° les membres du personnel désignés à cet effet de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord;

3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet.

4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Ils dressent un procès-verbal sur les infractions qu'ils constatent, qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 4.2.4.4. Autorités compétentes en matière de sûreté maritime

§ 1er . Sont également chargés de la surveillance du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que du Règlement ISPS :

1° dans le cadre de leur mission et de leurs compétences respectives, les membres du personnel des Douanes et accises du SPF Finances, les membres du personnel du Ministère de la Défense, les membres du personnel d'un gestionnaire de voies navigables ou d'un port désignés par l'Autorité nationale de sûreté maritime, la DGCC et les capitaines de port;

2° les membres du personnel désignés par le Roi et assermentés à cette fin de l'autorité compétente siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein des organes déterminés à l'article 2.5.2.5, § 2.

§ 2. Les membres du personnel visés au § 1er constatent, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement ISPS, ainsi que les infractions aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 et aux arrêtés d'exécution correspondants.

Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi et à l'autorité de sanction ainsi qu'au contrevenant ou son représentant légal en Belgique.

Les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, envoient immédiatement une copie des procès-verbaux à l'autorité nationale de sûreté maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.

§ 3. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, informent immédiatement les services de police

compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.

§ 4. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au paragraphe 1er :

1° à l'exclusion des lieux servant d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 et les arrêtés d'exécution y afférents sont applicables, étant entendu que les lieux servant d'habitation ne peuvent être visités à tout moment qu'avec l'autorisation de l'occupant ou du juge d'instruction compétent;

2° interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice du contrôle;

3° effectuer des contrôles d'identité des personnes dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, § 1er et 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;

4° se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livre, registre, document, disque, disquette, bande ou n'importe quel autre support d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé;

5° faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.

§ 5. En vue de l'exercice de leurs compétences, les membres du personnel visés au paragraphe 1er peuvent demander la collaboration des services de police.

En vue de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent demander la collaboration des membres du personnel visés au paragraphe 1er.

Art. 4.2.4.5. Autorités compétentes pour le milieu marin

Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article 2.5.3.4 :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;

2° les membres du personnel désignés à cet effet de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord;

3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet;

4° les membres du personnel désignés à cet effet de la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Les membres du personnel et agents visés à l'alinéa 1^{er}, 2° et 4°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention MARPOL qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine.

Les personnes énoncées à l'alinéa 1er dressent un procès-verbal sur les infractions qu'elles constatent, qui a fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 4.2.4.6. Autres personnes compétentes en de mise en application

Sans préjudice des compétences des officiers de police judiciaire, les autres membres du personnel de l'autorité désignés par le Roi surveillent le respect des dispositions du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents; ils sont également chargés de rechercher et de constater les infractions à ces dispositions.

Art. 4.2.4.7. Compétences du personnel de la Défense

Dans les zones maritimes belges, conformément au droit international et sans préjudice des compétences des services de police et d'autres autorités, le personnel de la Défense peut exercer les compétences suivantes :

1° retenir des personnes qui ne se soumettent pas aux mesures de sécurisation lors de la visite d'un navire tel qu'autorisé par le droit international. Dans ce cas, les services de police compétents sont immédiatement informés du fait qu'une personne est retenue. La personne retenue est remise, le plus rapidement possible, à un fonctionnaire de police.

La privation de liberté effectuée par le personnel de la Défense ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

2° retenir une personne conformément à l'article 1er, 3°, de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive. La personne retenue est remise, le plus rapidement possible, à un fonctionnaire de police. La privation de liberté effectuée par les membres des Forces armées ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

3° contrôler l'identité de personnes dans les cas et aux conditions prévus aux 1° et 2°. Les pièces d'identité qui sont remises au personnel de la Défense ne peuvent être retenues que pendant le temps nécessaire à la vérification de l'identité et doivent ensuite être immédiatement remises à l'intéressé. Si la personne refuse ou est dans l'impossibilité de faire la preuve de son identité, de même que si son identité est douteuse, elle peut être retenue pour être mise à disposition d'un fonctionnaire de police. La privation de liberté effectuée par le personnel de la Défense ne peut jamais durer plus longtemps que le temps requis par les circonstances qui la justifient.

4° procéder au contrôle du navire et de son contenu.

5° soustraire à leur propriétaire, possesseur ou détenteur des objets et animaux présentant un danger grave pour la vie et l'intégrité physique de personnes ou l'intégrité des lieux ou du matériel pour lesquels le membre des Forces armées effectue le contrôle du navire et de son contenu conformément au droit international applicable. Cette saisie administrative s'effectue conformément aux instructions et sous la responsabilité du personnel de la Défense le plus haut gradé. Ces objets et animaux sont mis à disposition d'un fonctionnaire de police conformément à l'article 30 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

6° lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire des

forces armées peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants d'une infraction à la loi vers le port approprié, en accord avec le droit international. Ce déroutement se réalise aux frais et risques des personnes qui ont la maîtrise du navire dérouté.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, le commandant peut prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

7° procéder à une fouille de sécurité de personnes dans les cas suivants :

a. lorsque, en fonction du comportement de cette personne ou des circonstances, il y a des motifs raisonnables de croire qu'une personne porte une arme ou un objet dangereux;

b. lorsqu'une personne fait l'objet d'une rétention dans les cas visés aux 1° et 2°.

La fouille de sécurité ne peut être ordonnée que par le chef responsable, sur place, membre de la Défense.

La fouille de sécurité s'effectue par la palpation du corps et des vêtements de la personne fouillée. Elle ne peut durer plus longtemps que le temps raisonnable et nécessaire à cette fin.

La fouille est effectuée par un militaire du même sexe que la personne fouillée, sauf lorsqu'il y a suffisamment de raisons pour admettre que cela est impossible à cause d'un danger grave et imminent.

8° menotter une personne retenue, compte tenu :

- du comportement de l'intéressé au moment de ou pendant sa rétention;

- du danger que l'intéressé représente pour lui-même, pour le personnel de la Défense ou pour des tiers, ainsi que pour l'exécution de la mission.

9° recourir à la force aux conditions de l'article 37 de la loi sur la fonction de police et, le cas échéant, faire usage d'armes à feu aux conditions mentionnées à l'article 38, al.1er, 1° et 3°, de la même loi.

Art. 4.2.4.8. Formation du personnel de la Défense

Les membres du personnel de la Défense chargés de l'exécution des missions visées dans ce code doivent suivre une formation adaptée au caractère spécifique de missions de ce type.

TITRE 3. - Poursuites des infractions

CHAPITRE 1er. - Décision de poursuivre

Art. 4.3.1.1. Poursuites éventuelles

§ 1. Sans préjudice des droits de la partie civile, les infractions punies d'une sanction de niveau 2, 3, 4, 5, 6 ou 7 conformément au titre 1er peuvent donner lieu, à l'initiative du Ministère public, à une poursuite pénale devant le tribunal correctionnel, ou, selon le cas, devant la cour d'assises, à une extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme d'argent ou à une médiation pénale visée à l'article 216ter du Code d'instruction criminelle.

§ 2. Les infractions qui, conformément au titre 1er, sont punies d'une sanction de niveau 1 peuvent donner lieu, à l'initiative de l'autorité de sanction, à une amende administrative, à une déclaration de culpabilité ou à un classement sans suite.

Sans préjudice de dispositions légales particulières, la Police de la navigation, le MIK, toute autorité, tout officier public ou fonctionnaire qui a connaissance, dans l'exercice de ses fonctions, d'une infraction punie conformément au titre 1er d'une sanction en informe l'autorité de sanction dans un délai de 14 jours. Un exemplaire du procès-verbal où l'infraction a été constatée est envoyé à l'autorité de sanction.

Art. 4.3.1.2. Compétence d'imposer une amende administrative

L'autorité de sanction habilitée à infliger les amendes administratives est l'autorité désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

Art. 4.3.1.3. Relation entre les poursuites

L'application d'une amende administrative est régie par la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

CHAPITRE 2. - Poursuites administratives

Art. 4.3.2.1. Procédure

L'amende administrative, visée à l'article 4.1.1.1. est infligée conformément à la procédure déterminée dans la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

CHAPITRE 3. - Dispositions particulières

Section 1ère. - Délits maritimes

Art. 4.3.3.1. Qualification des délits maritimes

Les faits pour lesquels ce code impose des peines correctionnelles sont des délits.

Les faits pour lesquels ce code impose des peines criminelles sont des crimes.

[Art. 4.3.3.2.](#) Compétence internationale

§ 1er. Les délits maritimes commis à bord d'un navire belge sont réputés commis sur le territoire de la Belgique.

§ 2. Peut être poursuivi en Belgique le commandant ou homme d'équipage d'un navire belge qui, en dehors du territoire de la Belgique, se rend coupable d'une infractionss aux articles 2.4.5.1 à 2.4.5.42.

§ 3. Peut également être poursuivi en Belgique le Belge ou l'étranger qui, en dehors du territoire belge, se rend coupable des délits de navigation décrits aux articles 2.4.4.2, 2.4.4.3, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.22, § 2 et 3, et 2.4.5.23.

§ 4. Les poursuites visées au présent article peuvent avoir lieu même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire de la Belgique.

[Art. 4.3.3.3.](#) Compétence territoriale

Sont également compétents le juge du lieu de l'infraction, celui du lieu de la résidence de l'inculpé ou de sa dernière résidence connue, celui du lieu où il aura été trouvé et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire.

A leur défaut, la connaissance de l'infraction appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles ou à la cour d'assises de Bruxelles.

[Art. 4.3.3.4.](#) Prescription

Les faits pour lesquels le présent code impose des peines criminelles ou correctionnelles se prescrivent à l'expiration d'un délai respectif de dix et de cinq ans, à compter du jour de l'infraction.

[Art. 4.3.3.5.](#) Application du Livre I du Code pénal

Sauf disposition contraire dans le présent code, toutes les dispositions du livre I du Code pénal s'appliquent aux délits de navigations.

[Art. 4.3.3.6.](#) Infractions commises par le commandant

La Police de la navigation et le consul poursuivent d'office ou sur dénonciation le infractions commises par un commandant et agissent conformément à l'article 4.2.3.2, § 6.

La Police de la navigation et le consul procèdent au débarquement du commandant si cela s'avère requis pour garantir la sécurité du navire ou des personnes embarquées en raison de la gravité des faits mis à sa charge. Ils font en sorte qu'il retourne le plus rapidement possible vers un port belge et prennent, si possible en concertation avec le propriétaire du navire ou l'armateur, les mesures nécessaires pour pourvoir à son remplacement.

[Art. 4.3.3.7.](#) Transgressions disciplinaires et crimes

Si le fait déferé au tribunal correctionnel ne constitue qu'une faute de discipline, le juge transmet le fait au Conseil d'enquête maritime.

Si le fait constitue un crime, le tribunal se conformera à l'article 193 du Code d'instruction criminelle.

[Section 2.](#) - Mer et ports

[Art. 4.3.3.8.](#) Compétence internationale

§ 1er. Les infractions à la Convention COLREG commises avec un navire belge sont réputées commises sur le territoire de la Belgique.

§ 2. Peut être poursuivie en Belgique, dans la mesure où le droit international l'autorise, toute personne qui enfreint les articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.42, ou les arrêtés d'exécution y afférents, lorsque l'infraction est commise :

1° en tout ou en partie sur le territoire belge;

2° à l'intérieur de la zone économique exclusive belge;

3° à bord d'un navire belge;

4° par un Belge si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;

5° pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur le territoire belge;

6° hors du territoire belge, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner des dommages sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge;

7° en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge;

8° dans une zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre Etat côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'Etat du pavillon.

[Art. 4.3.3.9.](#) Compétence territoriale

A l'égard des navires belges, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.

A l'égard des navires étrangers, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se situe le port d'escale ou de départ en Belgique.

A l'égard des navires étrangers naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive, sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de la Flandre occidentale.

TITRE 4. - L'Organisme chargé de l'application du transport de passagers

Art. 4.4.1.1. Notions

Dans le présent titre, l'on entend par :

- 1° " Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers " : l'instance nationale chargée de l'application, désignée en vertu de l'article 4.4.1.3;
- 2° " jours ouvrables " : tous les jours de la semaine à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux;
- 3° " plainte " : toute dénonciation d'une infraction supposée au Règlement concernant les droits des passagers.

Art. 4.4.1.2. Application internationale et matérielle

Sans préjudice de l'article 4.4.1.6, alinéa 3, ce titre s'applique au transport de passagers relevant du champ d'application du Règlement concernant les droits des passagers, mais à la seule condition que le port d'embarquement du transport de passagers ou de la croisière soit situé en Belgique, ou que le port de débarquement soit situé en Belgique en ce qui concerne les transports de passagers en provenance d'un pays tiers.

Art. 4.4.1.3. Désignation de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers

Le Roi désigne l'instance publique compétente conformément à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers.

Art. 4.4.1.4. Dépôt de plaintes

La plainte visée à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers peut être introduite par lettre ou par voie électronique auprès de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers.

La plainte comporte les éléments suivants :

- 1° le nom, le prénom et l'adresse du domicile du plaignant;
- 2° un exposé des faits;
- 3° toutes les pièces que le plaignant estime nécessaires.

Art. 4.4.1.5. Recevabilité

Une plainte contre un transporteur ou un exploitant de terminal n'est recevable que si le passager a d'abord déposé une plainte par le biais du mécanisme de traitement des plaintes du transporteur ou de l'exploitant de terminal et que, conformément à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers, aucune solution n'a été trouvée pour cette plainte.

Sous réserve de l'alinéa 1er, une solution pour la plainte n'est recevable que si elle est introduite dans les six mois qui suivent la réception de la réponse du transporteur ou de l'exploitant de terminal, ou la date à laquelle elle aurait dû être reçue.

Sans préjudice des alinéas 1er et 2, l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers refuse le traitement d'une plainte :

- 1° si celle-ci est manifestement non fondé;
- 2° si celle-ci n'apporte pas de nouveaux éléments à une plainte déposée antérieurement par la même personne et qui a déjà été traitée par l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers.

Art. 4.4.1.6. Examen de la plainte

Lorsque l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers traite une plainte, il examine si une infraction au Règlement concernant les droits des passagers a effectivement été commise. Le plaignant est informé du résultat final de cet examen par le moyen qu'il a choisi.

Si l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers ne traite pas une plainte ou n'en poursuit pas le traitement, il en informe par écrit le plaignant en indiquant les raisons dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte.

Une plainte relative au service de transport de passagers ou à une croisière qui ne relève pas de la compétence de l'Organisme chargé de l'application pour le transport de passagers belge conformément à l'article 25 du Règlement concernant les droits des passagers, est renvoyée au service compétent de l'autorité étrangère dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte. Le plaignant en est informé dans un délai de quinze jours après l'envoi, par le moyen qu'il a choisi.

Art. 4.4.1.7. Calcul des délais

Pour le calcul des délais indiqués dans ce titre, le jour d'échéance est compris dans le délai.

Toutefois, lorsque ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, le jour de l'échéance est reporté au plus prochain jour ouvrable.

TITRE 5. - Délits internationaux

CHAPITRE 1er. - La criminalité maritime à l'étranger

Art. 4.5.1.1. Notions

Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

- 1° " délit de trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes " tous les actes illégaux visés dans la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, établie à

Vienne le 20 décembre 1988;

2° " délit de trafic illicite de migrants " tous les actes illicites visés par le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, établi à New York le 15 novembre 2000;

3° " délit d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime " tous les actes illicites visés dans la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime, établie à Rome le 10 mars 1988 et dans le Protocole de répression des actes illicites dirigés contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, établi à Rome le 10 mars 1988.

Art. 4.5.1.2. Champ d'application

Les dispositions prévues dans le présent chapitre s'appliquent exclusivement hors des zones maritimes belges et des eaux intérieures :

1° aux navires battant pavillon belge, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international;

2° aux navires battant pavillon étranger et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, conformément au droit international;

3° aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci;

4° aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la Belgique ou agréé sa demande d'intervention.

Les infractions visées à l'article 4.5.1.1 commises dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilées à des actes commis en haute mer, dans la mesure prévue par le droit international.

Art. 4.5.1.3. Compétences

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commandants des navires de guerre belges ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, sont habilités à prendre toute mesure de prévention, de contrôle et de coercition, en vue de prévenir ou de faire cesser les infractions visées à l'article 4.5.1.1 en accord avec le droit international et dans la mesure où ils sont mandatés pour ce type de mission par le Conseil des Ministres, conformément à la loi du 20 mai 1994 relative aux périodes et aux positions des militaires du cadre de réserve, ainsi qu'à la mise en oeuvre et à la mise en condition des Forces armées.

Ils peuvent rechercher les infractions visées à l'article 4.5.1.1 et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Les commandants des navires de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public peuvent exercer le droit de poursuite du navire étranger dans les conditions prévues par le droit international.

Ils peuvent ordonner la visite du navire, en accord avec le droit international.

Pour la recherche et la constatation des infractions visées à l'article 4.5.1.1, ils peuvent procéder à la reconnaissance du navire, en invitant le capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité, en accord avec le droit international applicable.

Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, ils peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port approprié dans les cas suivants :

1° en application du droit international;

2° en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières;

3° pour l'exécution d'une décision de justice;

4° à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, ils peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

Si le capitaine refuse de faire connaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, le commandant de navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Art. 4.5.1.4. Privation de la liberté

§ 1er. La personne prise en flagrant délit d'une infraction visée à l'article 4.5.1.1 ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, soit à l'initiative du capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 dans le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international.

Il dresse un procès-verbal avec indication détaillée des circonstances dans lesquelles la privation de liberté s'est effectuée, y compris l'heure précise de celle-ci.

§ 2. Le commandant d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 informe sur le champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté. Il exécute les ordres donnés par

ce magistrat en ce qui concerne tant la privation de liberté que les devoirs à exécuter.

§ 3. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser quarante-huit heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les quarante-huit heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1.

§ 4. Le commandant d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 dresse procès-verbal de la privation de liberté. Ce procès-verbal mentionne l'heure précise de la privation de liberté, la décision du procureur fédéral quant à cette privation de liberté ainsi que l'heure précise de la communication à l'intéressé de la décision du procureur fédéral.

§ 5. Si le procureur fédéral estime qu'une personne privée de liberté pour les actes visés à l'article 4.5.1.1 devrait être placée sous mandat d'arrêt, il requiert le juge d'instruction qui peut décerner un mandat d'arrêt provisoire. Le mandat d'arrêt provisoire doit être décerné dans les quarante-huit heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à quarante-huit heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et au maximum un mois.

L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audio-visuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges.

Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne.

Tous les éléments visés au présent paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition.

L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant d'un navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant de navire de guerre belge ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, le commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou le capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1 consigne dans un procès-verbal l'heure précise à laquelle l'intéressé a été informé de la décision du juge d'instruction ainsi que l'heure précise à laquelle la copie du mandat d'arrêt provisoire lui a été délivrée.

§ 6. Dans l'hypothèse où les poursuites sont exercées en Belgique, l'inculpé est transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent.

Dans les quarante-huit heures de son arrivée sur le territoire du Royaume, il est présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de quarante-huit heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et d'un mois maximum visés au paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. A défaut d'audition dans les quarante-huit heures ou en cas de non-respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté.

Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre un mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive.

[Art. 4.5.1.5. Notification](#)

Les mesures prises à l'encontre des navires battant pavillon étranger en application des dispositions de la présente loi sont notifiées à l'Etat du pavillon par la voie diplomatique.

[Art. 4.5.1.6. Sanctions](#)

Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 4.5.1.1.

Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées à l'alinéa 1re ne peuvent pas être punies d'une amende administrative.

[Art. 4.5.1.7. Poursuite](#)

§ 1er. Les infractions visées à l'article 4.5.1.1 commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume.

§ 2. Le procureur fédéral est compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, hors du territoire du Royaume, se sera rendue coupable des infractions visées à l'article 4.5.1.1 lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés conformément à l'article 4.5.1.4 par des militaires belges ou par d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, par une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil ou par un navire battant pavillon belge directement concerné par une infraction visée à l'article 4.5.1.1.

§ 3. Les poursuites visées au paragraphe 2 pourront avoir lieu, même si la personne n'est pas trouvée sur le territoire du Royaume.

§ 4. Le procureur fédéral juge de l'opportunité des poursuites en tenant compte des circonstances concrètes

de l'affaire.

Pour autant que cette juridiction présente les qualités d'indépendance, d'impartialité et d'équité, tel que cela peut notamment ressortir des engagements internationaux pertinents liant la Belgique et l'Etat de cette juridiction, il peut décider que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans le respect des obligations internationales de la Belgique, cette affaire devrait être portée :

- soit devant la juridiction de l'Etat du pavillon du navire contre lequel les faits ont été commis;
- soit devant la juridiction de l'Etat dont l'auteur est ressortissant ou du lieu où il peut être trouvé;
- soit devant la juridiction d'un Etat tiers et ce dès lorsque les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet Etat d'une manière conforme au droit international applicable.

§ 5. Les constitutions de partie civile ne sont recevables qu'après la décision du procureur fédéral d'exercer l'action publique.

§ 6. Les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées à l'article 4.5.1.1.

§ 7. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, sans exception du CHAPITRE VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions visées à l'article 4.5.1.1.

CHAPITRE 2. - La piraterie

Art. 4.5.2.1. Notions

Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

- 1° " piraterie " : les actes de piraterie maritime constitutifs d'une des infractions définies à l'article 4.5.2.2, § 1er;
- 2° " navire pirate " : le navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement se servent ou entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 4.5.2.2, § 1er. Il en est de même du navire qui a servi à commettre de tels actes tant qu'il demeure sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables;
- 3° " groupe de pirates " : l'association de plus de deux personnes, établie dans le temps, qui agit de façon concertée en vue de commettre une infraction de piraterie visée à l'article 4.5.2.2, § 1er.

Art. 4.5.2.2. Champ d'application

§ 1er. Constitue une infraction de piraterie l'un des actes suivants :

1° tout acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire privé agissant à des fins privées et dirigé :

- i) contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
- ii) contre un autre navire, des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

2° tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire est un navire pirate;

3° toute tentative, tout acte préparatoire, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux 1° ou 2°, ou commis dans l'intention de les faciliter.

§ 2. Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis au paragraphe 1er, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat dont l'équipage matiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

§ 3. Les actes visés aux paragraphes 1er et 2, commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à des actes de piraterie tels que définis aux paragraphes 1er et 2, dans la mesure prévue par le droit international.

Art. 4.5.2.3. Sanctions

§ 1er. Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 4.5.2.2, 1° ou 2° sera punie de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 4.5.2.2, 3°, sera punie de la réclusion de cinq ans à dix ans.

§ 2. Toute personne qui participe à une activité d'un groupe de pirates, y compris par la fourniture d'informations ou de moyens matériels au groupe de pirates, ou par toute forme de financement d'une activité du groupe de pirates, en ayant connaissance que cette participation contribue à commettre une infraction de piraterie, sera punie de la réclusion de cinq ans à dix ans.

Tout dirigeant du groupe de pirates sera puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

§ 3. Les infractions visées au paragraphe 1er, seront punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité de travail personnel de plus de quatre mois, soit la perte complète de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave.

La même peine sera appliquée si le pirate a soumis les personnes se trouvant à bord à des actes visés à l'article 417ter, alinéa premier, du Code pénal.

Les infractions visées au paragraphe 1er, seront punies de la réclusion de vingt ans à trente ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation, exercées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée.

Les infractions visées au paragraphe 1er, seront punies de la réclusion à perpétuité si un meurtre ou un assassinat a été commis.

Les infractions visées au paragraphe 1er, seront punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si une atteinte grave a été portée à la sécurité de la navigation ou à la protection de l'environnement.

§ 4. A l'exception des peines prévues par paragraphe 1er, alinéa 2, et par paragraphe 2, les peines seront appliquées, alors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes

de la volonté des auteurs.

Art. 4.5.2.4. Compétences de la Défence

§ 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commandants des navires de guerre belges ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, sont habilités à prendre toute mesure de prévention, de contrôle et de coercition en vue de prévenir ou de faire cesser des actes de piraterie visés aux articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3.

§ 2. Ils peuvent :

- accompagner individuellement ou en convoi des navires;
- rechercher les infractions de piraterie et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire;
- visiter en tout temps les navires qui sont l'objet d'actes de piraterie ainsi que ceux qui sont suspectés de participer à ou de se préparer à participer à de tels actes. A cette fin, ils peuvent exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives et les vérifier. Si les soupçons subsistent, ils peuvent pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord;
- embarquer une équipe de protection militaire belge sur un navire civil;
- saisir un navire pirate, ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, ainsi que les biens se trouvant à bord;
- saisir tous les documents et tout ce qui pourra servir à la manifestation de la vérité à bord d'un navire pirate.

§ 3. Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants, d'une infraction de piraterie vers la position ou le port appropriés. Ce déroutement se réalise aux frais et risques des personnes qui ont la maîtrise du navire dérouté.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, le commandant peut prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

§ 4. Dans les cas visés par le présent article, si les personnes qui ont la maîtrise effective du navire suspecté de commettre ou d'être l'objet d'une infraction de piraterie refusent expressément ou de fait d'en admettre la visite ou le déroutement, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Art. 4.5.2.5. Compétences du capitaine

Sans préjudice des pouvoirs des commandants visés à l'article 4.5.2.4, § 1er, et des officiers de police judiciaire :

1° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge et qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie, consignent les délits de piraterie commis à bord du navire dans des procès-verbaux, qui ont force probante jusqu'à preuve du contraire; si le capitaine n'a pas la nationalité belge, le procès-verbal peut être rédigé en anglais;

2° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie peuvent saisir tous les éléments à bord du navire pouvant servir de preuve de piraterie.

Art. 4.5.2.6. Code pénal

Toutes les dispositions du Livre 1er du Code pénal, sans exception du CHAPITRE VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par le présent chapitre.

Art. 4.5.2.7. Privation de la liberté

§ 1er. La personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3 ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire visé à l'article 4.5.2.4, § 1er, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, soit à l'initiative du capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par un acte de piraterie. Le commandant ou le capitaine dresse un procès-verbal avec indication détaillée des circonstances dans lesquelles la privation de liberté s'est effectuée, y compris l'heure précise de celle-ci.

§ 2. Le commandant ou le capitaine informe sur le champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté. Le commandant ou le capitaine exécute les ordres donnés par ce magistrat tant en ce qui concerne la privation de liberté que les devoirs à exécuter.

§ 3. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser quarante-huit heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les quarante-huit heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant ou le capitaine.

§ 4. Le commandant ou le capitaine dresse procès-verbal de la privation de liberté. Ce procès-verbal mentionne l'heure précise de la privation de liberté, la décision du procureur fédéral quant à cette privation de liberté ainsi que l'heure précise de la communication à l'intéressé de la décision du procureur fédéral.

§ 5. Si le procureur fédéral estime qu'une personne privée de liberté pour des actes de piraterie devrait être placée sous mandat d'arrêt, il requiert le juge d'instruction qui peut décerner un mandat d'arrêt provisoire. Le mandat d'arrêt provisoire doit être décerné dans les quarante-huit heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à quarante-huit heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et au maximum un mois.

L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audio-visuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges.

Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne.

Tous les éléments visés au présent paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition.

L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant ou le capitaine et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant ou le capitaine consigne dans un procès-verbal l'heure précise à laquelle l'intéressé a été informé de la décision du juge d'instruction ainsi que l'heure précise à laquelle la copie du mandat d'arrêt provisoire lui a été délivrée.

§ 6. Dans l'hypothèse où les poursuites sont exercées en Belgique, l'inculpé sera transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent.

Dans les quarante-huit heures de son arrivée sur le territoire du Royaume, il sera présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de quarante-huit heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et d'un mois maximum visés au paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. A défaut d'audition dans les quarante-huit heures ou en cas de non respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté.

Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive.

§ 7. Si le capitaine n'a pas la nationalité belge, les procès-verbaux visés au présent article peuvent être rédigés en anglais.

[Art. 4.5.2.8.](#) Poursuite

§ 1er. Les infractions de piraterie visées aux articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3, commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume.

§ 2. Le procureur fédéral est compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, hors du territoire du Royaume, se sera rendue coupable de l'infraction de piraterie visée aux articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3, lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés conformément à l'article 4.5.2.7 par des militaires belges ou par d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public, ou par une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil, ou par un navire battant pavillon belge directement concerné par l'infraction visée aux articles 4.5.2.2 et 4.5.2.3.

§ 3. Les poursuites visées au paragraphe 2 pourront avoir lieu, même si la personne n'est pas trouvée sur le territoire du Royaume.

§ 4. Le procureur fédéral juge de l'opportunité des poursuites en tenant compte des circonstances concrètes de l'affaire.

Pour autant que cette juridiction présente les qualités d'indépendance, d'impartialité et d'équité, tel que cela peut notamment ressortir des engagements internationaux pertinents liant la Belgique et l'Etat de cette juridiction, il peut décider que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans le respect des obligations internationales de la Belgique, cette affaire devrait être portée :

- soit devant la juridiction de l'Etat du pavillon du navire contre lequel les faits ont été commis;
- soit devant la juridiction de l'Etat dont l'auteur est ressortissant ou du lieu où il peut être trouvé;
- soit devant la juridiction d'un Etat tiers et ce dès lorsque les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet Etat d'une manière conforme au droit international applicable.

§ 5. Les constitutions de partie civile ne sont recevables qu'après la décision du procureur fédéral d'exercer l'action publique.

§ 6. Les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées aux articles 4.5.2.2 et 2.4.2.3.

[LIVRE 5.](#) [¹ - NAVIGATION DE PLAISANCE]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[TITRE 1er.](#) [¹ - DISPOSITIONS GENERALES]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.1.1.1.](#) [¹ Définitions

Pour l'application du présent livre et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° " véhicule nautique à moteur " : un navire de plaisance dont la coque a une longueur de moins de quatre mètres, équipé d'un moteur de propulsion qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion et conçu pour être manoeuvré par un personne assise, debout ou agenouillée sur la coque et non dans la coque ;

- 2° " passager " : toute personne à bord autre que :
- a) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ;
 - b) les enfants de moins d'un an.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.1.1.2.](#) [¹ Champ d'application

§ 1er. Le présent livre s'applique :

1° à tous navires de plaisance, quel que soit leur pays d'inscriptions, à partir de deux mètres et demi, utilisés dans les eaux belges, excepté la ZEE ;

2° aux navires de plaisance inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 ;

3° aux véhicules nautiques à moteur qui sont utilisés sur les eaux belges, excepté la ZEE.

§ 2. Sauf disposition contraire, le présent livre ne s'applique pas :

1° aux navires qui sont utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers ;

2° aux engins utilisés pour les sports de vague, tels que les kites, les planches à voile et les planches de surf, à l'exception des véhicules nautiques à moteur ;

3° aux engins destinés aux amusements de plage tels que les navires gonflables non adaptés pour recevoir un moteur et les matelas pneumatiques ;

4° aux canoës et kayaks, gondoles et pédalos ;

5° aux navires en propriété d'une autorité .

Si'il y a des imprécisions sur certains types de navires quant au champ d'application, le Roi peut, après avis du secteur, décider si le présent livre s'applique à ces navires. Le Roi détermine la manière dont la concertation sectorielle est organisée ainsi que la manière dont ces décisions sont rendues publiques.

§ 3. Le Roi peut régler, par dérogation aux paragraphes 1er et 2, la navigation de plaisance avec des navires de plaisance de moins de deux mètres et demi, les sports de vague visés au paragraphe 2, 2°, et la navigation de plaisance visée au paragraphe 2, 4° .]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[TITRE 2.](#) [¹ - NAVIRES DE PLAISANCE]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 1er.](#) [¹ - Inscription et publicité]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 1re.](#) [¹ - Inscription des navires de plaisance]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.1.1.](#) [¹ Obligation d' inscription

Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être inscrit et être muni d'un des documents suivants :

1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 5.2.1.3 ;

2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.1.2.](#) [¹ Droit d'inscription

§ 1er. Les navires de plaisance suivants peuvent être inscrits en Belgique, en vue de l'identification des propriétaires et de l'application de la législation:

1° les navires de plaisance à partir de deux mètres et demi dont le propriétaire ou l'usufruitier a un lien avec la Belgique. Il y a un lien avec la Belgique si un navire de plaisance :

a) dont le droit de propriété ou d'usufruit appartient à plus de 50 % à des Belges ou à des personnes physiques résidant en Belgique ; ou

b) dont le droit de propriété ou d'usufruit appartient à 50 % à une personne morale inscrite dans la Banque-Carrefour des Entreprises ; ou

c) répond à une combinaison des conditions sous a et b, si une personne physique et une personne morale sont copropriétaires du navire.

2° les navires de plaisance qui sont mis sur le marché en Belgique conformément à la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux navires de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la Directive 94/25/CE.

§ 2. Le choix du nom et du port d'attache belge d'un navire de plaisance dans la demande d'inscription doit être approuvé par l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6°. Le port d'attache doit être le nom officiel d'une ville ou commune belge.

§ 3. L'auteur d'une demande d'inscription est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3.

§ 4. L'inscription reste valable jusqu'à ce que :

- 1° la propriété du navire de plaisance soit transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;
- 2° l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6° radie d'office l'inscription.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.1.3.](#) [¹ Lettre d'enregistrement

§ 1er. Une lettre d'enregistrement est délivrée pour les navires de plaisance qui sont inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 et qui satisfont aux conditions fixées conformément à l'article 5.2.1.4, 4°.

§ 2. La lettre d'enregistrement est valable cinq ans. La validité de la lettre d'enregistrement prend toutefois fin si :

- 1° le navire de plaisance ne répond plus aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4° ;
- 2° la propriété du navire de plaisance a été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;
- 3° le nom ou le port d'attache du navire de plaisance est modifié ;
- 4° le navire de plaisance subit une transformation substantielle ;
- 5° un nouveau moteur est installé.

§ 3. Une nouvelle lettre d'enregistrement est délivrée à titre gratuit à l'expiration de l'ancienne si :

- 1° le navire de plaisance répond encore aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4° ; et
- 2° la propriété du navire de plaisance n'a pas été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ; et
- 3° le nom et le port d'attache du navire de plaisance n'ont pas été modifiés ; et
- 4° le navire de plaisance n'a pas subi de transformation substantielle ; et
- 5° un nouveau moteur n'a pas été installé.

Si les conditions visées à l'alinéa 1er ne sont plus remplies, le propriétaire est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la nouvelle lettre d'enregistrement.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.1.4.](#)[¹ Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

- 1° la forme de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3, § 1er et les mentions qui doivent y figurer ;
- 2° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.1.2, § 3 et à l'article 5.2.1.3, § 3, alinéa 2 ainsi que ses modalités d'application et de perception ;
- 3° les informations à communiquer sur la demande d'inscription et les modalités de demande de l'inscription ;
- 4° les conditions auxquelles les navires de plaisance doivent répondre pour être inscrits ;
- 5° le statut administratif des navires de plaisance inscrits ;
- 6° l'autorité qui est compétente pour l'examen, le refus ou la délivrance d'un certificat d'enregistrement ;
- 7° les dispositions particulières pour l'inscription des navires de plaisance pour les commerçants ;
- 8° les mentions à apposer sur le navire de plaisance ;
- 9° les conditions auxquelles l'inscription peut être radié d'office.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.1.5.](#) [¹ Droits réels

Sans préjudice des dispositions de l'article 1.2.1.1, les navires de plaisance peuvent être inscrits au Registre naval belge en vue de la constitution de droits réels, dont les hypothèques. Le Registre naval belge crée à cet effet un registre des navires de plaisance auquel s'appliquent les dispositions du Livre 1.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 2.](#) [¹ - Publicité des droits]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.1.6.](#) [¹ Clauses dérogatoires

Les clauses dérogeant à la présente section sont nulles.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.1.7.](#) [¹ Champ d'application

Les articles 2.2.1.12 à 2.2.1.27 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 2.](#) [¹ - Sécurité]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 1re.](#) [¹ - Exigences techniques]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.2.1.](#) [¹ Exigences de sécurité

§ 1er. Aucun navire de plaisance ne peut être utilisé dans les eaux belges sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.

Aucun navire de plaisance inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.

§ 2. Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être employé dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans être muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat étranger équivalent. Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire de plaisance répond dans toutes ses parties aux prescriptions du présent livre et de ses arrêtés d'exécution.

Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles et inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être muni d'un certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est délivré par le contrôle de la navigation. L'auteur d'une demande d'obtention d'un certificat de navigabilité est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus du certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est valable cinq ans.

§ 3. Lors de la demande d'obtention d'un certificat de navigabilité, le contrôle de la navigation peut, à la requête du demandeur, délivrer un certificat provisoire de navigabilité sans effectuer d'examen si le navire de plaisance se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE. Un navire de plaisance muni d'un certificat provisoire de navigabilité doit répondre en toutes circonstances aux conditions fixées et à l'équipement prescrit par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Aucune redevance n'est due pour la demande et la délivrance d'un certificat provisoire de navigabilité.

Le certificat provisoire de navigabilité ne peut être délivré que pour une période maximale de six mois, et ne peut être prolongé.

§ 4. Le Roi peut habiliter une organisation à exercer les tâches visées dans le présent chapitre et détermine à quelles conditions elle peut le faire.

§ 5. Le contrôle de la navigation est compétent pour évaluer l'équivalence du certificat étranger visé au § 2, alinéa 1er.

§ 6. Lorsqu'un navire de plaisance belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les agents chargés du contrôle de la navigation.

§ 7. Lorsque le navire de plaisance se trouve à l'étranger, le propriétaire désigne une organisation visée au § 4.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.2.2.](#) [¹ Interdiction de départ

Un navire de plaisance qui n'est pas en état de sécurité ou qui se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans avoir à bord l'un des documents visés à l'article 5.2.1.1 peut se voir interdire le départ par le contrôle de la navigation.

Un recours contre l'interdiction de départ peut être introduit au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'Etat auprès du conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours sera examiné conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime.

Le contrôle de la navigation notifie l'interdiction de départ à la police de la navigation.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.2.3.](#) [¹ Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

- 1° les conditions auxquelles un navire de plaisance doit répondre pour être en état de sécurité ;
- 2° les conditions complémentaires auxquelles un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles doit répondre ;
- 3° la division en zones des eaux belges et étrangères pour l'application de la présente section ;
- 4° l'équipement requis à bord des navires de plaisance par zone et par catégorie de navire de plaisance ;
- 5° l'équipement complémentaire requis à bord des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles par zone et par catégorie de navire de plaisance ;
- 6° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.2.1, § 2, alinéa 3, et ses modalités d'application et de perception ;
- 7° les conditions de délivrance du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité ;
- 8° la forme et le contenu du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 2.](#) [¹ - Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.2.4.](#) [¹ Obligations

§ 1er. Quiconque conduit un navire de plaisance dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité pour la catégorie de navire de plaisance qu'on conduit et pour la zone dans laquelle on navigue.

Le Roi peut dispenser de l'obligation prescrite à l'alinéa 1er en raison de la catégorie de navire de plaisance, de la zone ou de la nature des activités exercées.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être utilisé sans brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, ou certificat privé ou étranger considéré comme équivalent, sauf si :

- 1° le navire de plaisance est loué à des fins privées et sans conducteur ;
- 2° le navire de plaisance est utilisé par l'entreprise de location à des fins privées.

§ 3. Le candidat à l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire est tenu de payer une redevance.

Le demandeur est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.2.5.](#) [¹ Commission pour la Navigation de Plaisance

Une Commission pour la Navigation de Plaisance est créée en vue de la reconnaissance de l'équivalence visée à l'article 5.2.2.4, § 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance et peut lui attribuer des tâches complémentaires pour l'application du présent livre ou de ses arrêtés d'exécution.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.2.6.](#) [¹ Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

- 1° la division en zones des eaux belges et des eaux étrangères pour l'application de la présente section ;
- 2° les différents brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 3° les conditions d'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 4° l'organisation des examens pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 5° le contenu de la matière sur laquelle portera l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 6° l'expérience pratique requise pour obtenir un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 7° l'aptitude physique pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 8° la forme et le contenu des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 9° les modalités de demande et de délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 10° l'autorité chargée de la délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
- 11° le montant des redevances visées à l'article 5.2.2.4, § 3, et leurs modalités d'application et de perception.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 3.](#) [¹ - Statut réel]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.3.1.](#) [¹ Droit applicable

Les articles 2.2.4.1 à 2.2.4.8 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 4.](#) [¹ - Sûretés sur navires]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.4.1.](#) [¹ Droit applicable

Sous réserve de l'article 5.2.4.2, la section 5 du chapitre 5 du livre 2 s'applique par analogie aux hypothèques sur les navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.4.2.](#) [¹ Tribunal compétent

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2, et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise qui exerce sa juridiction sur l'arrondissement dans lequel la personne ayant constitué l'hypothèque a situé son domicile ou siège social, est compétent.

En cas d'absence de domicile ou de siège social en Belgique, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles est compétent.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 5.](#) [¹ - Saisie sur navire]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.2.5.1.](#) [¹ Droit applicable

Les articles 2.2.6.1 jusqu'à 2.2.6.22 et 2.2.6.25 jusqu'à 2.2.6.67 s'appliquent par analogie aux navires de plaisance sur lesquels des droits réels sont constitués conformément à l'article 5.2.1.5.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[TITRE 3.](#) [¹ - PROPRIETAIRES]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 1er.](#) [¹ - Dispositions générales]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 1re.](#) [¹ - Copropriété quirataire]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.3.1.1.](#) [¹ Droit applicable

Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quirataire des navires de plaisance

utilisés à des fins professionnelles.

Par dérogation à l'article 2.3.1.12, § 4, le tribunal compétent est le tribunal de l'entreprise de Bruxelles.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Section 2.](#) [¹ - Responsabilité des propriétaires de navires]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.3.1.2.](#) [¹ Assurance responsabilité civile

Le Roi peut imposer une assurance responsabilité civile pour certaines catégories de navires de plaisance ou pour certaines activités pratiquées avec des navires de plaisance.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 2.](#) [¹ - Navigation maritime]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.3.2.1.](#) [¹ Assurances obligatoires

Les dispositions des sous-sections 1re et 2 de la section 1re du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.3.2.2.](#) [¹ Limitation de responsabilité

Les propriétaires peuvent limiter leur responsabilité conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 en ce qui concerne les accidents dans les zones maritimes.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[TITRE 4.](#) [¹ - MER ET PORTS]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.4.1.1.](#) [¹ Prévention de la pollution par les navires

Les dispositions du chapitre 3 du titre 5 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[TITRE 5.](#) [¹ - EVENEMENTS DE NAVIGATION]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 1er.](#) [¹ - Enlèvement des épaves]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.5.1.1.](#) [¹ Droit applicable

Les dispositions du chapitre 6 du titre 7 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[CHAPITRE 2.](#) [¹ - Activités]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.5.2.1.](#) [¹ Autorisations

Toute compétition ou activité sportive ou de loisir en groupe dans la mer territoriale est interdite sans l'autorisation du contrôle de la navigation.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>

[Art. 5.5.2.2.](#) [¹ Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine :

- 1° les modalités de demande et de délivrance ou de refus d'une autorisation visée à l'article 5.5.2.1 ;
- 2° les conditions atmosphériques particulières dans lesquelles certaines activités peuvent être interdites ;
- 3° les conditions dans lesquelles une autorisation peut, par dérogation à l'article 5.5.2.1, être remplacée par une déclaration préalable.]¹

(1)<Inséré par L 2021-06-16/17, art. 136, 006; En vigueur : 16-09-2021>