COMMENTAIRE DU PROJET DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION, PARTIE DEDIEE A LA NAVIGATION INTERIEURE, LIVRES IV ET VI

Pour le compte de l'ITB (Cécile Tournaye, octobre 2015)

Synthèse des propositions

En raison de sa date d'adoption, la réglementation belge actuelle distingue mal les notions

- d'armateur et de propriétaire
- d'affrètement et de transport.

L'un des éléments clés du projet de code sera, selon nous, de mieux définir et distinguer ces notions connexes, en bouleversant le moins possible la réglementation actuelle.

I- Armateur et propriétaire

A- définition

Nous soutenons la proposition de l'Ebauche, visant à distinguer :

- le propriétaire foncier, défini comme l'entité inscrite en tant que propriétaire au registre foncier ou, à défaut d'enregistrement, détentrice du titre de propriété

- l'armateur, défini comme l'entité responsable de la gestion nautique

Nous proposons :

- de préciser que le propriétaire foncier est présumé être l'armateur

- de préciser la définition de la gestion nautique

(voir rapport final, I A), pp. 2 à 9)

B- Responsabilité à l'égard des tiers

L'Ebauche distingue trois modes d'engagement de la responsabilité:

- la responsabilité du propriétaire foncier et de l'armateur pour faits illicites ou pour inexécution d'obligations qu'ils ont contractés, en application des règles du droit commun de la responsabilité civile (art. 1382-1383 et 1135 cciv)

- la responsabilité indirecte du propriétaire foncier par le biais des privilèges grevant le bâtiment, selon les règles classiques du droit fluvial et maritime

- la responsabilité du propriétaire foncier pour dommages causés lors de l'exploitation du bateau

1) Canaliser la responsabilité comme gardien de la chose sur l'armateur

Nous proposons de canaliser cette dernière cause d'engagement de la responsabilité sur l'armateur. Ce choix serait plus conforme aux principes généraux de la responsabilité civile, notamment ceux dégagés sur la base de l'article 1384 cciv. C'est en effet l'armateur qui doit être présumé gardien du

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

bateau. La responsabilité du propriétaire foncier ne devrait être engagée sur cette base qu'en tant qu'il est présumé être l'armateur.

Pour cette dernière cause d'engagement de la responsabilité, nous proposons de distinguer deux catégories de tiers : les tiers sans relation contractuelle impliquant le bateau (ci-après « les tiers »), et les tiers liés à un contrat de transport à bord du bateau concerné (ci-après « les ayant droit à la marchandise transportée »).

a) vis-à-vis des tiers

L'armateur est responsable en tant que gardien présumé de la chose (art. 1384 cciv), des dommages causés aux tiers, y compris par les membres de l'équipage, présumés être ses préposés.

b) Vis-à-vis des ayant droit à la marchandise : ceux-ci sont liés au gestionnaire commercial (transporteur) par un contrat de transport de marchandises ; leur revendication engage donc avant tout la responsabilité contractuelle du transporteur.

L'armateur peut voir sa responsabilité engagée, uniquement à hauteur des prétentions fondées sur le contrat, pour tous les actes conclus par le commandant qui ne permettent pas d'identifier le transporteur et si le tiers-porteur est de bonne foi.

Dans les deux hypothèses, l'armateur dont la responsabilité est engagée devrait conserver un droit de recours :

- contre le propriétaire foncier pour vice propre ou défaut d'entretien du bateau avant que l'exploitation ne lui ait été transférée

- contre le préposé si celui-ci a agi en dehors de ses attributions.

2) Responsabilité subsidiaire du propriétaire foncier, comme armateur présumé

Le recours des tiers contre le propriétaire foncier serait quant à lui fondé sur la présomption qu'il est l'armateur. Ils pourraient donc recourir contre lui, à moins de savoir qu'il n'est pas l'armateur. Les droits nationaux évaluent chacun différemment les circonstances dans lesquelles les tiers sont supposés savoir que le propriétaire foncier n'est pas l'armateur, mais la présomption est toujours plus forte à l'égard des ayant droit à la marchandise.

a) vis-à-vis des ayant-droit à la marchandise

Généralement, les droits nationaux prévoient que si le connaissement ne permet pas d'identifier clairement le transporteur et que l'ayant droit est de bonne foi, l'armateur est présumé être le transporteur. Néanmoins, en cas d'affrètement coque nue, les ayant droit à la marchandise ne pourront se retourner que contre l'affréteur coque nue, car ils sont supposés savoir que le propriétaire foncier n'est pas l'armateur[1].

b) vis-à-vis des tiers

- le droit maritime allemand (§ 477 HGB) prévoit que le propriétaire foncier peut se dégager de sa responsabilité s'il informe le plaignant qu'il n'est pas l'armateur et lui fournit dans les meilleurs délais le nom et l'adresse de l'armateur ;

[1] Droit néerlandais, art. 360§3, droit allemand, HGB § 523 Nr.3.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

- le droit fluvial allemand (§2Nr.2 BinSchG), comme le droit néerlandais (art. 360 § 4) prévoient que le propriétaire foncier peut s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve qu'il a été dessaisi de l'utilisation du bateau par un acte illicite et que le créancier n'est pas de bonne foi[2] ;

- le droit maritime français exige la publication de l'affrètement coque nue pour qu'il soit opposable aux tiers (art. L5411-2). De manière plus nuancée, le droit suisse dispose qu'« aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une mention au registre des navires suisses, le propriétaire répond en tant qu'armateur envers tout tiers qui n'aurait pas connaissance de la location au moment où son droit est né » (article 93).

- le droit néerlandais prévoit la co-responsabilité solidaire du propriétaire foncier, à moins que le tiers n'ait connaissance, ou n'ait dû avoir connaissance de l'affrètement coque nue (art. 360 §§1 et 2 Wetboek 8).

Comme le relève l'Ebauche[3], certaines solutions retenues, notamment la solution allemande, pourraient entraîner des complications procédurales et des retards dans l'indemnisation des victimes. La canalisation sur l'armateur, pour être efficace, suppose que les tiers puissent facilement identifier l'armateur. L'élément clé réside donc dans la connaissance par le tiers du transfert de l'exploitation vers un armateur non propriétaire.

En navigation rhénane, la délivrance systématique d'un certificat d'exploitant lorsque celui-ci n'est pas le propriétaire foncier, devrait permettre de fournir cette preuve. Le certificat de visite/communautaire peut lui aussi être utilisé comme preuve de l'identité du gestionnaire nautique.

(voir rapport final, I B), pp. 10-14)

C- Limites globales de la responsabilité : la CLNI 2012

La Belgique a engagé le processus de ratification de la CLNI 2012. Nous partons donc de l'hypothèse que les dispositions de la CLNI 2012 seront valables lors de l'adoption du nouveau code de la navigation.

1) Qui peut bénéficier de la limite globale ?

En vertu de l'article 1§1, « le propriétaire, le locataire, ou l'affréteur à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau » peuvent bénéficier des limites globales de responsabilité. Sont donc concernés tant le propriétaire foncier que l'armateur ou l'affréteur à temps qui ne détient que la gestion commerciale du bateau. Le transporteur est donc toujours inclus parmi les bénéficiaires de la limitation globale.

2) Etendue de la limite globale : quelles réserves à la CLNI 2012 ?

■ Nous souscrivons aux choix proposés dans l'Ebauche, concernant le champ matériel d'application de la CLNI. Dans le cadre de la CLNI 2012, ces choix devraient se traduire de la manière suivante :

- pas de réserve énoncée en vertu de l'article 15§2, sur le champ géographique d'application

- formuler une réserve sur la base de l'article 18§1c), afin d'exclure les opérations de renflouement de la limitation de responsabilité. Parallèlement à cette réserve, et suivant le modèle allemand, la Belgique pourrait prévoir des règles de limitation propres à cette situation et la constitution d'un fonds de limitation dédié aux opérations de renflouement, dont les montants seraient plus élevés que ceux prévus par la CLNI 2012.

[2] (2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger (§§ 102 bis 115) herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.
[3] Ebauche, § 4.282, p. 195.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

- rappeler aux autorités régionales, compétentes en la matière, qu'elles peuvent accorder une priorité d'indemnisation aux créances résultant de dommages causés aux infrastructures, conformément à l'article 6§2 de la CLNI 2012.

- les conditions d'exclusion des créances de préposés, souhaitée dans l'Ebauche, sont prévues à l'article 3(e) de la CLNI 2012

- les allèges, qui peuvent faire l'objet d'une réserve en vertu de l'article 18§1d), ne seraient pas exclus de la limitation

- contrairement à la CLNI 1988, la CLNI 2012 ne s'applique qu'aux bateaux utilisés à des fins commerciales. Rien n'empêche néanmoins la Belgique d'étendre les dispositions de la CLNI 2012 aux bateaux de plaisance, comme le préconise l'Ebauche, et conformément au choix déjà retenu par l'arrêté royal de 1989. D'après nos informations, les Pays-Bas ont aussi l'intention de faire ce choix.

■ La Belgique envisage de formuler une réserve en vertu de l'article 18§1a), en vue d'exclure de la limitation les créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau. L'on peut noter que les quatre Etats parties à la CLNI 1988 ont aussi fait usage de cette réserve.

La directive 2004/35 sur « la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux » a confirmé la tendance vers une absence de limites pour les dommages environnementaux : fondée sur le principe « pollueur- payeur », elle interdit toute limitation de responsabilité. Cette directive prévoit une exception à l'interdiction de limitation pour les Etats parties à la CLNI[4], mais aucun Etat membre n'en a pour l'instant fait usage, préférant traiter les dommages causés à l'environnement conformément à la directive communautaire. Le choix de la Belgique s'inscrit donc dans la tendance générale et il est probable que l'harmonisation à l'égard de ce type de dommages s'effectuera autour de l'absence de limitation.

■ La Belgique devra évaluer si elle souhaite faire usage de la réserve prévue à l'article 15§3, visant à exclure de la limitation, pour une période transitoire de 8 ans maximum, les menues embarcations utilisées exclusivement à des fins de transport national. Cette possibilité de réserve vise les bateaux-taxis, qui opèrent notamment dans certaines villes danubiennes (Budapest en particulier).

3) Procédure de mise en œuvre

Nous souscrivons à la proposition de l'Ebauche, visant à élaborer des règles de procédure propres à la constitution et la répartition d'un fonds de limitation. Cette procédure peut être similaire pour la navigation maritime et fluviale et doit s'organiser autour de 3 phases :

1. l'ouverture et la constitution du fonds

2. la vérification des créances

3. la répartition du fonds

La deuxième phase de la procédure doit ouvrir la possibilité d'un débat contradictoire pour contester à la fois la responsabilité du propriétaire et sa limitation et les créances, tant dans leur bien-fondé que leur montant. La procédure proposée par l'Ebauche nous semble répondre à cette nécessité, en renvoyant les contestations devant le tribunal de commerce (art. 4.85 § 3 et 4.90). L'on pourrait

[4] Article 4§3 : « la présente directive est sans préjudice du droit de l'exploitant de limiter sa responsabilité conformément à la législation nationale qui met en œuvre la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, de 1976, y compris toute modification future de cette convention, ou la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), de 1988, y compris toute modification future de cette convention ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

compléter le dispositif en prévoyant expressément la possibilité de faire appel de la décision du tribunal de commerce.

Quelques spécificités du domaine fluvial par rapport au domaine maritime doivent être relevées car elles peuvent avoir une influence sur la procédure :

- contrairement au domaine maritime, le propriétaire a la possibilité de constituer un fonds a priori (CLNI 2012, art. 12§1)

- les créanciers notifiés de la procédure du fonds n'ont pas la possibilité d'agir en dehors de lui (CLNI 2012, art. 14§1)

- la reconnaissance de la décision de répartition du fonds de limitation est garantie dans tous les Etats liés par le Règlement 44/2001 (Bruxelles I), indépendamment du nombre d'Etats parties à la CLNI 2012.

Compte tenu de ces spécificités du droit fluvial :

- il conviendra de s'interroger sur l'opportunité de conserver la possibilité d'invoquer la limitation de responsabilité comme simple moyen de défense, sans constitution d'un fonds,

- nous proposons d'insérer une disposition prévoyant la suspension des actions civiles et mesures d'exécution forcée engagées auprès d'autres juridictions sitôt que le propriétaire dépose une requête de constitution du fonds.

(voir rapport final, I C), pp. 15-21 et Annexe I)

II- Contrat d'affrètement et contrat de transport

Le droit belge actuel distingue mal contrat d'affrètement et contrat de transport. Nous proposons de mieux définir ces notions en distinguant une section relative à l'affrètement, une section relative au contrat de transport de marchandises et une section consacrée au contrat de séjour.

A- Section relative à l'affrètement

Distinguer affrètement à temps et affrètement coque nue, et fournir pour chacune de ces sous-sections :

- une définition fondée sur la délégation totale ou partielle de la gestion du bateau

- un résumé des droits et obligations des parties contractantes vis-à-vis du bateau

- quelques lignes directrices sur la responsabilité du fréteur pour les actes effectués par le conducteur et, plus généralement, les dommages causés aux tiers à l'occasion de l'exploitation commerciale du bateau

(rapport final, II A), pp. 31 à 36)

B- Section relative au contrat de transport de marchandises :

- étendre les définitions de la CMNI au transport national

- prévoir trois types de contrats de transport, parmi lesquels figureraient l'affrètement au voyage et certains affrètements à temps, conformément à la directive 96/75/CE

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

- étendre au transport national les règles de la CMNI relatives au transporteur substitué et aux droits et obligations de l'expéditeur

- conserver les règles de la LAF relatives au connaissement et prévoir la possibilité de signer une simple lettre de voiture ; éliminer l'article 5 et renvoyer à la loi du 26 juin 1967 pour le traitement des intermédiaires du transport

- adapter la terminologie utilisée dans la LAF

- étendre le régime de responsabilité du transport prévu par la CMNI au transport national

Les principes de la CMNI et de la LAF nous semblent compatibles et conciliables. Néanmoins, il nous paraît préférable de retenir les formulations de la CMNI, plus conformes aux pratiques actuelles et plus proches du droit appliqué aux autres modes de transport. Il serait en outre souhaitable d'étendre les limites d'indemnisation aux opérations de transport national, lesquelles ne sont actuellement sujettes à aucune limitation.

Le point le plus critique concerne la faute nautique :

- elle est prévue comme cause d'exonération à l'article 32 de la LAF et n'a donc pas besoin d'être explicitement écrite dans le contrat pour s'appliquer

- la CMNI permet que les parties contractantes prévoient la faute nautique comme clause exonératoire mais celle-ci ne s'applique que si elle est expressément prévue au contrat

Les transporteurs craignent que les chargeurs refusent l'insertion d'une clause exonératoire pour faute nautique. En revanche, en conservant le droit belge tel qu'il est, tout contrat qui prévoit l'application du droit belge bénéficie de cette cause exonératoire sans qu'il soit besoin de la spécifier au contrat. De la sorte, les chargeurs sont moins enclins à s'y opposer.

L'on peut relever néanmoins que l'exonération pour faute nautique est en soi discutable aujourd'hui. Enfin, l'extension au transport national du régime de responsabilité organisé par la CMNI s'accompagnera d'une limitation de la responsabilité du transporteur, qui pourrait compenser en partie la perte de cette cause d'exonération.

Une manière de contourner cette résistance consisterait pour la Belgique à déposer une déclaration en vertu de l'article 32§1 de la CMNI, qui permet aux Etats parties d'ajouter cette cause d'exonération dans la liste établie dans la convention. Ceci ne vaudrait néanmoins que pour les opérations de transport national, puisque les Etats voisins n'ont pas fait usage de cette disposition. En conséquence, une telle déclaration ne serait utile que si la Belgique décide d'étendre le champ d'application de la CMNI au transport national. Dans le cas inverse, une déclaration en vertu de l'article 32§1 ne sera pas nécessaire. Il suffira de maintenir cette cause d'exonération dans la loi nationale belge.

(Rapport final, II A)c), pp.30-31, II B), pp. 37 à 46 et Annexe II)

C- Section relative au contrat de séjour

Cette section rassembler les dispositions de la LAF relatives à l'affrètement au séjour.

III- contrat de transport de passagers

Nous ne souscrivons pas à la proposition visant à appliquer le PAL 2002 à la navigation intérieure. Selon nous, le régime belge de droit commun en matière de responsabilité, couplé aux limites globales posées par le CLNI 2012, devraient suffire à assurer une protection adéquate aux passagers.

(Rapport final, II C), pp. 47 à 57)

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

IV- Remarques conclusives sur la structure du code

Il faudra vérifier si le droit constitutionnel belge autorise l'intégration *in extenso* des conventions internationales dans le code de la navigation : les pays de tradition moniste estiment souvent qu'une convention internationale est intégrée dans le droit national par la loi de ratification et ne peut faire l'objet d'une deuxième publication dans une autre loi (position du droit néerlandais et du droit français ; des discussions sur ce point sont actuellement en cours en Allemagne dans le cadre de la procédure de ratification de la CLNI 2012). Si cette position est aussi retenue par le droit belge, la CLNI et la CMNI ne pourront être intégrées au code de la navigation comme le propose l'Ebauche.

Ceci aurait nécessairement un impact sur la structure générale du code :

- du point de vue de la CLNI

La partie relative à la limite globale de responsabilité en navigation intérieure mélange actuellement dispositions de la CLNI et règles procédurales belges. Si la CLNI ne peut être reprise *verbatim* dans le projet de code, les deux catégories de règles devront être distinguées. Le code devra d'une part rappeler que « la responsabilité du propriétaire, de l'armateur, de l'affréteur et du transporteur est limitée selon les règles de la CLNI 2012 », puis développer les règles procédurales pour la constitution des fonds de limitation.

- du point de vue de la CMNI

S'il y a impossibilité d'intégrer *in extenso* les règles de la CMNI dans le code, cela plaidera en faveur d'une refonte de la loi de 1936 sur l'affrètement fluvial, en vue d'assurer sa compatibilité avec la CMNI, et d'une limitation du champ d'application de la CMNI aux opérations de transport international.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

COMMENTAIRE DU PROJET DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION, LIVRES IV ET VI

Pour le compte de l'ITB (Cécile Tournaye, octobre 2015)

Introduction : structure générale du projet de code

En raison de sa date d'adoption, la réglementation belge actuelle distingue mal les notions

- d'armateur et de propriétaire
- d'affrètement et de transport.

L'un des éléments clés du projet de code sera, selon nous, de mieux définir et distinguer ces notions connexes, en bouleversant le moins possible la réglementation actuelle. C'est autour de ces deux problématiques qu'est construit le présent rapport.

Le livre IV de l'Ebauche est appelé à correspondre au chapitre 1 du titre 1 (« dispositions générales, notions ») et au titre 3 (« armateurs »). Le livre VI constituera le titre 5 (« affrètement et transport ») du projet de code.

Nous avons ci-dessous indiqué en italique les parties commentées dans le présent rapport.

TITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre 1 – Notions

Art. 4.1 Définitions

- propriétaire

- armateur

- gestion nautique

- usager des navires

TITRE 3 – ARMATEURS (livre IV)

(Chapitre 1 – Copropriété de navire)

(Chapitre 2 – Agence maritime)

Chapitre 3 – Responsabilité

TITRE 5 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT (livre VI)

Chapitre 1 – Affrètement

Chapitre 2 – Transport

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

I- LIVRE IV : propriétaire et armateur (exploitant), définitions et responsabilité

A- Définitions (Chapitre 2, art. 4.1)

1. L'état actuel du droit belge

- Définition du propriétaire

L'article 54 de la Loi maritime[5], applicable à la navigation intérieure, retient une conception large du propriétaire en renvoyant à la définition de la LLMC 1976 : « le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer» (art. 1.2).

L'article 54 figure à la sixième et dernière section (« dispositions générales ») d'un chapitre (chapitre 1 « des propriétaires de navires ») consacré à la responsabilité civile[6].

Cette définition a dès lors vocation à s'appliquer dans le cadre du régime de responsabilité civile, mais n'est pas nécessairement applicable aux questions relatives aux droits réels et au droit de propriété.

- Définition de l'armateur

On ne trouve aucune définition de l'armateur dans cette partie consacrée à la responsabilité. L'article 56 emploie bien le terme, mais sans le définir et dans l'hypothèse spécifique d'une copropriété.

Aussi l'Ebauche note-t-elle à juste titre que le droit belge actuel « ignore en fait la figure de l'armateur non propriétaire » dans ses dispositions relatives à la responsabilité[7]. L'on peut néanmoins noter que l'armateur est compris dans la définition du propriétaire.

L'on ne trouve une définition de l'armateur que dans la loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la navigation intérieure de 1936 (art. 1, 2°). L'armateur y est défini comme « toute personne physique ou morale qui exploite un bateau, quel que soit le titre juridique qu'elle possède sur celui-ci ». Une définition similaire est utilisée dans l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande[8].

- Définition de l'utilisateur

L'Ebauche cite aussi la notion d'utilisateur, définie dans le décret flamand portant protection du patrimoine nautique comme « la personne physique ou morale qui n'est pas le propriétaire, mais peut faire valoir un droit réel ou personnel, notamment le créditeur hypothécaire et le détenteur du droit de gage ou de rétention ». Ce décret a pour objet de placer certains bâtiments sous protection spéciale en raison de leur valeur historique, scientifique, archéologique ou industrielle. Il distingue le propriétaire, auquel est assimilé l'affréteur coque nue, et l'utilisateur, qui dispose d'un droit réel ou personnel d'usage sur le bâtiment.

2. Proposition de l'Ebauche : l'article 4.1

L'article 4.1 se situerait au tout début du livre 3, relatif au droit privé de la navigation. Il ne concernerait donc pas seulement la problématique de la responsabilité, mais vaudrait pour l'ensemble du droit

[5] Code du commerce, livre II.
[6] Le chapitre I du titre II s'intitule « des propriétaires de navires » mais toutes ses sections sont consacrées à la responsabilité du propriétaire : section I- responsabilité du propriétaire, section II- limitation de responsabilité, section III- Constitution du fonds de limitation et compétence, section IV- Procédure de liquidation et répartition du fonds, section V- conversion en monnaie nationale.
[7] Ebauche, livre IV, p. 35.
[8] « armateur de la marine marchande » : « toute personne physique ou morale qui exploite, charge, gère ou arme un navire sous pavillon belge, quel que soit le titre juridique qu'il possède sur ce navire, ainsi que toute société visée à l'article 2quater du présent arrêté-loi ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

privé de la navigation. Pour autant, l'Ebauche constate « l'impossibilité d'élaborer un ensemble de notions, avec les définitions correspondantes, s'appliquant à l'intégralité du droit de la navigation maritime et intérieure »[9].

L'Ebauche insiste sur le « rôle central » des notions de propriétaire et d'armateur[10] et la nécessité d'en clarifier la définition dans le nouveau code.

Elle propose de distinguer 3 notions.

- Définition du propriétaire

Le propriétaire est défini comme « le propriétaire du navire enregistré ou immatriculé ou, à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire ».

Par cette définition, l'on souhaite désigner celui qui est inscrit au registre foncier en tant que propriétaire. La définition proposée s'inspire des définitions du « propriétaire inscrit » (« registered owner ») que l'on trouve notamment dans la CLC1992[11], la convention sur les hydrocarbures de soute de 2001, ou la convention sur l'enlèvement des épaves de 2007 (voir tableau ci-après).

- Définition de l'armateur

L'armateur est défini comme « la personne naturelle ou la personne juridique qui exerce la gestion nautique ».

L'article 4.1 définit la gestion nautique comme « la possession du navire qui va de pair avec la direction prépondérante sur la gestion, l'usage et l'exploitation de ce navire ».

Cette définition renvoie à celui qui a effectivement la responsabilité de l'exploitation du bâtiment.

Le commentaire précise que, « selon les circonstances », seront considérés comme armateurs « un usufruitier, un détenteur d'un droit d'usage ou d'habitation, un commodataire, un séquestre, un locataire (de droit commun) et un créancier hypothécaire mis en possession qui fait lui-même usage du navire ou qui le dirige et/ou intervient comme employeur »[12]. Il indique en outre que la qualité d'employeur désignera généralement l'armateur.

Le commentaire relève que les termes d'armateur et d'exploitant sont synonymes et qu'il y a des antécédents en Belgique pour utiliser le terme d'armateur pour la navigation intérieure (notamment dans la loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la navigation intérieure de 1936, précitée).

- Définition de l'usager de navires

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

[9] Ebauche, livre IV, p. 37.
[10] Ebauche, livre IV, p. 34.
[11] CLC, article 1(3) : "Propriétaire" signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie. ». La convention sur les hydrocarbbures de soute reprend quasiment à l'identique cette définition pour désigner le « propriétaire inscrit ».
[12] 4.43, p. 57.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

3. Commentaires

- Propriétaire et armateur

Selon l'article 544 du code civil, « la propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements ».

Suivant la tradition du droit romain, la propriété est présentée comme la combinaison de trois attributs : l'usus (usage), le fructus (jouissance) et l'abusus (disposition), se traduisant par le droit d'user de la chose pour soi-même, le droit d'en percevoir les profits (soit directement, soit indirectement en le louant par exemple), et le droit de disposer de la chose, càd de l'aliéner voire de la détruire[13].

La réglementation belge actuelle est adaptée au modèle traditionnel d'organisation économique, où le propriétaire détenait toujours les trois attributs de la propriété. Ce modèle a depuis lors évolué et le propriétaire foncier n'est plus nécessairement celui qui utilise le bateau. Le propriétaire délègue souvent l'usus et tout ou partie du fructus à un tiers, soit par voie contractuelle (contrat de location de longue durée, généralement du type affrètement coque nue ou crédit-bail), soit par démembrement du droit de propriété (généralement par l'usufruit) [14]. Dans la première hypothèse, l'exploitant acquiert un droit personnel d'usage et de jouissance sur le bateau. En tant que droit personnel, il ne fait a priori l'objet d'aucune publication au registre foncier et n'est dès lors pas opposable aux tiers. Dans la seconde hypothèse, l'exploitant acquiert un droit réel d'usage et de jouissance sur le bateau. En tant que droit réel, il doit être publié au registre foncier et est opposable aux tiers.

Dans les deux hypothèses, le propriétaire ne conserve que l'abusus et éventuellement une partie du fructus (versement de loyers) mais il perd l'usus. L'utilisateur du bateau et celui qui perçoit les éventuels revenus de son utilisation n'est pas le propriétaire, mais celui que l'on a coutume d'appeler l'exploitant en navigation intérieure (« Eigner » en allemand) et qui correspond à l'armateur en navigation maritime (« Reeder » en allemand[15]).

Les droits nationaux voisins définissent l'armateur comme celui qui utilise effectivement le bateau (droit allemand, § 2BinSchG, « Verwender »)[16], celui qui a le pouvoir de décision sur son utilisation (droit néerlandais, art. 1210), celui qui l'exploite en son nom (droit français, art. L5411-1) ou celui qui en contrôle l'exploitation (droit suisse, art. 126-1). Ces définitions mettent l'accent sur le fait que l'armateur a le contrôle et la responsabilité de l'exploitation ou de l'utilisation du bateau.

Comme le relève l'Ebauche, les termes d'exploitant et d'armateur peuvent être considérés comme synonymes. Les règles internationales (CLNI) et européennes tendent plutôt à utiliser le terme d'exploitant pour la navigation intérieure, terme aussi utilisé dans la navigation maritime, mais rien ne s'oppose à ce que la réglementation belge continue de se référer à l'armateur pour la navigation

[13] Jean Carbonnier, Droit civil, Tome 3, les biens, 19è édition refondue, 2000, PUF, p. 129.

[14] La loi suisse précise dans sa définition de l'armateur que ce sont les deux manières de devenir armateur, en dehors de la pleine propriété (article 126-1 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse : « Est armateur d'un bateau de la navigation intérieure la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufruitier, soit à titre de locataire, tient le bateau en sa possession et contrôle son exploitation »). Holland et Waldstein, dans leur commentaire de la BinSchG, distinguent quatre manières d'être « Eigner », en dehors de la propriété foncière : l'usufruit (Nießrauch), l'affrètement coque nue (Miete), le crédit-bail (Leihe) et la société fiduciaire (Treuhandverhältnis). Dans ce dernier cas, néanmoins, la propriété foncière est transférée, à titre temporaire, au fiduciaire, en sorte qu'il n'y a pas de véritable distinction entre le propriétaire foncier et l'armateur. Quant au crédit-bail, il peut être considéré comme une forme particulière d'affrètement coque nue. L'Ebauche liste un nombre plus important d'hypothèses par lesquelles le propriétaire foncier peut transférer l'exploitation du bateau à un tiers (Ebauche, livre IV, p. 34). Il nous semble toutefois que la liste fournie peut se regrouper sous les rubriques de l'usufruit et de la location, les autres hypothèses constituant plutôt des formes de transfert du titre de propriété.

[15] §476 HGB.

[16] Voir aussi Waldstein/Holland, Commentaire de la BinSchG, 5. Auflage, 2007, pp. 5-17.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

intérieure si ceci correspond à la terminologie habituelle en Belgique. Le droit suisse a aussi fait ce choix[17].

Même si la dissociation entre le propriétaire et l'armateur est aujourd'hui courante, le propriétaire du bateau est présumé être l'exploitant, en tant que détenteur des trois attributs de la propriété. Il faut toujours prouver que le propriétaire a transféré la charge de l'exploitation à une autre entité que le propriétaire.

- un seul armateur vis-à-vis des tiers

L'Ebauche relève que les montages contemporains font qu'il est parfois difficile de repérer qui est l'armateur parmi la multitude d'acteurs impliqués dans l'exploitation d'un bâtiment. Elle conclut néanmoins que dans la très grande majorité des cas, l'armateur sera soit le propriétaire, soit l'affréteur coque nue. Les autres intervenants agissent généralement sur instruction de l'armateur[18].

Comme en droit maritime, l'on distingue généralement deux facettes dans l'exploitation d'un bateau :

- la gestion nautique,
- la gestion commerciale.

a) Gestion nautique

La gestion nautique consiste à équiper (« armer ») le bateau pour qu'il puisse naviguer. Le gestionnaire nautique assure l'entretien du bateau et le dote d'un équipage conformément à la réglementation en vigueur. Il s'occupe aussi de l'assurance éventuelle du bateau.

On peut distinguer 3 aspects dans la gestion nautique.

- L'équipement et l'entretien du bateau, qui doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par la CCNR (RVBR) et l'UE (directive 2006/87/CE) ; une partie de ces prescriptions concerne les conditions de vie à bord des personnels navigants ; ces prescriptions répondent à des considérations de sécurité de la navigation et leur respect fait l'objet de contrôles réguliers par l'autorité publique, lesquels se traduisent par la délivrance d'un certificat de visite/ certificat communautaire.

- L'équipage minimum à bord et le mode d'exploitation du bateau: la CCNR a fixé des règles valables sur l'ensemble du réseau rhénan (RPNR), qui sont aussi contrôlées par les commissions de visite et dont le respect est attesté par le certificat de visite[19]. La directive européenne ne contient pas encore de dispositions relatives à l'équipage mais des travaux à cet effet sont en cours. Les prescriptions concernées, bien que ne touchant pas à la construction, à l'entretien ou à l'équipement matériel du bateau, répondent elles aussi à des considérations de sécurité.

- L'embauche proprement dite du personnel navigant, impliquant le paiement des salaires (y inclus les charges sociales) et le respect des règles sociales et conventions collectives applicables. Le gestionnaire nautique intervient ici en qualité d'employeur du personnel navigant. Contrairement aux règles de sécurité précitées, ces règles ne font pas l'objet d'une harmonisation à l'échelon rhénan ou européen.

[17] Droit suisse, art. 126(1) de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1956 (état au 20/8/2013) : « Est armateur d'un bateau de la navigation intérieure la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufruitier, soit à titre de locataire, tient le bateau en sa possession et contrôle son exploitation ».
[18] Ebauche Livre IV, 4.37, p. 49.
[19] En particulier, points 47 et 48 du certificat de visite.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

L'Ebauche note que ce troisième volet est parfois transféré à une entité tierce, lorsque l'exploitant conclut un contrat de gestion de personnel dit « CREWMAN B ». Ce type de contrat s'analyse comme un contrat de fourniture de main d'œuvre, par lequel la société de manning est l'employeur direct du personnel navigant. Dans cette hypothèse, il y a scission entre les instructions opérationnelles, qui relèvent de l'exploitant et du conducteur du bateau, et les règles sociales, relatives notamment aux salaires et aux charges sociales, qui relèvent de la société de manning.

La pratique de ce type de contrat est récente en navigation intérieure et concerne essentiellement le personnel hôtelier à bord des bateaux de croisière. Elle est encore mal réglementée[20] et reste même illégale dans certains pays[21].

L'Ebauche (p. 54-55) constate qu'il est difficile de qualifier le prestataire qui fournit ce service : formellement employeur, il se situe entre l'armateur et le mandataire. L'on peut néanmoins constater, comme le fait l'Ebauche[22], que l'armateur, presque par nécessité, conserve la responsabilité des aspects sécuritaires touchant l'équipage (temps de travail et de repos, nombre de personnel à bord, conditions de vie à bord, etc…), y compris dans cette hypothèse. Le crew manager est responsable de la gestion sociale et/ou administrative du personnel navigant, mais le gestionnaire nautique reste responsable des conditions sociales présentant une dimension sécuritaire.

En revanche, on imagine mal que le gestionnaire nautique puisse transférer la responsabilité de tout ou partie des deux premiers volets de la gestion nautique sans perdre sa qualité de gestionnaire nautique. Au mieux pourra-t-il en sous-traiter l'exercice, le sous-traitant agissant alors au nom et pour le compte de l'armateur qui conserve formellement la responsabilité de la gestion nautique vis-à-vis des tiers.

b) Gestion commerciale

La gestion commerciale vise en premier lieu la conclusion de contrats de transport ou d'affrètement qui entraînent, selon les nécessités du commerce, la détermination des ports de chargement, d'escale et de déchargement. Comme en droit maritime[23], la réglementation fluviale fait généralement référence au « transporteur » lorsqu'elle s'adresse au gestionnaire commercial (CMNI, convention d'Athènes, directive sur l'accès à la profession).

Selon le Doyen Rodière, « La gestion nautique est l'ensemble des opérations et des dépenses qui sont indépendantes de l'utilisation actuelle du navire », tandis que « la gestion commerciale est l'ensemble des opérations et des dépenses qui sont entraînées par l'utilisation actuelle du navire »[24].

L'exploitant, qu'il soit ou non propriétaire du bateau, peut sous-traiter tout ou partie de la gestion nautique et/ou commerciale (contrat de ship management). Il peut aussi transférer temporairement la gestion commerciale du bateau, au moyen d'un contrat d'affrètement à temps. Le contrat de transport est alors conclu avec un affréteur qui n'est pas le gestionnaire nautique. Dans tous ces cas, ce sont

[20] Le droit maritime prévoit un système d'agrément et de contrôle par l'autorité publique des services privés de recrutement et de placement des gens de mer (voir notamment la règle 1.4 de la convention du travail maritime).
[21] Acceptée aux Pays-Bas, elle est par exemple considérée comme illicite en France (articles L 125-1 et L 125-3 du code du travail : le prêt de main d'œuvre est pénalement réprimé sous l'appellation de « marchandage » et « prêt illicite de main d'œuvre ») ou en Italie (délit de « intterposizione illegitima di manopera »). En France, le prêt de main d'œuvre à but lucratif est illicite sauf s'il est effectué par une ETT (par définition temporaire), dans le cadre d'un portage salarial ou par un entrepreneur de travail à temps partagé (article 8211 code du Travail). Cette pratique est en revanche clairement autorisée pour la navigation maritime : voir la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français, permettant le recours à une entreprise de travail maritime sous certaines conditions.
[22] p. 54, citant P Chaumette qui suggère un double employeur dans cette hypothèse.
[23] Voir notamment la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (dites « règles de Hambourg »), 31 mars 1978, article 1§1. Voir aussi la réglementation européenne.
[24] R. Rodière, Traité général de droit maritime, Introduction, l'armement, Paris, Dalloz, 1976, n° 343.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

les termes du contrat qui déterminent les responsabilités de chacun. En revanche, le gestionnaire nautique ne pourra transférer temporairement la gestion nautique (au sens des deux premiers volets). Celle-ci suppose en effet un engagement dans la durée. En ce sens, la distinction du doyen Rodière entre « opération indépendante de l'utilisation actuelle du navire » et « opération entraînée par l'utilisation actuelle du navire », est éclairante. En cas de contrat d'affrètement, l'exploitant peut perdre temporairement la qualité de gestionnaire commercial (hypothèse de l'affrètement à temps), mais il ne perd jamais la qualité de gestionnaire nautique.

Selon l'opinion générale, la notion d'exploitant/armateur ne devrait pas se diviser à l'égard des tiers. « Les règles de l'affrètement sont avant tout contractuelles et soumises à la relativité des conventions. La distinction de la gestion nautique et de la gestion commerciale intéresse avant tout les parties et ne devrait intéresser que les parties contractantes »[25].

Aussi la gestion nautique apparaît-elle comme l'élément permanent des attributions de l'armateur. C'est d'ailleurs par ces attributions de gestionnaire nautique que le droit suisse décrit les fonctions de l'armateur : « l'armateur arme, équipe et approvisionne le navire. Il nomme et révoque le capitaine »[26]. C'est aussi essentiellement au gestionnaire nautique que s'adressent les obligations de l'armateur vis-à-vis de l'Etat (respect des prescriptions techniques). Les obligations de l'exploitant du point de vue de la gestion commerciale relèvent essentiellement du droit privé, càd des contrats conclus par l'exploitant. Le contenu de ces obligations intéresse dès lors moins la loi.

Il importe alors d'identifier le gestionnaire nautique pour désigner l'armateur. En navigation intérieure, la meilleure manière d'identifier l'armateur consiste selon nous à identifier celui à qui le certificat de visite/certificat communautaire a été délivré. A la case n° 4 dudit certificat doivent figurer le nom et l'adresse du « propriétaire ». Ce terme se rapporte selon nous à l'armateur plutôt qu'au détenteur du titre de propriété. Les prescriptions techniques, figurant dans le RVBR/directive 2006/87/CE et à l'ADN, s'adressent au « propriétaire », terme utilisé pour désigner à la fois le détenteur du titre de propriété et l'armateur dans la plupart des versions linguistiques. Seule la version allemande distingue les deux notions, réservant le terme Eigentümer au détenteur du titre de propriété, tandis que le terme « Eigner » désigne l'armateur, présumé être le propriétaire foncier. Dans la version allemande, les règles précitées sont adressées au « Eigner », non au « Eigentümer »[27].

Vis-à-vis des tiers, l'armateur serait donc l'entité responsable de la gestion nautique du bateau, telle qu'identifiée dans le certificat de visite/certificat communautaire. Dans le domaine fluvial rhénan,

[25] Delebecque, Droit maritime, Dalloz.
[26] Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse, article 42§2.
[27] Dans le cadre rhénan, c'est la réglementation allemande qui fournit les définitions les plus précises. Trois notions y sont distinguées.
- « Eigentümer » désigne celui qui détient le titre de propriété sur le bateau et qui est inscrit comme propriétaire au registre des bateaux (SchRegG). Cette notion est utilisée essentiellement dans la réglementation relative à l'enregistrement des bateaux.
- « Schiffseigner », ou « Eigner » désigne l'exploitant/armateur, présumé propriétaire (§ 1 BinSchG). La notion de « Eigner » s'apparente à celle de „shipowner/armateur/Reeder/reder » en navigation maritime. Elle renvoie à celui qui utilise le bateau, présumé être le propriétaire, mais qui peut ne pas l'être. Cette notion est utilisée dans la réglementation relative à la responsabilité civile. C'est aussi à cette entité que s'adressent les prescriptions techniques contenues dans le RVBR et la directive 2006/87/CE.
- « Ausrüster » désigne l'exploitant qui n'est pas propriétaire (§2 Nr. 1 BinSchG) ((Même définition au §477 HGB pour la navigation maritime). Le droit allemand précise que celui-ci sera considéré comme « Schiffseigner » vis-à-vis des tiers. Voir BinSchG, §2 : „Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiff anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes angesehen". On trouve la même assimilation du « Ausrüster » au « Reeder » vis-à-vis des tiers pour la navigation maritime. §510 (1) HGB : „Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen". Voir aussi Urteil des Schifffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 1.2.2008, 22 U1/07: « Ausrüster […] ist jede Person, die ein ihr nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffsführer anvertraut. Es wird Dritten gegenüber als Schiffseigner angesehen. Der Ausrüster muß im eigenen Namen das Schiff als selbständiger Unternehmer nutzen. Wird das Schiff einem Schiffsführer anvertraut, so ist der Schiffsverwender nur dann Ausrüster, wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt".

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

l'exploitant non propriétaire doit en outre détenir un certificat d'exploitant pour pouvoir accéder au marché rhénan[28], ce qui le rend facilement identifiable.

Ainsi, et quels que soient les montages, l'armateur resterait selon nous facilement identifiable, comme celui qui a la charge de la gestion nautique du bateau. C'est pourquoi le choix de l'Ebauche de définir l'armateur comme le responsable de la gestion nautique (au moins dans ses deux premiers volets) nous paraît parfaitement approprié. Nous proposons néanmoins de définir avec plus de précision ce qu'il faut entendre par gestion nautique.

4. Propositions (art. 4.1)

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

Nous sommes d'accord que la notion de propriétaire devrait renvoyer au propriétaire foncier. S'agissant de la formulation, nous proposons de reprendre plus fidèlement la définition de la CLC92 /convention de Londres du 23 mars 2001 sur les hydrocarbures de soute (« la ou les personnes au nom desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété »), dont l'Ebauche déclare s'être inspirée.

Première piste de formulation: « la ou les personnes au nom desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, celle(s) qui détient le titre de propriété sur le navire, selon les modalités précisées à l'article 3.8 [de l'Ebauche] »

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

Comme exposé précédemment, nous partageons le point de vue que la gestion nautique est au cœur de la fonction d'armateur. Nous proposons toutefois d'apporter quelques compléments à la définition proposée.

- le verbe « exerce » devrait selon nous être complété par l'expression « en son nom et pour son propre compte » (solution retenue par le droit français, espagnol ou norvégien) ou remplacé par le terme « <u>est responsable de</u> ». En effet, la gestion nautique peut, dans les faits, être exercée par un ship manager que l'exploitant a mandaté pour cette tâche. Pour autant, l'exploitant reste formellement responsable de la gestion nautique.

Plusieurs textes internationaux se réfèrent à la « responsabilité de l'exploitation » (directive 2009/20/CE : « toute personne qui est responsable de l'exploitation du navire », convention SOLAS : « toute personne auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation », convention sur l'immatriculation des navires de 1986 : « tout personne …chargée formellement des responsabilités du propriétaire ou de l'affréteur coque nue », CTM de 2006 : « toute personne à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire »).

Il nous semblerait en outre utile de conserver la notion d'exploitation dans la définition de l'armateur, afin de mettre en évidence que les deux termes sont synonymes.

Enfin, nous recommandons de préciser que le propriétaire est présumé être l'armateur. En navigation rhénane en particulier, un certificat d'exploitant n'est délivré que si le propriétaire n'est pas l'exploitant. Ainsi, en l'absence de certificat d'exploitant, le propriétaire sera systématiquement considéré comme l'exploitant.

[28] Voir Résolution CCNR 1986-I-3, malheureusement non reprise dans la réglementation européenne.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Première piste de formulation : « La personne physique ou morale qui, en vertu d'un droit réel ou personnel, exploite le navire en son nom et, à ce titre, est responsable de la gestion nautique du navire. Sauf indication contraire, le propriétaire est présumé être l'armateur. L'armateur qui n'est pas le propriétaire doit obtenir un certificat d'exploitant auprès de l'autorité compétente[29] ».

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

Nous préconisons une définition qui se rapporte plus précisément aux prescriptions techniques de construction, d'entretien et d'équipement du bâtiment, lesquelles donnent lieu à l'établissement d'un certificat émanant de l'autorité publique qui garantit l'état de navigabilité du bâtiment. La définition distinguerait ainsi plus clairement gestion nautique et gestion commerciale et éviterait des termes sujets à malentendus comme le terme possession (utilisé en droit des biens) ou des formules certes courantes mais peu précises comme la notion de « direction prépondérante ».

L'objectif serait de désigner sans doute possible l'entité qui sera considérée comme l'armateur à l'égard des tiers, quels que soient les contrats qu'il aurait par ailleurs conclus avec d'autres intervenants.

Première piste de formulation : « l'ensemble des tâches liées à l'état de navigabilité du bâtiment : construction, équipement, entretien, équipage à bord, et donnant lieu à l'établissement d'un certificat de visite/communautaire ».

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

La définition de l'usager du navire nous paraît difficile à comprendre. De fait la définition proposée à l'article 4.1§4 exclut l'affréteur à temps de cette catégorie, tandis que le commentaire au point 4.44 indique que « l'exemple type est l'affréteur à temps». Le commentaire précise qu'est ici visée la personne qui peut faire valoir un droit réel ou personnel sur le bateau, notamment le créditeur hypothécaire et le détenteur du droit de gage ou de rétention. Nous supposons que l'article 4.1§4 s'adresse essentiellement aux entités telles que l'affréteur *au voyage,* càd des entités qui ont un droit temporaire d'usage du navire sans en avoir ni la gestion nautique, ni la gestion commerciale.

Si une telle définition est jugée nécessaire au vu de l'ensemble des dispositions du code, nous proposons de conserver le terme « utilisateur » (« Verwender ») plutôt que de recourir au terme « usager », qui se rapporte dans le langage courant à celui qui utilise un service (usager de la voie publique, usager des transports en commun) et, dans le langage juridique, au droit de se servir de la chose selon sa destination, lequel couvre une multitude d'hypothèses, y compris celle de l'armateur, qu'il faut alors exclure expressément de la définition.

[29] Cette dernière phrase s'apparente au droit chilien qui dispose que « Celui qui assume la responsabilité de l'exploitation doit faire une déclaration d'armateur auprès de l'autorité maritime » (article 883).

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

B- Etendue de la responsabilité du propriétaire (art. 4.20 à 4.28)

1. L'état actuel du droit belge : l'article 46 de la loi maritime

Comme développé précédemment, l'article 54 de la loi maritime inclut sous la définition du propriétaire à la fois le propriétaire foncier et l'armateur.

Il semblerait dès lors logique que l'article 46, situé sous le même chapitre, se fonde sur cette définition large du propriétaire.

L'Ebauche indique néanmoins qu'il n'en est rien et que l'article 46 ne traite que de la responsabilité du propriétaire foncier (4.189, p. 118 et 4.199 p. 121), à l'exclusion de celle de l'armateur.

2. Propositions de l'Ebauche : articles 4.20 à 4.28

Exception faite de l'article 4.22 (responsabilité du propriétaire pour ses propres faits) qui ne fait que reprendre la règle de droit commun stipulée aux articles 1382 et 1383 du cciv., c'est aussi à la responsabilité du propriétaire foncier que sont consacrés les articles 4.20 à 4.28, destinés à remplacer l'article 46.

Art. 46	Ebauche	Commentaires
1. personnellement responsable de ses propres faits	4.22 : le propriétaire *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	Reprise de la règle de droit commun en matière délictuelle (art. 1382-1383 cciv (§4.308, p. 202) et contractuelle (art. 1134-1135 cciv)
2. Civilement responsable des faits du capitaine et tenu des obligations contractées par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions	4.23 § 1 1° responsable des obligations contractées par le capitaine sauf si - le capitaine déclare intervenir pour une autre partie identifiée ou - le propriétaire prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse le savait 2° responsable des obligations contractées par une personne agissant pour le capitaine, à moins que le propriétaire ne prouve - que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers était au courant ou - que l'obligation est incompatible avec une obligation antérieure	Responsabilité du propriétaire foncier, comme gardien de la chose (art. 1384 cciv.)
	4.24 : responsable des 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	

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

	causent à autrui un dommage »	
3. civilement responsable des faits de l'équipage, du pilote et d'autres préposés qui en font l'office, dans l'exercice de leurs fonctions respectives	4.25 : responsabilité pour les faits des préposés responsables pour - faits illicites commis par les **[marins]** *(hommes d'équipage ; terme retenu à l'article 5.1.2, livre V, p. 66)* dans l'exercice de leur service à bord - faits commis au service du navire par les autres préposés, du propriétaire *ou de l'armateur* - faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage, de lamanage	

3. Commentaires

Le propriétaire foncier est habituellement impliqué dans le contentieux de la responsabilité par le mécanisme des privilèges qui grèvent le bâtiment. Les privilèges visent à garantir des créances nées de l'exploitation du bâtiment et permettent la saisie (conservatoire, voire exécutoire) du bâtiment même si le propriétaire foncier n'est pas le débiteur de la créance (aspect considéré au livre 3). Par les privilèges, le propriétaire est touché par l'activité du bateau même s'il n'a aucune responsabilité dans l'exploitation de celui-ci, du seul fait qu'il en est le propriétaire. Ces actions ne visent que le bâtiment (« fortune de mer ») et non le patrimoine personnel du propriétaire foncier.

Outre la mise en cause indirecte du propriétaire par le biais des privilèges grevant le bâtiment, le droit belge a la particularité de prévoir la responsabilité personnelle du propriétaire foncier pour toutes les activités liées à l'exploitation du bâtiment, y compris lorsqu'il n'y intervient pas. Le propriétaire foncier serait civilement responsable du fait du capitaine et de l'équipage même lorsqu'il n'en serait pas le commettant. Il resterait aussi civilement responsable des dommages causés lors du transport de marchandises, y compris lorsqu'il ne serait pas le transporteur. Sa responsabilité engagerait tout son patrimoine et non seulement le bâtiment.

Cette réglementation serait de droit supplétif, mais on voit mal comment le propriétaire pourrait l'éviter du point de vue de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle. Il n'y a guère que vis-à-vis de la responsabilité contractuelle du transporteur qu'il pourrait s'en départir.

Le droit maritime belge choisit ainsi de canaliser la responsabilité civile sur le propriétaire foncier, à charge pour lui de recourir par la suite contre le véritable responsable (art. 4. 28). Il s'agit en outre d'une responsabilité complémentaire à celle des responsables en vertu du droit commun : affréteur coque nue et/ou transporteur. Cette responsabilité joue donc parallèlement et cumulativement par rapport à la responsabilité contractuelle du transporteur ou la responsabilité de l'armateur. Les responsabilités interviennent *in solidum* (art. 4.27), et la responsabilité du propriétaire foncier ne serait qu'une garantie supplémentaire pour le créancier.

Comme le remarque l'Ebauche, la coresponsabilité personnelle du propriétaire foncier est un mécanisme « légalement exorbitant » (4.276, p. 192). L'Ebauche souscrit à cet égard à la position retenue par la cour de cassation en 1952[30], qui estimait que la responsabilité du propriétaire, dans la mesure où elle s'écarte du droit commun, doit être interprétée de façon restrictive. L'Ebauche relève en outre que les arguments avancés en faveur de la canalisation vers le propriétaire foncier sont avant

[30] Cass., 16 octobre 1952, AC 153, 61, Pas. 1953, I 66, RW 1952-53, 703, RGAR 1953, n° 5121, note F. van der Mensbrugghe, cité au § 4.281, p. 195.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

tout d'ordre pragmatique: le propriétaire foncier serait plus facilement identifiable et souvent plus solvable que l'armateur. C'est pourquoi l'Ebauche propose de limiter et de mieux encadrer cette responsabilité.

Le choix du droit belge se distingue de celui fait dans la plupart des conventions internationales relatives à la responsabilité civile, qui canalisent plutôt la responsabilité sur l'armateur (voir tableau annexé). Il se distingue aussi du choix retenu dans les droits voisins pour ce qui concerne la navigation intérieure : le droit allemand canalise la responsabilité sur le « Eigner », càd sur l'exploitant présumé être le propriétaire mais qui ne l'est pas forcément[31]. Le droit maritime français canalise aussi la responsabilité sur l'armateur lorsque le contrat qui le lie au propriétaire foncier est rendu public. De même, lorsque le connaissement ne permet pas de désigner le transporteur, c'est l'armateur qui est présumé l'être. Le droit suisse fait aussi le choix de canaliser la responsabilité sur l'armateur[32]. La solution du droit néerlandais est moins tranchée mais il est aussi plus résolument orienté vers l'armateur que le droit belge[33].

La canalisation vers l'armateur est plus conforme aux principes du droit commun de la responsabilité, notamment ceux dégagés sur la base de l'article 1384 cciv. En tant que responsable de l'exploitation, en particulier de la gestion nautique du bateau, c'est en effet l'armateur qui doit être présumé gardien du bateau. Selon les principes généraux de la responsabilité civile, est gardien de la chose celui qui en a l'usage, la direction et le contrôle au moment du fait dommageable. Sa responsabilité est aussi engagée pour les actes de ses préposés. Ceux-ci, en effet, sont présumés ne pas avoir la direction de la chose, à moins qu'ils aient outrepassé leurs fonctions et se soient affranchis du contrôle du commettant. Le propriétaire de la chose est présumé en être le gardien, à moins qu'il ne prouve avoir perdu la garde par vol, location, ou emprunt. La responsabilité du propriétaire foncier ne devrait être engagée sur cette base qu'en tant qu'il est présumé être l'armateur.

Ceci suppose certes que l'armateur soit connu des tiers, ce qui n'est pas garanti lorsque l'armateur est lié au propriétaire par un contrat (droit personnel), lequel ne doit pas faire l'objet d'une publication.

Néanmoins, pour ce qui concerne la navigation rhénane, l'exploitant, s'il n'est pas le propriétaire, doit obtenir un certificat d'exploitant de l'autorité publique, qui sera aussi inscrit au registre d'immatriculation. En dehors de la situation rhénane, l'armateur sera facilement identifiable car son nom et son adresse devraient figurer dans le certificat de visite/communautaire. Pour cette raison, les tiers auront, selon nous, toujours accès à cette information. C'est pourquoi les arguments contre cette solution, exposés dans l'Ebauche au point 4.282, ne nous semblent pas valoir autant pour la navigation intérieure.

Les articles 4. 23 à 4.25 nous paraissent du reste difficilement transposables à la navigation intérieure.

L'article 4.23 traite des obligations formellement contractées par le capitaine. Comme le note l'Ebauche, le terme « capitaine » est employé uniquement pour les navires de mer et le commandant d'un bateau de navigation intérieure « ne dispose pas d'une compétence de représentation et ne peut dès lors contracter des obligations qui lient le propriétaire du bateau ».

4. Propositions

Pour la navigation intérieure, nous proposons de rester plus proche du droit commun de la responsabilité civile fondé sur l'article 1384. Nous proposons de canaliser la responsabilité délictuelle sur l'armateur, présumé être le propriétaire, à l'instar des droits allemand, suisse ou français.

1) canalisation sur l'armateur de la responsabilité comme gardien de la chose

[31] Voir Binnenschifffahrtsgesetz, § 4. Selon nous, il en va de même en droit maritime allemand qui canalise la responsabilité sur le « Reeder ». Le § 510 (1) HGB précise que le Reeder est l'exploitant non propriétaire vis-à-vis des tiers.
[32] Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse, art. 48 et 126.
[33] Wetboek 8, art. 360.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Dans ce cadre, nous proposons de distinguer deux catégories de tiers : les tiers sans relation contractuelle impliquant le bateau (ci-après « les tiers »), et les tiers liés à un contrat de transport à bord du bateau concerné (ci-après « les ayant droit à la marchandise transportée »).

a) vis-à-vis des tiers

L'armateur est responsable, en tant que gardien présumé de la chose (art. 1384 cciv), des dommages causés aux tiers, y compris par les membres de l'équipage, présumés être ses préposés.

Cette solution est cohérente avec la stipulation de certains droits nationaux qui prévoient dans les règles relatives à l'affrètement que l'affréteur coque nue garantira le fréteur contre tous recours de tiers pour des créances qui seraient la conséquence de l'exploitation du bateau[34].

Par « homme d'équipage », l'article 5(1)(2) entend tout travailleur lié par un contrat de travail maritime ou fluvial. Nous proposons de tenir compte de la décision n° 8 du CASS (du 3/10/2013), qui distingue les personnes engagées temporairement pour compléter ou renforcer l'équipage et qui font partie de l'équipage, et les personnes effectuant une mission spécifique et ponctuelle à bord (pilote, réparateur), qui ne sont pas considérées comme faisant partie de l'équipage.

b) Vis-à-vis des ayant droit à la marchandise : ceux-ci sont liés au gestionnaire commercial (transporteur) par un contrat de transport de marchandises ; leur revendication engage donc avant tout la responsabilité contractuelle du transporteur.

L'armateur peut voir sa responsabilité engagée, uniquement à hauteur des prétentions fondées sur le contrat, pour tous les actes conclus par le commandant qui ne permettent pas d'identifier le transporteur et si le tiers-porteur est de bonne foi.

Cette solution est cohérente avec les obligations incombant à l'armateur, comme gestionnaire nautique et gestionnaire commercial présumé. Elle est aussi cohérente avec la pratique contractuelle des affrètements à temps, dont les charte-parties prévoient souvent que l'affréteur à temps indemnisera le fréteur contre toutes conséquences découlant de la signature de connaissements par le commandant. Cette stipulation est une conséquence logique du transfert de la gestion commerciale de l'armateur vers l'affréteur à temps.

Dans les deux hypothèses, l'armateur dont la responsabilité est engagée devrait conserver un droit de recours :

- contre le propriétaire foncier pour vice propre ou défaut d'entretien du bateau avant que l'exploitation ne lui ait été transférée

- contre le préposé si celui-ci a agi en dehors de ses attributions.

2) Responsabilité subsidiaire du propriétaire foncier, comme armateur présumé

Le recours des tiers contre le propriétaire foncier serait quant à lui fondé sur la présomption qu'il est l'armateur. Ils pourraient donc recourir contre lui, à moins de savoir qu'il n'est pas l'armateur. Suivant les règles du droit commun de la responsabilité civile, le propriétaire foncier devrait pouvoir prouver qu'il a perdu la garde de la chose par la location, l'usufruit, le vol ou l'usage illégal couplé à la mauvaise foi du requérant.

Les droits nationaux reprennent de manière assez variable ces différentes causes d'exonération, mais la présomption de connaissance de l'identité de l'armateur est toujours plus forte à l'égard des ayant-droit à la marchandise qu'à l'égard des véritables tiers.

[34] Droit allemand, § 555 HGB : „Sicherung der Rechte des Vermieters: Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern". Droit français, article L5423-9 : « L'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

a) vis-à-vis des ayant-droit à la marchandise

Généralement, les droits nationaux prévoient que si le connaissement ne permet pas d'identifier clairement le transporteur et que l'ayant droit est de bonne foi, l'armateur est présumé être le transporteur. Néanmoins, en cas d'affrètement coque nue, les ayant droit à la marchandise ne pourront se retourner que contre l'affréteur coque nue, car ils sont supposés savoir que le propriétaire foncier n'est pas l'armateur[35].

b) vis-à-vis des tiers

- le droit maritime allemand (§ 477 HGB) prévoit que le propriétaire foncier peut se dégager de sa responsabilité s'il informe le plaignant qu'il n'est pas l'armateur et lui fournit dans les meilleurs délais le nom et l'adresse de l'armateur ;

- le droit fluvial allemand (§2Nr.2 BinSchG), comme le droit néerlandais (art. 360 § 4) prévoient que le propriétaire foncier peut s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve qu'il a été dessaisi de l'utilisation du bateau par un acte illicite et que le créancier n'est pas de bonne foi[36] ;

- le droit maritime français exige la publication de l'affrètement coque nue pour qu'il soit opposable aux tiers (art. L5411-2). De manière plus nuancée, le droit suisse dispose qu'« aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une mention au registre des navires suisses, le propriétaire répond en tant qu'armateur envers tout tiers qui n'aurait pas connaissance de la location au moment où son droit est né » (article 93).

- le droit néerlandais prévoit la co-responsabilité solidaire du propriétaire foncier, à moins que le tiers n'ait connaissance, ou n'ait dû avoir connaissance de l'affrètement coque nue (art. 360 §§1 et 2 Wetboek 8).

Comme le relève l'Ebauche[37], les solutions retenues, notamment par le droit maritime allemand, pourraient entraîner des complications procédurales et des retards dans l'indemnisation des victimes. La canalisation sur l'armateur, pour être efficace, suppose que les tiers puissent facilement identifier l'armateur. L'élément clé réside donc dans la connaissance par le tiers du transfert de l'exploitation vers un armateur non propriétaire.

En navigation rhénane, la délivrance systématique d'un certificat d'exploitant lorsque celui-ci n'est pas le propriétaire foncier, devrait permettre de fournir cette preuve. Le certificat de visite/communautaire peut lui aussi être utilisé comme preuve de l'identité du gestionnaire nautique.

[35] Droit néerlandais, art. 360§3, droit allemand, HGB § 523 Nr.3.
[36] (2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger (§§ 102 bis 115) herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.
[37] Ebauche, § 4.282, p. 195.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

C- Limitation de la responsabilité du propriétaire

1. Etat actuel du droit belge

Le droit belge actuel étend la LLMC à la navigation intérieure[38] en en adaptant les montants de limitation (arrêté royal du 24 novembre 1989, ci-après dénommé « arrêté de limitation »).

2. Propositions de l'Ebauche

L'Ebauche préconise la ratification de la CLNI 1988, déjà signée par la Belgique. Elle estime en effet que les montants établis par l'arrêté de limitation sont trop faibles et qu'il est préférable d'adopter le régime spécifiquement négocié pour la navigation intérieure plutôt que d'étendre le champ d'application de la LLMC. L'Ebauche cherche parallèlement à harmoniser la terminologie utilisée pour la LLMC et la CLNI et de rapprocher autant que possible les dispositions applicables au droit maritime et au droit de la navigation intérieure.

L'Ebauche propose d'intégrer les dispositions de la LLMC et de la CLNI dans le corps même de la législation belge, plutôt que de procéder par renvoi. Il conviendra de vérifier que cette option est conforme au droit constitutionnel belge[39].

L'Ebauche propose en outre de clarifier les règles de procédure pour la constitution d'un ou de plusieurs fonds en vertu de ces conventions. La procédure qu'elle propose est la même pour le maritime et le fluvial, à quelques détails près.

3. Commentaires

a) Règles de fond

La CLNI, comme la LLMC, permet aux propriétaires de bateaux et aux assistants[40] de limiter leur responsabilité en constituant un fonds dont la somme est déterminée conformément aux dispositions de la CLNI. Le montant déposé dans le fonds constitue la limite de l'indemnisation pouvant être réclamée au propriétaire pour l'ensemble des préjudices causés lors d'un incident de navigation, pour autant que les dommages concernés n'aient pas été causés par la faute personnelle du propriétaire. Le montant déposé dans le fonds est élevé et ne limite l'indemnisation due par le propriétaire qu'en cas de dommage de grande ampleur. Ces limites constituent une protection pour le propriétaire mais elles permettent aussi de mieux garantir une réparation adéquate et effective aux victimes. En rendant l'étendue de la responsabilité plus prévisible, elles aident en effet les assurances à proposer des produits adaptés aux risques de la navigation intérieure, sans que cette garantie ne représente une charge excessive pour les entreprises[41]. Les entreprises de navigation intérieure sont alors davantage disposées à souscrire une assurance adaptée à leurs risques, et les cas d'accidents de navigation laissés sans indemnisation effective faute de solvabilité de l'entreprise ou de couverture d'assurance adaptée peuvent en être sensiblement réduits.

L'Ebauche note qu'une version révisée de la CLNI 1988 est en cours d'élaboration. Cette version a depuis lors été adoptée. Elle est à ce jour signée par 7 Etats (dont la Belgique) et a été ratifiée par

[38] En vertu de l'article 15(2) al. 1 de la LLMC 1976.
[39] Cette solution pourrait être jugée contraire au droit constitutionnel en Allemagne, ainsi qu'aux Pays Bas.
[40] Le propriétaire du bateau est défini à l'article 1§2 a) comme « le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau ». Les assistants sont définis à l'article 1§2 c) comme « toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage ».
[41] Les assureurs plaident en faveur de la fixation de ces limites, qui faciliteraient l'exercice de leur activité en rendant l'évaluation du risque plus prévisible.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

deux Etats. La Belgique a elle aussi entamé le processus de ratification. L'entrée en vigueur de la CLNI 2012 peut donc raisonnablement être escomptée pour la fin 2017[42].

Les arguments avancés en faveur de la ratification de la CLNI 1988 sont entièrement applicables à la CLNI 2012 :

- nécessité de réévaluer les montants de limitation actuellement pratiqués en Belgique

- application de la CLNI dans la plupart des pays voisins (Lux, PB, D) à prévoir dans les deux ans et, à terme, peut-être sur l'ensemble du réseau navigable européen, la CLNI 2012 étant accessible à « tout Etat »; s'ajoute à cet argument que la Belgique sera en pratique amenée à appliquer la CLNI 2012 par le jeu du règlement 44/2001/CE (Bruxelles I), qui oblige les Etats membres à la reconnaissance et à l'exécution des décisions judiciaires émanant des autres Etats membres (voir développement ci-après)

- texte spécifique à la navigation intérieure, contrairement à la LLMC ; à cet argument s'ajoute le caractère plus récent, et donc à jour, de la CLNI 2012, laquelle organise en outre une procédure simplifiée pour la mise à jour des montants de limitation[43], qui garantira sa pertinence dans le temps

- la CLNI 2012 constitue enfin un progrès de l'harmonisation par rapport à la CLNI 1988 car elle offre un degré d'harmonisation plus élevé pour l'indemnisation des dommages liés au transport de passagers (art. 8) et contient les premières règles communes pour l'indemnisation des dommages résultant du transport de matières dangereuses (art. 7).

L'Ebauche préconise les options suivantes pour intégrer la CLNI dans le droit belge :

- application sur toutes les voies d'eau belges ; le caractère de pays de transit de la Belgique justifie ce choix ; dans le cadre de la CLNI 2012, ce choix se traduirait par le fait que la Belgique ne ferait pas de déclaration en vertu de l'article 15(2) au moment de son adhésion.

- exclure la limitation pour les créances des préposés : l'article 3(e) de la CLNI 2012 prévoit que la limitation ne s'applique pas aux créances des préposés du propriétaire 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 selon les dispositions de la CLNI 2012.

- renflouement d'un bateau et/ou de sa cargaison : le droit belge exclut actuellement les opérations de renflouement de la limitation de responsabilité et l'Ebauche préconise de maintenir cette exclusion. Dans le cadre de la CLNI 2012, ceci supposerait la formulation d'une réserve en vertu de l'article 18§1c). L'on peut noter que l'Allemagne a choisi de prévoir un fonds de limitation spécifique pour cette situation, dont les montants sont doublés par rapport à ceux fixés par la CLNI.

- priorité aux infrastructures : la CLNI 2012 (article 6§2) prévoit la possibilité de déclarer prioritaires les créances pour dommages causés aux infrastructures des voies navigables et des ports. L'Ebauche constate que cet aspect relève des autorités régionales en Belgique et signale cette possibilité dans son projet d'articles.

- allèges : comme la CLNI 1988, l'article 18 d) de la CLNI 2012 prévoit la possibilité pour les Etats parties d'exclure de la limitation de responsabilité les allèges exclusivement employées dans les

[42] D'après nos informations, l'on peut raisonnablement compter sur une ratification par les Pays-Bas et l'Allemagne d'ici la fin de l'année 2016. La CLNI 2012 entrerait en vigueur un an après la quatrième ratification, soit, si ces deux Etats ratifient, d'ici la fin de l'année 2017.
[43] Selon une procédure calquée sur celle de la convention de Montréal.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

ports pour les transbordements. L'Ebauche propose de ne pas faire usage de cette possibilité, peu justifiée et constatant que c'est le choix retenu dans tous les pays (p. 354).

- application étendue aux bateaux de plaisance et aux bateaux publics : l'article 1§1 de l'arrêté de limitation[44] dispose que « sont assimilés aux bateaux de navigation intérieure, tant qu'ils servent exclusivement sur les eaux intérieures :

> - les bâtiments exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments
>
> - les bâtiments affectés à la plaisance »

L'Ebauche préconise de conserver cette couverture (4.492, p. 354).

La CLNI 1988 prévoyait la possibilité pour les Etats parties d'exclure les bateaux de plaisance du champ d'application (art. 18 d)). Tous les Etats parties à la CLNI ont fait usage de cette réserve, hormis les Pays-Bas. C'est pourquoi les rédacteurs de la CLNI 2012 ont choisi de ne pas étendre le champ d'application de la CLNI 2012 aux bateaux de plaisance. Rien n'empêche néanmoins les Etats d'étendre son champ d'application aux bateaux de plaisance. Telle est l'intention, par exemple, des Pays-Bas.

- La CLNI ne distingue pas selon qu'il s'agit de bateaux publics ou privés. Elle vise les bateaux « utilisés à des fins commerciales ». Les bateaux publics utilisés à des fins commerciales devraient donc être couverts. En revanche, les bateaux publics dotés de prérogatives de puissance publique (bateaux de la police, bateaux de guerre, etc..) ne sont pas couverts. Là encore, rien n'empêche la Belgique d'étendre le champ d'application de la CLNI à ce type de bateaux.

- La Belgique envisage en outre d'émettre une réserve en vertu de l'article 18§1 a) en vue d'exclure de la limitation les dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau. L'on peut noter que les quatre Etats actuellement parties à la CLNI 1988 ont fait usage de cette réserve.

La directive 2004/35 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, a confirmé la tendance vers une absence de limites pour les dommages environnementaux : fondée sur le principe « pollueur- payeur », elle interdit toute limitation de responsabilité. Cette directive prévoit certes une exception à l'interdiction de limitation pour les Etats parties à la CLNI[45], mais aucun Etat membre n'en a pour l'instant fait usage, préférant traiter les dommages causés à l'environnement conformément à la directive communautaire. Le choix de la Belgique s'inscrit donc dans la tendance générale et il est probable que l'harmonisation à l'égard de ce type de dommages s'effectuera autour de l'absence de limitation.

- La Belgique pourra enfin s'interroger si elle souhaite faire usage de la réserve prévue à l'article 15§3, visant à exclure de la limitation, pour une période transitoire de 8 ans maximum, les menues embarcations utilisées exclusivement à des fins de transport national. Cette possibilité de réserve vise les bateaux-taxis, qui opèrent notamment dans certaines villes danubiennes (Budapest en particulier).

La manière la plus simple pour la Belgique d'intégrer la CLNI 2012 à son ordre juridique national consistera bien-sûr à la ratifier. Comme indiqué plus haut, le processus de ratification est en cours.

[44] Arrêté royal du 24 novembre 1989 « relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime ».

[45] Article 4§3 : « la présente directive est sans préjudice du droit de l'exploitant de limiter sa responsabilité conformément à la législation nationale qui met en œuvre la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, de 1976, y compris toute modification future de cette convention, ou la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), de 1988, y compris toute modification future de cette convention ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Elle pourrait aussi choisir de l'intégrer dans son droit national avant même la ratification. L'élément de réciprocité avec les autres Etats parties à la CLNI 2012 sera alors perdu, mais le texte aurait force de loi sur le territoire belge. Dans la première hypothèse, la CLNI 2012 pourra être intégrée au droit national par simple renvoi et, en cas de reprise intégrale du texte, celui-ci ne pourra pas faire l'objet de modifications. Dans la seconde hypothèse, le texte de la CLNI devra bien sûr être intégré *in extenso* dans le droit belge et pourra éventuellement faire l'objet d'adaptations.

b) Règles de procédure

L'Ebauche propose de détailler la procédure dans des dispositions spécifiques et non plus par renvoi à une réglementation désormais abrogée. Elle propose une procédure valable pour toutes les hypothèses de constitution de fonds (LLMC, CLNI, CLC, SNPD)[46].

La CLNI (comme la LLMC) prévoit deux voies procédurales pour invoquer la limitation de responsabilité :

- en constituant un fonds de limitation auprès de la juridiction compétente, ce qui entraîne la levée des saisies conservatoires dans l'ensemble des Etats parties à la convention, conformément à l'article 14 ;
- en invoquant la limitation comme moyen de défense à l'occasion d'une action en responsabilité, et sans constitution d'un fonds, ce qui n'entraîne pas la levée des saisies conservatoires.

La deuxième hypothèse n'est qu'une option offerte aux Etats parties. L'Ebauche constate que la Belgique la retient et propose de conserver cette possibilité tout en l'organisant davantage. Elle remarque que ceci correspond à la pratique internationale, Pays-Bas mis à part.

S'agissant de la navigation intérieure et à notre connaissance, seule l'Allemagne[47] et la Belgique ouvrent cette possibilité. La Suisse et les Pays-Bas ne prévoient que l'invocation de la limitation avec constitution d'un fonds de limitation[48].

L'invocation de la limitation comme simple moyen de défense soulève selon nous des difficultés pratiques lorsque plusieurs actions sont engagées contre le propriétaire, de surcroît devant des juridictions de pays différents. Si une seule action est engagée, on peut imaginer que le propriétaire puisse valablement invoquer sa limitation de responsabilité. Dans ce cas, et comme l'indique l'Ebauche, le propriétaire « ne devrait être condamné qu'au paiement du montant de la limitation de responsabilité et non pas au paiement du montant total supérieur de la créance »[49]. En revanche, si plusieurs actions sont engagées contre le propriétaire, il y a un risque que celui-ci ne puisse invoquer la limitation pour la totalité de créances. Comme le reconnaît l'Ebauche, il est difficile, dans cette hypothèse, d'éliminer le risque que le propriétaire paie plus d'une fois (pour chaque procédure ouverte) le montant de limitation[50]. Par ailleurs, et comme le reconnaît l'Ebauche, cette invocation n'entraîne pas la levée des saisies conservatoires. L'article 14 de la CLNI 2012 ne s'applique pas dans cette hypothèse, or c'est là le principal intérêt de la CLNI. Cet article rend inattaquables les biens du propriétaire : il lève et empêche toutes les mesures conservatoires ou exécutoires à l'encontre des biens du propriétaire[51] et contraint les créanciers à se faire indemniser sur la somme consignée dans

[46] § 4.553, p. 375.
[47] Loi allemande sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure, „Binnenschifffahrtsgesetz" BinSchG, § 5d (3))
[48] Article 642a du code de procédure civile néerlandais ; le chapitre VI de l'ordonnance suisse sur la navigation maritime du 20 novembre 1956 (état le 1er septembre 2007)) ne prévoit aussi que cette hypothèse. Le Luxembourg n'a pas adopté de règles de procédure particulières pour la mise en œuvre de la CLNI1988.
[49] Ebauche, § 4.370, p. 232.
[50] Ebauche, § 4.372, p ; 232.
[51] CLNI, article 13§2 : « Après constitution d'un fonds conformément à l'article 11, 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 dans la juridiction d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

le(s) fonds[52]. Ce système est néanmoins loin d'être étanche s'agissant de la LLMC. Il l'est beaucoup plus s'agissant de la CLNI 2012 et pourrait justifier que l'on fasse l'économie de la deuxième hypothèse. Au moins la procédure devrait-elle prévoir la suspension des actions engagées auprès d'autres juridictions une fois le fonds constitué, afin de concentrer l'ensemble de la procédure sur le fonds et d'assurer au mieux que le montant dû par le propriétaire ne dépassera pas la limite fixée par la CLNI. C'est ce que prévoit par exemple les droits suisse[53] et allemand[54]. Nous proposons d'ajouter une disposition similaire dans le projet de code (voir annexe I, article 4.76 *bis*).

En vertu de la CLNI, le propriétaire peut constituer le(s) fonds avant même qu'aucune action n'ait été engagée contre lui. La possibilité de constituer un fonds à titre préventif était prévue dans la convention de 1957 mais a été supprimée dans la LLMC[55]. Elle est donc impossible dans le domaine maritime mais reste possible dans le domaine fluvial. Ceci constitue une différence importante, la situation fluviale étant clairement plus favorable au propriétaire du bateau. Grâce à cette possibilité, le propriétaire peut en effet choisir dans une large mesure l'Etat dans lequel il souhaite constituer le fonds[56] et il a de plus fortes chances de canaliser effectivement tout le contentieux sur le fonds.

Une autre différence importante de la CLNI 2012 par rapport à la LLMC réside dans le fait qu'elle empêche tout créancier *ayant la faculté de* produire une créance contre le fonds d'agir en dehors du fonds[57]. Dans la LLMC, l'impossibilité d'exercer des droits sur d'autres biens ne concerne que ceux *ayant produit* une créance contre le fonds[58]. Tous ceux qui *peuvent* produire une créance contre le

[52] Comme le remarque Frank Smeele, l'immunité du propriétaire contre toute mesure de sûreté (conservatoire) ou d'exécution, par suite de la constitution du fonds, peut n'être que temporaire. Il est en effet possible qu'au terme de cette procédure, le propriétaire soit dégagé de toute responsabilité (la constitution du fonds par le propriétaire ne vaut pas reconnaissance de sa responsabilité – voir CLNI, article 1§6), ou qu'au contraire, il ne soit pas autorisé à invoquer la limitation de sa responsabilité en raison notamment de sa faute personnelle (Frank Smeele, « Recognition of Foreign Limitation Proceedings under the European Jurisdiction and Judgments Convention », IPRax 2006, Heft 3, pp. 229-233).

[53] L'article 46(1) de la loi fédérale suisse sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1956 (état au 20 août 2013) dispose que « Dès la date de la requête de l'armateur et jusqu'à celle de la clôture ou de l'arrêt de la procédure, il ne peut y avoir ni réquisition ni continuation de la poursuite pour les créances englobées dans la procédure. Les actions civiles ainsi que les mesures d'exécution forcée en cours sont suspendues durant la même période ».

[54] §8Nr. 2 SVertO: „(2) Ansprüche, für welche die Haftung durch das Verteilungsverfahren beschränkt worden ist, können nur nach den Vorschriften dieses Gesetzes verfolgt werden. Jedoch stehen die Vorschriften dieses Gesetzes der Verfolgung eines Anspruchs, für den der Schuldner seine Haftung beschränken kann, nach Aufhebung des Verteilungsverfahrens nicht entgegen, soweit der Anspruch aus der Haftungssumme nicht berichtigt worden ist und der Schuldner vor Eröffnung des Verfahrens zur Zahlung eines höheren Betrags als des bei der Verteilung der Haftungssumme auf diesen Anspruch entfallenen Anteils rechtskräftig verurteilt worden ist; § 20 Abs. 1 Satz 1, §§ 21, 22 und 24 finden keine Anwendung".

[55] LLMC. Art. 11 « 1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est [par opposition à « peut être »] engagée pour des créances soumises à limitation ».

[56] La CLNI dispose en effet que le fonds doit être constitué auprès de la juridiction compétente de l'Etat « dans lequel une action peut être engagée ». Dans le cadre communautaire, celle-ci est déterminée par application du Règlement CE 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (dit Règlement Bruxelles I). L'article 2 du Règlement Bruxelles I dispose en particulier que l'action est en principe engagée auprès du tribunal du domicile du défendeur. Le propriétaire du bateau est bien le défendeur d'une action en réparation engagée contre lui pour dommages causés lors d'un incident de la navigation. Il peut donc faire valoir la limitation de sa responsabilité auprès de la juridiction compétente de l'Etat de son domicile, par la combinaison des articles 11 CLNI et 2 du Règlement Bruxelles I**.** Cette règle renverse en quelque sorte la règle désignant le domicile du défendeur comme juridiction compétente. C'est ici la juridiction du domicile de la partie qui prend l'initiative de la procédure qui est compétente. Cette possibilité, qui s'avérera souvent la plus favorable au propriétaire, n'est toutefois pas exclusive. D'autres choix s'offrent à lui, en application des articles 2 à 7 du Règlement 44/2001. Ainsi, en matière contractuelle, l'action peut être engagée « devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée », lequel correspond habituellement au lieu de livraison de la marchandise (Règlement 44/2001, art. 5(1)). De la même manière, si l'incident peut donner lieu à une action en réparation quasi-délictuelle, le propriétaire pourra choisir de constituer le fonds « devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire » (Règlement 44/2001, art. 5(3)). Une entreprise néerlandaise ayant eu un accident en Allemagne pourra ainsi choisir de constituer le fonds en Allemagne plutôt qu'aux Pays-Bas. Le choix du propriétaire sera généralement conditionné par les montants de limitation appliqués dans les différentes réglementations nationales. Si, par le jeu des réserves prévues dans la CLNI, ces montants sont, par exemple, plus faibles dans l'Etat de livraison, il pourra trouver intéressant de centrer la procédure dans cet Etat.

[57] CLNI 2012, art. 14§1.

[58] LLMC, art. 13 : « where a limitation fund has been constitute in accordance with Article 11, a person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

fonds n'y sont pas contraints : un créancier peut choisir d'engager une action individuelle pour le recouvrement de sa créance plutôt que d'intervenir dans le cadre de la procédure de répartition du fonds. Les créanciers qui choisissent de déposer une requête individuelle, en dehors du fonds, ne sont alors pas liés par la limite globale de responsabilité, à moins que le propriétaire ne l'invoque comme moyen de défense. On comprend alors que la possibilité soit maintenue pour le propriétaire d'invoquer la limitation comme moyen de défense, car le système établi par la LLMC ne garantit pas la concentration de toutes les créances sur le fonds.

Au contraire, la CLNI 2012, reprenant la solution retenue dans la convention de Bruxelles de 1957[59] ou la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures[60], dispose que « si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne *ayant la faculté de produire* 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 »[61].

En vertu de la CLNI 2012, l'interdiction de poursuivre une créance en dehors du fonds vaudra désormais dans l'ensemble des Etats parties à la CLNI 2012. Le Règlement Bruxelles I étend encore cette interdiction à l'ensemble des Etats liés par ledit Règlement, qu'ils soient ou non parties à la CLNI. En effet, selon F. Smeele[62] et S. Rittmeister[63], qui raisonnent par analogie aux règles communautaires relatives aux procédures d'insolvabilité[64], la décision de constitution du fonds devrait produire dans tous les Etats liés par le Règlement Bruxelles I les mêmes effets que dans l'Etat d'origine. Dans l'hypothèse considérée, tout Etat lié par le Règlement Bruxelles I devrait reconnaître l'interdiction de déposer une requête individuelle sitôt qu'un fonds CLNI 2012 a été constitué dans un autre Etat lié par ledit Règlement et que le créancier concerné en a été notifié. Tous ces Etats doivent en outre reconnaître la décision de répartition du fonds et en assurer l'exécution.

Prenons l'hypothèse où la Bulgarie aurait ratifié la CLNI 2012 mais où la Roumanie ne l'aurait pas ratifiée. Un accident de grande ampleur a lieu sur le Danube. Le propriétaire du bateau ayant causé l'accident constitue un fonds à titre préventif devant la juridiction bulgare compétente. Dans ce cas, et bien que la Roumanie ne soit pas liée par la CLNI 2012, les juridictions roumaines devront, en vertu du Règlement Bruxelles I, rejeter toute requête individuelle pour l'indemnisation des dommages causés et renvoyer les requérants devant la juridiction bulgare chargée de la répartition du fonds. Une fois la décision de répartition rendue, les juridictions roumaines devront reconnaître cette décision et en assurer si nécessaire l'exécution.

Le droit communautaire amplifie donc l'efficacité de la CLNI 2012[65] : la reconnaissance de la décision de répartition du fonds ne se limite plus aux seuls Etats parties à la CLNI mais devient une obligation communautaire pour l'ensemble des Etats liés par le Règlement Bruxelles I. En bénéficiant ainsi de l'appui du droit communautaire, le mécanisme mis en place par la CLNI 2012 devient quasi étanche. Il convient de relever en outre que le Règlement Bruxelles I lie non seulement l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne, mais s'étend même au-delà, par le jeu des accords d'association

[59] Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole de signature du 10 octobre 1957. L'article 2§4 de cette convention disposait : « Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur ». Cette convention est entrée en vigueur le 31 mai 1968 mais a depuis lors été dénoncée par de nombreux Etats.

[60] Convention du 27 novembre 1992 (FIPOL). L'article VI(1) dispose que, lorsque le propriétaire a constitué un fonds, « aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire ».

[61] Art. 14§1. Les remarques du § 4.579 ne sont donc pas applicables à la CLNI 2012.

[62] Frank Smeele, « Recognition of Foreign Limitation Proceedings under the European Jurisdiction and Judgments Convention », IPRax 2006, Heft 3, p. 232.

[63] S. Rittmeister, « Die internationale Wirkung der Fondserrichtung », in Das Recht der Haftungsbeschränkung, Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Heft 1005, (ed. Dr. Ramming), p. 82.

[64] En particulier l'article 17 du Règlement 1346/2000 relatif aux procédures d'insolvabilité.

[65] Voir S. Rittmeister, « Die internationale Wirkung der Fondserrichtung », in Das Recht der Haftungsbeschränkung, Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Heft 1005, (ed. Dr. Ramming), pp. 73-83.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

conclus avec d'autres Etats européens[66]. De ce fait, il s'applique déjà dans tous les Etats de navigation intérieure, hormis la Moldavie, l'Ukraine et la Russie.

Ceci constitue là encore une spécificité de la navigation intérieure, qui opère sur une dimension européenne, càd sur une zone où le règlement Bruxelles I est presque toujours d'application, ce qui n'est bien sûr pas le cas du transport maritime, qui opère à l'échelle planétaire.

La procédure proposée dans l'Ebauche s'organise de manière classique en trois étapes : l'ouverture et la constitution du fonds, la vérification des créances et la répartition du fonds. La deuxième étape devrait prévoir la possibilité d'un débat contradictoire pour contester les créances, de même que la responsabilité du propriétaire. Cette possibilité est offerte, soit dans le cadre de cette procédure (le cas aux Pays-Bas et en Suisse) soit parallèlement à celle-ci (le cas en Allemagne). L'Ebauche nous semble accorder les garanties nécessaires à cet égard, en prévoyant un renvoi devant le tribunal de commerce (art. 4.85§3 et 4.90), ce qui paraît être la solution la plus simple. L'on pourrait compléter le dispositif en prévoyant expressément la possibilité de faire appel de la décision du tribunal de commerce.

[66] Ce Règlement s'applique notamment en Suisse et en Serbie.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Notions de propriétaire de bateau ou de navire et notion d'armateur dans les différents textes internationaux de droit maritime et de droit fluvial

Convention Internationales (Fluvial/ Maritime) et autres textes	Définition du propriétaire et de l'armateur
Conventions de droit fluvial – Immatriculation	
Convention du 25 janvier 1965 sur l'immatriculation des bateaux	Le terme « propriétaire » du bateau employé dans la présente convention doit se comprendre au sens de la législation nationale de la partie contractante sur un registre de laquelle le bateau est immatriculé
Conventions de droit fluvial – Responsabilité civile	
CLN (1 mars 1973) (*armateur et gestionnaire nautique)*	Art. 1 : le propriétaire peut limiter sa responsabilité Art. 2 : les dispositions de la présente convention s'appliquent également à l'exploitant, au locataire, à l'armateur gérant ainsi qu'à l'affréteur du bateau.
CLNI 1988	Propriétaire de bateau : le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur gérant d'un bateau.
CLNI 2012 (*propriétaire, gestionnaire nautique et transporteur)*	"propriétaire de bateau" désigne le propriétaire, le locataire, ou l'affréteur à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau ;
Loi du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure (Binnenschiffahrtsgesetz) : *(armateur)*	Article 1er : est propriétaire d'un bateau (schiffseigner), celui qui a la propriété d'un bâtiment destiné à la navigation sur les fleuves et autres eaux intérieures et qui s'en sert à cet usage. Article 2 : celui qui emploie à la navigation intérieure un bâtiment qui ne lui appartient pas et le dirige lui-même et en confie la direction à un batelier est considéré à l'égard des tiers comme propriétaire du bâtiment (schiffseigner).
Conventions de droit maritime – Immatriculation	
Convention sur l'immatriculation des navires 1986 *(armateur)*	Par "propriétaire" ou "propriétaire de navire" on entend, sauf indication claire en sens contraire, toute personne physique ou morale qui est inscrite au registre des navires de l'Etat d'immatriculation comme étant le propriétaire d'un navire; Le terme "exploitant" désigne le propriétaire ou l'affréteur coque nue, ou toute autre personne physique ou morale chargée formellement des responsabilités du propriétaire ou de l'affréteur coque nue.
Conventions de droit maritime – Responsabilité civile	

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Convention de 1957 sur la limitation de responsabilité (maritime) *(armateur)*	A étendu le bénéfice de la limitation de à tous ceux qui, sous la qualification d'armateur gérant, d'armateur non propriétaire, voire d'affréteur, <u>ont la responsabilité</u> <u>de l'exploitation du navire</u>
LLMC 1976 *(armateur et affréteur)*	L'expression propriétaire de navire désigne : « le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer »
CLC 1992, art 1(3) *(propriétaire foncier)*	"Propriétaire" signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie.
Convention de Londres du 23 mars 2001 (art. 1) sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute *(armateur)*	3. «Propriétaire du navire» signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affréteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire. 4. «Propriétaire inscrit» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression «propriétaire inscrit» désigne cette compagnie.
Convention de 2007 sur l'enlèvement des épaves (*armateur et propriétaire foncier, selon les obligations concernées)*	8. "Exploitant du navire" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, accepte de s'acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du Code international de gestion de la sécurité, tel que modifié. 9. Propriétaire inscrit : la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l'accident de mer. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie.
Convention SOLAS, annexe, chapitre 9 Compagnie, comme	Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant,ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'aquitter de toutes les

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

destinataire des prescriptions techniques *(= armateur)*	tâches et obligations imposées par le Code international de gestion de la sécurité (Regulation 1).
MLC Convention de Travail Maritime 2006. *(armateur)*	*Armateur* : propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente Convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

II- LIVRE VI: affrètement et transport

A- Distinguer contrat d'affrètement et contrat de transport

1. Etat actuel du droit belge

Le droit belge actuel fait mal la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport.

S'agissant du transport maritime, le titre III de la Loi maritime est consacré à l'affrètement (« de la charte partie ou du contrat de louage maritime »)[67]. Suivent ensuite des règles relatives au contrat de transport de passagers par mer (titre IV de la Loi maritime, art. 165-178). Des dispositions relatives au connaissement figurent aussi au titre II (« des propriétaires de navires et des équipages »), chapitre 2 (« des équipages »), section 1 (« du capitaine »), paragraphe 2 (« du connaissement »), lesquelles sont essentiellement une reprise des règles de La Haye-Visby (art. 91 de la Loi maritime).

Si le titre III ne définit pas l'affrètement, il ressort de ses dispositions qu'il ne couvre que l'hypothèse où l'affréteur est l'expéditeur (ou chargeur), et le fréteur le transporteur[68]. Il vise ainsi une situation où le fréteur ne se limite pas à mettre un navire à la disposition de l'affréteur mais se charge du transport proprement dit. L'affrètement considéré ici répond donc à la définition du contrat de transport de marchandises, tel que retenu notamment par la CJUE dans son arrêt du 6 octobre 2009[69].

La structure de la réglementation belge confirme que le législateur vise le transport de marchandises lorsqu'il traite de l'affrètement : la Loi maritime consacre d'abord un titre au transport de marchandises (titre III : « de la charte partie ou du contrat de louage maritime »), avant de réglementer le transport de passagers (titre IV : « du transport des passagers par mer »). Le connaissement n'est abordé que du point de vue des obligations du capitaine, et s'inscrit dans l'exécution d'un contrat d'affrètement.

L'affrètement coque-nue n'est considéré que dans le cadre de l'enregistrement des navires. La loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires organise en effet un registre des affrètements coque-nue et fixe des conditions de validité de la charte-partie. L'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires décrit l'affréteur coque nue comme « celui qui exploite pour son propre compte un navire en vertu d'un contrat d'affrètement à coque nue »[70].

Les dispositions précitées du droit maritime ne s'appliquent pas à la navigation intérieure. Celle-ci est régie par des règles spécifiques, essentiellement contenues dans la loi de 1936 relative à l'affrètement fluvial (« LAF »). Le droit belge ne contient pas de dispositions spécifiques au contrat de transport de passagers par voie d'eau, qui reste dès lors régi par le livre I, titre VII bis, chapitre 1 du code de commerce, relatif au contrat de transport (en particulier les articles 3, 4 et 9).

[6767] Le droit belge semble utiliser les termes de « charte-partie », « louage maritime » et « affrètement » comme des synonymes (Ebauche, livre VI, § 6.9, pp. 40-41).

[68] Art. 120 : « L'affréteur est tenu de deux obligations principales :
1) d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé;
2) de payer le fret convenu. »
Il ressort aussi de l'article 113 que l'affrètement coque nue n'est pas couvert : « Le louage d'un navire entier ne comprend pas la cabine et les autres lieux réservés à l'équipage ».

[69] CJUE, 6 octobre 2009, C-133/08, Intercontainer Interfrigo SC (ICF), §§ 33 à 35, cité dans l'Ebauche, § 6.24, p. 49 : lorsque le contrat a pour objet, non seulement la mise à disposition d'un moyen de transport, mais également le transport proprement dit des marchandises, la CJUE le considère comme un contrat de transport au sens de la convention 80/934/CEE (« Rome I »). En d'autres mots, le contrat est qualifié de contrat de transport sitôt que le fréteur agit comme transporteur.

[70] L'article 272 bis de la Loi maritime, relatif à l'immatriculation des bateaux d'intérieur, ne prévoit pas l'hypothèse d'un enregistrement dans un registre des affrètements coque-nue.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Comme la loi maritime[71], la LAF prévoit que « le bateau peut être affrété pour sa totalité ou pour charger une quantité déterminée de marchandises, pour un voyage ou pour un temps limité »[72]. Elle réglemente en outre l'affrètement au séjour.

Comme en droit maritime, et exception faite de l'affrètement au séjour, l'affrètement, au sens de la LAF, répond donc à la définition du contrat de transport telle qu'adoptée dans la CMNI[73] ou retenue dans la jurisprudence de la CJUE[74]. Il ne vise que l'hypothèse où le fréteur est le transporteur et ne couvre pas l'affrètement coque nue.

Bien que plus sommaire, la structure de la réglementation relative à la navigation intérieure paraît donc similaire à celle de la réglementation maritime : sont réglementés, d'une part le contrat de transport de marchandises par la loi de 1936, d'autre part le contrat de transport de passagers par les règles du droit commun en matière de contrat de transport.

2. Propositions de l'Ebauche

L'Ebauche propose de traiter la navigation maritime et la navigation intérieure sous deux chapitres distincts.

Elle distingue trois sections pour la navigation maritime, la première consacrée à l'affrètement des navires, la seconde au transport de marchandises, et la troisième au transport de passagers. Dans le chapitre « affrètement », l'Ebauche propose:

- de définir le « contrat d'affrètement » et ses différentes formes : le « contrat d'affrètement coque nue », le « contrat d'affrètement à temps » et le « contrat d'affrètement au voyage » ;

- de proposer un cadre réglementaire minimum pour chaque type d'affrètement, de nature supplétive et distinct des règles relatives au contrat de transport de marchandises.

Le chapitre réservé à la navigation intérieure ne contient quant à lui que deux sections, l'une consacrée au transport de marchandises, et l'autre au transport de passagers. La section consacrée au transport de marchandises est divisée en deux sous-sections. La première, de droit impératif, reprend les dispositions de la CMNI. La seconde, de droit supplétif, étend l'application de la CMNI aux opérations de transport national (art. 6.181§1) et reprend les dispositions de la LAF, à l'exception de celles consacrées au connaissement (art. 9 à 15 LAF) et à la responsabilité des parties contractantes (art. 13 al. 4, 30 à 34 et 37 à 42). Cette deuxième sous-section semble couvrir à la fois le contrat d'affrètement et le contrat de transport. Y sont aussi définis le contrat d'affrètement coque nue (art. 6.194) et l'affrètement en séjour (art. 6.195) pour lequel le régime établi par la LAF est repris.

L'effort de clarification des notions de transport et d'affrètement est donc moins visible dans le chapitre consacré à la navigation intérieure.

3. Commentaires

a) La LAF et les rapports entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises

Sur le principe, contrat d'affrètement et contrat de transport ont deux objets distincts. Le premier se rapporte au louage d'un véhicule. Le second se rapporte au transport de marchandises d'un point A à

[71] Article 115 : [Le fret] « a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au poids, au nombre ou à la mesure, à forfait ou à la cueillette ».
[72] Article 4.
[73] CMNI, art ; 1(1) : « contrat de transport » désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures ».
[74] Voir supra note 3.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

un point B. Comme le résume l'Ebauche, « le contrat de transport concerne le déplacement d'un chargement ou de personnes […] alors que le contrat d'affrètement concerne l'utilisation du navire »[75].

L'affrètement se distingue aussi du contrat de transport en ce qu'il est peu réglementé : le contrat d'affrètement est censé être conclu entre deux professionnels qui disposent a priori du même pouvoir de négociation et la loi limite rarement la liberté contractuelle à son égard. Les règles qu'elle pose à l'égard de l'affrètement sont généralement de nature supplétive. A l'inverse, le contrat de transport de marchandises est généralement encadré par un régime de droit impératif car le contrat est présumé être conclu entre deux parties qui ne disposent pas du même pouvoir de négociation. Les législateurs nationaux ont décidé, dès la fin du 19 ème siècle, d'encadrer la liberté contractuelle afin de protéger le chargeur contre le pouvoir de négociation, jugé très supérieur, du professionnel du transport.

En pratique, pourtant, il y a nécessairement une zone de chevauchement entre les deux concepts, puisque un navire sera généralement utilisé pour déplacer des personnes ou des marchandises. La distinction entre les deux notions est même récente et la réglementation belge, du fait de sa date d'adoption, n'en a pas encore pris acte.

Comme le rappelle l'Ebauche, la réglementation actuelle remonte au code de commerce de 1807 et à l'ordonnance de la Marine de 1681[76]. A cette époque, connaissement et charte-partie allaient de pair[77], le premier n'étant qu'une étape dans l'exécution de la seconde : un commerçant louait un bateau pour transporter sa marchandise. Une fois la marchandise chargée, un accusé de réception, appelé « connaissement », attestait de la réception de la marchandise par le transporteur. Il y avait donc d'abord conclusion d'un contrat d'affrètement, nécessairement avant le chargement de la marchandise à bord, et généralement prouvé par un écrit dénommé « charte-partie »[78], puis signature d'un connaissement au moment du chargement de la marchandise et attestant de la prise en charge de celle-ci par le transporteur.

La LAF correspond à cette réalité. Elle traite des droits et obligations des parties à partir du moment où un bateau est mis à disposition pour le transport ou le séjour de la marchandise[79], jusqu'au déchargement et la remise de la marchandise à un destinataire, et prévoit la signature d'un connaissement au moment du chargement de la marchandise.

b) Distinction proposée entre contrat de transport, contrat d'affrètement et contrat de séjour

L'article 1§1 de la CMNI définit le contrat de transport comme « tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures ». Hormis l'affrètement au séjour, l' « affrètement fluvial » au sens de la LAF répond selon nous à cette définition. L'obligation essentielle du contrat considéré dans la LAF consiste bien, pour l'une des parties que l'on peut dès lors qualifier de « transporteur », de transporter des marchandises entre deux ports.

La LAF couvre certes davantage que la CMNI puisqu'elle règlemente aussi les rapports entre les parties avant le chargement et après le déchargement, tandis que la CMNI ne réglemente que la période durant laquelle la marchandise est à bord du bateau. Pour cette période, cependant, les deux instruments contiennent des règles ayant le même objet (connaissement, responsabilité du transporteur notamment).

[75] Ebauche, § 6.8, p. 40.
[76] Constituant la première codification du droit maritime.
[77] Voir développements de l'Ebauche, § 6.12, pp. 43-44.
[78] Simple preuve du contrat, le terme désigne désormais, par usage, à la fois l'écrit et le contrat d'affrètement lui-même.
[79] Voir par exemple l'article 6 : « le batelier doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Depuis l'adoption de la LAF, de nouvelles formes de contrats d'affrètement ont vu le jour: affrètement coque nue, à temps, d'espaces…, lesquelles ne sont pas nécessairement couvertes par la LAF et ne sont réglementées que de manière encore parcellaire par le droit belge[80].

L'Ebauche distingue trois modalités d'affrètement pour la navigation maritime : l'affrètement coque nue, l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage. La distinction de trois modalités d'affrètement est classique. Elle se retrouve dans le droit de tous les pays voisins, y compris pour la navigation intérieure. Ces trois modalités correspondent à la très grande majorité des cas en pratique[81], même s'il existe de multiples variétés intermédiaires.

Pourtant, une fois ces trois modalités d'affrètement distinguées, il faut encore régler leur relation avec le contrat de transport. Comme le constate l'Ebauche[82], tous les droits nationaux s'efforcent de clarifier la relation des différents contrats d'affrètement avec le contrat de transport et tous proposent des solutions différentes. En particulier, certains classent l'affrètement au voyage et à temps dans la catégorie des contrats de transport, tandis que d'autres les en distingue.

Au-delà des divergences, l'on peut néanmoins dégager les lignes de convergence suivantes dans les droits nationaux des pays voisins :

- le contrat d'affrètement coque-nue fait toujours l'objet d'un traitement à part et ne tombe jamais sous le régime du contrat de transport

- le contrat d'affrètement au voyage est toujours soumis au régime du contrat de transport de marchandises (Allemagne[83], Pays Bas[84], France[85], Suisse[86])

---

[80] Ebauche, § 6.12, p. 45.
[81] P. Bonassies, C. Scapel, *Droit maritime*, LGDJ, 2010, n 751, p. 509.
[82] Ebauche, § 6.52, p. 115.
[83] Le Livre V (transport maritime), 2. Abschnitt du HGB, classe dans la catégorie contrats de transport de marchandises les contrats d'affrètement au voyage (« Reisefrachtvertrag », § 527) et les contrats de marchandises (« Stückgutvertrag », § 481 Nr. 1). L'affrètement au voyage est la forme de contrat généralement retenue lorsque le chargeur souhaite faire transporter de grandes quantités pouvant occuper une bonne partie de la cale du bateau et/ou souhaitant faire transporter de la marchandise régulièrement, tandis que le « Stückgutvertrag » sera la forme retenue dans l'hypothèse d'un négociant qui souhaite faire transporter de trop petites quantités de marchandises pour justifier la location de tout ou partie d'un bateau. Ces dispositions ne sont pas applicables à la navigation intérieure. Pour le contrat de transport de marchandises, la navigation intérieure est soumise aux règles du livre IV, valables pour le transport routier, ferroviaire et fluvial, et pour lequel l'affrètement au voyage n'est pas une hypothèse considérée.
Le livre V distingue par ailleurs deux types de contrats de mise à disposition d'un navire : le contrat d'affrètement coque-nue (« Schiffsmiete », § 553) et le contrat d'affrètement à temps (« Zeitcharter », § 557). Ces dispositions sont aussi applicables à la navigation intérieure (§ 27 BinSchG).
[84] L'article 892§1 du code civil néerlandais définit le contrat de transport de marchandises comme tout contrat par lequel le transporteur s'engage à transporter la marchandise à bord d'un bateau, en mettant un bateau à la disposition d'un expéditeur autrement que par un affrètement coque nue, pour un temps ou au voyage. Néanmoins, certains articles sont déclarés inapplicables à l'affrètement à temps.

[85] Pour la navigation intérieure, le droit français ne parle pas de contrat d'affrètement. Le livre IV (transport fluvial), titre V (contrat de transport de marchandises) du code des transports, distingue 3 types de contrats :

1) le contrat de transport, lui-même subdivisé en trois sous catégories (art. L4451-2), correspondant aux 3 contrats types préconisés dans la directive 96/75/CE concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix :

- le contrat de transport à temps, défini comme le contrat « par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre paiement d'une somme d'argent à la journée »
- le contrat au tonnage, défini comme le contrat « par lequel le transporteur s'engage à transporter, pendant une période fixée par le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne »
- le contrat de voyage simple, lorsque le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé, et de voyages multiples lorsque le contrat « porte sur une série de voyages successifs par un même bateau »
2) le contrat de sous-traitance, qui prévoit simplement la possibilité pour le transporteur de sous-traiter le contrat à un autre transporteur
3) le contrat de location d'un bateau, défini à l'art. L4454-1 comme la location d'un bateau de marchandises avec équipage et qui reste soumis aux règles régissant le contrat de transport (art. L 4454-2).
[86] Le droit suisse distingue la location du navire, correspondant à l'hypothèse de l'affrètement coque-nue, l'affrètement, recouvrant l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage, et le contrat de transport. L'article 95§3 de la loi fédérale précise que « si, dans les termes d'un affrètement, le fréteur s'est engagé à effectuer un transport de marchandises, ses droits envers

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

- le contrat d'affrètement à temps fait l'objet d'un traitement différencié, classé parfois dans les contrats d'affrètement (Allemagne), parfois dans les contrats de marchandises (Pays-Bas).

Nous proposons de reprendre ces grandes lignes dans le projet de code. Nous proposons de réserver le terme d'affrètement aux hypothèses où il y a délégation de tout ou partie de la gestion du bateau à l'affréteur et de qualifier de contrat de transport tout contrat conclu entre une partie agissant comme transporteur et une partie agissant comme expéditeur, conformément à la définition retenue dans la CMNI. L'affrètement au voyage, en particulier, tombe dans cette catégorie. Dans le contrat d'affrètement au voyage, en effet, le fréteur conserve la totale maîtrise du bateau. Le contrat prévoit généralement que le bateau sera présenté à tel port, à tel moment, prêt à être chargé d'une telle quantité déterminée de marchandise spécifiée, puis de là, se rendra dans tel autre port. Le contrat d'affrètement au voyage couvre donc une période plus longue que la seule période durant laquelle la marchandise se trouve à bord, mais l'obligation essentielle du contrat n'en reste pas moins le transport de marchandises.

En revanche, un contrat d'affrètement coque-nue ne pourra jamais être qualifié de contrat de transport, puisqu'il n'a jamais pour objet le transport de marchandises, mais uniquement le transfert de l'exploitation du bateau.

Enfin, la nature mixte du contrat d'affrètement à temps[87] nous amène à proposer de distinguer deux catégories en son sein : l'affrètement à temps, par lequel un fréteur délègue la gestion commerciale du bateau à l'affréteur, et le contrat de transport à temps, par lequel le fréteur reste le transporteur et s'engage, sur une certaine durée, à transporter les marchandises que lui confie un donneur d'ordre (expéditeur ou commissionnaire de transport).

L'affrètement au séjour, considéré dans la LAF, devrait faire l'objet d'une section distincte, car il ne tombe ni dans la catégorie du contrat de transport (il n'a pas pour objet le déplacement de marchandises), ni dans celle de l'affrètement (il n'a pas pour objet la délégation de tout ou partie de la gestion du bateau). A l'instar du droit allemand[88], une section consacrée au « contrat de séjour ou d'entreposage de marchandises» devrait être prévue.

Nous proposons donc de distinguer trois sections selon le schéma suivant :

1. Contrat de transport de marchandises

Seraient inclus dans cette section les contrats d'affrètement au voyage et certains contrats d'affrètements à temps. A cet effet, le projet de code pourrait distinguer trois types de contrats, à l'instar de ce que préconise la directive 96/75 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix[89] :

a) le contrat à temps, « où le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée. ». Ce contrat correspond à la sous-catégorie de contrat d'affrètement à temps précédemment décrite, où le fréteur reste le transporteur. Dans cette hypothèse, le transport s'effectue à bord d'un bateau précis, spécifié au contrat, et qui n'est utilisé que par l'expéditeur. Le fret est fixé au temps écoulé. La LAF a vocation à couvrir cette hypothèse[90].

le chargeur et le destinataire et sa responsabilité pour les marchandises à transporter sont régis par les règles sur le contrat de transport maritime ». En vertu de l'article 127, ces dispositions valent aussi pour la navigation intérieure.

[87] Voir notamment les commentaires du droit allemand reproduits dans l'Ebauche, § 6.25, p. 50.

[88] Voir HGB, livre IV, Partie VII, « Lagergeschäft », §§ 467 à 475h.

[89] Directive 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix, art. 6.

[90] LAF, article 4.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

b) le contrat au tonnage « où le transporteur s'engage à transporter, pendant une période fixée dans le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne ». Dans cette hypothèse, le bateau utilisé pour le transport n'est pas spécifié au contrat, il peut être utilisé par plusieurs chargeurs, et le prix du fret est fixé à la tonne. Ce contrat pourrait être remplacé par une formule plus générique, en se rapportant au transport d'« une quantité déterminée de marchandises », pour reprendre la terminologie de la LAF[91]. L'on peut remarquer que le droit allemand fait ce choix, en se référant au « Stückgutfrachtvertrag »[92].
c) le contrat aux voyages simples ou multiples, que le droit français définit comme un contrat par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé, ou, s'agissant de contrats de voyages multiples, qui « porte sur une série de voyages successifs par un même bateau ». Cette hypothèse correspond à celle de l'affrètement au voyage et est aussi déjà prévue par la LAF[93].

2. Affrètement

La section consacrée à l'affrètement couvrirait le contrat d'affrètement coque nue et le contrat d'affrètement à temps. Ces contrats devraient aussi pouvoir être conclus pour la location de bateaux à passagers.

3. Contrat de séjour

Cette proposition s'apparente au choix retenu par le droit allemand. D'autres choix sont évidemment possibles. Le classement retenu en droit suisse, en particulier, nous paraît intéressant : la loi fédérale définit l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage comme des contrats d'affrètement et réserve le contrat de transport à la seule période située entre le chargement et le déchargement de la marchandise. Elle précise parallèlement que les règles relatives au contrat de transport (impératives) s'appliquent sitôt que le fréteur agit comme transporteur[94]. Notre proposition semble néanmoins plus proche du droit belge actuel, et devrait entraîner moins de modifications de la LAF.

c) *Section consacrée au contrat d'affrètement : définition et régime juridique minimum*

- *Définir l'affrètement comme tel ?*

L'Ebauche propose une définition de l'affrètement comme tel en son article 6.1. Elle le définit comme « le contrat en vertu duquel une partie, dénommée le fréteur, met un navire ou une partie d'un navire à la disposition d'un affréteur, contre indemnité ».

Une définition de l'affrètement comme tel ne se trouve pas dans tous les droits nationaux. Les droits allemand et néerlandais, en particulier, se limitent à définir les différentes formes d'affrètement qu'ils reconnaissent.

Le droit suisse définit l'affrètement comme « le contrat par lequel l'armateur s'oblige, en tant que fréteur, à mettre à la disposition de l'affréteur, contre rémunération, tout ou partie de la contenance d'un navire désigné, soit pour une durée déterminée (charte-partie au temps), soit pour un ou plusieurs voyages déterminés (charte-partie au voyage) ». Cette définition n'inclut pas l'affrètement coque-nue, qualifié de location de navire dans le droit suisse.

Le droit maritime français définit l'affrètement comme le contrat par lequel « le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur » (art. L-5423-1).

[91] Pour reprendre la terminologie de la LAF, article 4.
[92] HGB, § 481.
[93] LAF, article 4.
[94] Article 95 § 3: « 3 Si, dans les termes d'un affrètement, le fréteur s'est engagé à effectuer un transport de marchandises par mer, ses droits envers le chargeur et le destinataire et sa responsabilité pour les marchandises à transporter sont régis par les règles sur le contrat de transport maritime. »

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Ces définitions ont pour point commun la notion de mise à disposition de tout ou partie d'un bâtiment contre rémunération. La notion de mise à disposition nous paraît néanmoins ambiguë, car un bâtiment peut être mis à la disposition d'autrui de différentes manières : soit en mettant à sa disposition tout ou partie de l'espace de chargement du bâtiment, soit en lui déléguant la maîtrise du bâtiment. Dans le premier cas, il s'agira d'un contrat de transport au sens de la CMNI, puisque le fréteur restera le transporteur ; seul le deuxième cas pourrait être qualifié d'affrètement au sens où nous proposons de l'entendre.

Aussi une définition générique de l'affrètement comme tel ne paraît-elle pas indispensable. Il y a somme toute peu de règles communes aux deux types de contrats d'affrètement que nous proposons de distinguer. Il paraît dès lors plus simple de préciser le régime juridique pour chaque forme d'affrètement considéré.

Si, toutefois, le législateur souhaite adopter une définition de l'affrètement comme tel, nous proposons qu'elle soit centrée, non plus sur la mise à disposition d'un bateau, mais sur la délégation de tout ou partie de la gestion du bateau. Cette notion nous semble plus précise et donc moins sujette à chevauchements avec la notion de contrat de transport.

Exemple : *contrat en vertu duquel une partie, dénommée le fréteur, délègue tout ou partie de la gestion d'un bateau à un affréteur, contre indemnité*

Dans le cas de l'affrètement à temps, le fréteur délèguera uniquement la gestion commerciale, tandis que la totalité de la gestion du bateau (nautique et commerciale) sera transférée à l'affréteur par l'affrètement coque-nue. La délégation de tout ou partie de la gestion entraîne un certain nombre de conséquences du point de vue de l'attribution des responsabilités, qui mériteraient d'être précisées.

- Définition et régime minimum pour le contrat d'affrètement à temps

La plupart des définitions rencontrées dans les droits nationaux mettent l'accent sur la mise à disposition d'un bâtiment entier et armé, pour un temps défini[95]. L'Ebauche le définit aussi comme le contrat « en vertu duquel le fréteur met à la disposition de l'affréteur tout le navire, avec équipage, pour une durée déterminée »[96].

L'affrètement à temps permet aux entreprises d'adapter l'utilisation de leurs bateaux au taux d'activité de leur entreprise. Une entreprise temporairement moins active aura intérêt, durant cette période, à louer ses bateaux non exploités à une entreprise qui doit répondre à une augmentation ponctuelle de son activité ou choisit de s'engager dans un marché encore mal stabilisé. Le bateau est alors souvent mis à la disposition de l'affréteur pour plusieurs mois voire plusieurs années.

L'affrètement à temps se caractérise par la dualité de gestion. Le conducteur du bateau répond aux instructions de l'affréteur pour la gestion commerciale[97] mais il reste le préposé du fréteur qui conserve la gestion nautique du bateau. L'affrètement à temps suppose donc une coopération étroite entre fréteur et affréteur[98], ce qui explique qu'un tel contrat soit souvent précédé de longues négociations, impliquant généralement l'intervention d'un courtier de transport.

[95] Droit français, article L5423-10 du code des transports : « Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini. » ; droit allemand, § 557 HGB : „Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen".
[96] Ebauche, article 6.1.
[97] Ainsi, il sera conduit à signer des connaissements couvrant les marchandises mises à bord en vertu de contrats de transport conclus par l'affréteur. Il pourra aussi passer commande du combustible, alors que la fourniture du combustible incombe normalement à l'affréteur.
[98] En navigation maritime, la plupart des chartes-parties prévoient que si l'affréteur n'est pas satisfait du capitaine, il peut demander au fréteur son changement. Voir P. Bonassies, C. Scapel, droit maritime, p. 533.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

La distinction entre gestion nautique et gestion commerciale nous paraît être le meilleur critère pour déterminer les prérogatives respectives du fréteur et de l'affréteur[99]. En tant que gestionnaire nautique, le fréteur garde la responsabilité première de l'état de navigabilité du bateau[100] ; il est aussi chargé de souscrire le contrat d'assurance sur corps et de payer les salaires de l'équipage[101]. Ses obligations en vertu du contrat d'affrètement se résument dès lors à remettre, à la date et au lieu convenu, un bateau en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné, et à se charger de son entretien régulier et des frais y afférents. Les obligations de l'affréteur vis-à-vis du fréteur concerneront essentiellement l'obligation de restituer le bateau en bon état à la date et au lieu convenu au terme du contrat, de payer le fret, d'utiliser le bateau conformément aux stipulations de la charte-partie (laquelle précisera souvent le type de marchandises pouvant être transportées), et de prendre en charge les frais de l'exploitation commerciale (frais de combustibles, de pilotage, ainsi que les péages et droits d'escale, etc…[102]).

Si les droits et obligations des parties n'ont pas besoin d'être spécifiées dans le détail par la loi, il serait en revanche souhaitable que la loi fournisse quelques lignes directrices concernant le partage des responsabilités entre le fréteur et l'affréteur, spécialement à l'égard des tiers. Ces clarifications permettraient de mieux circonscrire le champ de la co-responsabilité personnelle du propriétaire foncier, prévue à l'article 46 de la Loi maritime/ 4.23 à 4.25 de l'Ebauche (livre IV).

Du point de vue de la responsabilité contractuelle entre les deux parties au contrat, tout d'abord, l'on peut noter que la responsabilité du fréteur, contrairement à celle du transporteur, n'est généralement pas de plein droit. L'affréteur doit prouver que le dommage est dû à un manquement de la part du fréteur[103].

Un privilège est habituellement accordé au fréteur sur la cargaison et le combustible, pour autant que ceux-ci appartiennent à l'affréteur (droit allemand, § 566 ; l'Ebauche limite aussi le privilège aux biens appartenant à l'affréteur, contrairement au droit français, article L5423-2).

Du point de vue de la responsabilité des parties au contrat à l'égard des tiers, il est utile de distinguer entre deux catégories de tiers par rapport au contrat d'affrètement :

- les chargeurs et destinataires, qui sont liés à l'affréteur par un contrat de transport

- les « véritables » tiers, qui n'ont aucune relation contractuelle avec l'une ou l'autre partie au contrat d'affrètement.

► Vis-à-vis des chargeurs et destinataires

En tant que co-contractant, l'affréteur devrait être le seul à voir sa responsabilité engagée vis-à-vis des expéditeurs et des destinataires.

Le fréteur peut néanmoins voir sa responsabilité engagée dans certaines circonstances.

- La loi prévoit généralement qu'il reste responsable des actes effectués par le capitaine/conducteur, notamment les engagements qu'il a pris en signant un connaissement, à moins qu'il ait précisé dans le connaissement avoir agi au nom de l'affréteur. Dans ce dernier cas, qui correspond à la pratique habituelle, le fréteur est dégagé de toute responsabilité vis-à-vis des chargeurs et des destinataires. Le droit suisse prévoit une responsabilité solidaire du fréteur et de

[99] Lamy, droits maritimes 2015-2016, Dalloz, 341.14 p. 450
[100] Voir notamment l'art. 6.42 de l'Ebauche.
[101] Voir notamment l'art. 6.46 de l'Ebauche.
[102] Voir notamment l'art. 6. 48 de l'Ebauche.
[103] Il serait aussi utile de distinguer la responsabilité pour faute d'arrimage, qui est à la charge exclusive du capitaine/conducteur en tant que représentant du gestionnaire nautique et engage dès lors la responsabilité du fréteur, et la responsabilité pour les dommages au bateau résultant d'une opération de manutention, qui incombe à l'affréteur.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

l'affréteur lorsque le connaissement ne spécifie pas que le capitaine a agi au nom de l'affréteur[104]. Sauf mention contraire au connaissement, le gestionnaire nautique est donc, en toute logique, présumé engagé par les actes de son préposé (le conducteur), au moins à titre solidaire avec le transporteur (option suisse).

Les chartes-parties prévoient néanmoins souvent que l'affréteur indemnisera le fréteur contre toutes les conséquences ou responsabilités découlant de la signature par le capitaine ou les agents des connaissements, ou de tout autre document (voir, par exemple, le contrat-type Baltime, art. 9). Ces exemptions devraient toutefois rester de l'ordre des stipulations au contrat et ne pas être prévues par la loi, y compris comme règle supplétive, car elles sont dérogatoires aux principes généraux de la responsabilité civile.

- L'ayant droit à la marchandise a en outre toujours la possibilité d'agir en responsabilité extra-contractuelle contre le fréteur, en tant que gestionnaire nautique. Dans ce cadre, l'ayant droit pourra invoquer la responsabilité du fréteur en raison, par exemple, de la faute nautique du conducteur (son préposé) ou de l'état défectueux du bateau. Le fréteur ne pourra alors exciper d'une exonération de responsabilité pour faute nautique, alors qu'il peut exclure sa responsabilité sur cette base vis-à-vis de l'affréteur par une clause exonératoire insérée dans le contrat d'affrètement, et que l'affréteur peut faire de même vis-à-vis du destinataire et du chargeur par une clause exonératoire insérée au contrat de transport.

► Vis-à-vis des « véritables » tiers

La responsabilité du fréteur à l'égard des tiers répond aux mêmes principes que ceux exposés précédemment concernant les ayant-droit à la marchandise.

Compte tenu de ces principes directeurs, le législateur devra déterminer si et dans quelle mesure il souhaite maintenir de surcroît une co-responsabilité personnelle du propriétaire foncier (engageant tout son patrimoine), à l'égard des signataires d'un connaissement et à l'égard des tiers (art. 46 L Mar/ 4.23 à 4.25 de l'Ebauche), laquelle se surajouterait à sa mise en cause indirecte par le biais des privilèges grevant le bâtiment (limitée au montant du bâtiment).

- Définition et régime minimum pour l'affrètement coque nue

La plupart des définitions rencontrées dans les droits nationaux mettent l'accent sur la mise à disposition d'un bâtiment entier et sans équipage[105]. Pour la navigation maritime, l'Ebauche le définit comme « le contrat d'affrètement en vertu duquel le fréteur met à la disposition de l'affréteur tout le navire, sans équipage, et lui en cède la gestion nautique ». Pour la navigation fluviale, l'Ebauche le définit comme « un contrat en vertu duquel le fréteur s'engage à mettre un bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur sans en conserver quelque gestion que ce soit »[106].

[104] Article 96 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse : « Si […] le capitaine n'a pas traité avec des tiers expressément au nom de l'affréteur, ou n'a pas établi un connaissement expressément au nom de celui-ci, l'armateur répond envers eux solidairement avec l'affréteur; le recours de l'armateur contre l'affréteur est réservé ».

[105] Droit suisse, Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse, art. 90 (règle de droit maritime étendue à la navigation intérieure): « 1 La location du navire est le contrat par lequel le bailleur s'oblige à conférer au locataire, contre paiement d'un loyer, l'usage et le contrôle d'un navire sans équipage et sans armement. »
Droit allemand, § 553(1) HGB (règle de droit maritime étendue à la navigation intérieure) : „Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter ein bestimmtes Seeschiff ohne Besatzung zu überlassen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit zu gewähren".
Droit français, article L5423-8 du code des transports (règle de droit maritime non applicable à la navigation intérieure) : « Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini ».
Droit néerlandais, art. 990, livre 8 du code civil (règle spécifique à la navigation intérieure): "Onder de overeenkomst (rompbevrachting), waarbij de ene partij (de rompvervrachter) zich verbindt een schip uitsluitend op binnenwateren terbeschikking te stellen van haar wederpartij (de rompbevrachter) zonder daarover nog enige zeggenschap te houden, ligt de exploitatie van het schip in handen van de rompbevrachter en geschiedt zij voor diens rekening".

[106] Ebauche, art. 6.194, livre VI, p. 512.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Deux raisons distinctes motivent l'affrètement coque nue. Il peut être utilisé comme montage financier par lequel une banque finance la construction d'un bateau et garde la propriété du navire, tandis que l'affréteur passe commande de la construction du bateau puis l'exploite. Il peut être assorti d'une promesse de vente au terme du contrat, selon les modalités du crédit-bail ou leasing[107]. L'affrètement coque-nue peut aussi être l'instrument d'un montage économico-juridique : donné en affrètement coque nue, le bateau est immédiatement ré-affrété à temps au fréteur, ce qui, en navigation maritime, permet d'inscrire le navire au registre de l'affrètement coque nue d'un autre pays aux règles sociales et fiscales plus avantageuses. En navigation fluviale, ces pratiques brouillent au moins les pistes pour la détermination de la législation nationale applicable et le retraçage des responsabilités.

Les critères de la gestion nautique et commerciale du bateau nous paraissent là encore les meilleurs critères pour définir l'affrètement coque nue : « pratiqué pour permettre à un affréteur d'exploiter pleinement et pour une longue durée un navire dont il n'est pas propriétaire, l'affrètement coque nue a pour conséquence l'abandon durable, par le fréteur, des gestions commerciale et nautique de son navire, au bénéfice de l'affréteur coque nue »[108].

S'agissant du régime juridique applicable à l'affrètement coque nue, il relève au moins autant des problématiques de propriété et d'enregistrement, que du transport et de l'affrètement. Le besoin d'encadrement juridique, pour ce type de contrat, n'est pas le même que pour les autres types d'affrètement. L'affrètement coque-nue est très proche de la location en droit commun et certains droits nationaux prévoient l'application du droit commun de la location à ce contrat[109]. Il n'est pas rare, non plus, que les droits nationaux exigent un écrit comme condition de validité du contrat[110] et prévoient leur publication au registre foncier[111].

Du point de vue de l'affrètement et du transport, il découle du transfert de la gestion nautique et commerciale à l'affréteur que celui-ci aura l'obligation vis-à-vis du fréteur de garantir l'état de navigabilité et l'entretien du bateau, de recruter l'équipage, et de supporter tous les frais liés à l'exploitation du bateau, y compris l'assurance. Il pourra utiliser le bateau conformément à sa destination normale, moyennant le paiement d'un loyer. Le fréteur aura quant à lui l'obligation de délivrer le bateau en bon état de navigabilité, au lieu et à la date convenus, et le garantira contre tout vice propre.

Le régime de la responsabilité des parties à l'égard des tiers varie d'un droit national à l'autre.

Vis-à-vis des chargeurs et des destinataires, les principes généraux du droit de la responsabilité voudraient que l'affréteur assume à leur égard l'entière responsabilité des dommages liés au transport de la marchandise. En particulier, la responsabilité du fréteur pour les actes du conducteur est beaucoup moins justifiable dans l'hypothèse d'un affrètement coque-nue qu'elle ne peut l'être dans le cadre d'un affrètement à temps. En effet, le fréteur coque-nue n'est pas le commettant de l'équipage. Sa co-responsabilité personnelle, si elle est prévue par la loi, constituerait donc une règle exorbitante du droit commun.

[107] Lamy, Droits maritimes, 2015-16, n° 342. 09, p. 459.
[108] Lamy, Droits maritimes, 2015-16, n° 342.09, p. 458.
[109] Droit néerlandais, art. 893 pour l'affrètement d'un bateau de marchandises, art. 973 pour l'affrètement d'un bateau à passagers; droit suisse, article 91. Le droit commun de la location s'applique aussi à la location d'un bateau de navigation intérieure en droit français.
[110] Droit français, code des transports, art. L-5423-2 ; droit suisse, art. 96(2) de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

[111] En droit maritime français, en vertu de l'article 97§3 du décret du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer, doivent être mentionnés sur la fiche matricule : « 4° Les clauses des contrats à l'article 10, deuxième alinéa, de la loi [du 3 janvier 1967] [qui renvoie désormais à l'article 5423-2 du code des transports], càd aux contrats d'affrètement à temps et contrats d'affrètement coque nue conclus pour une durée supérieure à un an] précitée portant statut des navires et autres bâtiments de mer, donnant à l'affréteur la qualité d'armateur». Voir aussi le droit maritime belge, loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires, article 9, et arrêté royal du 4 avril 1996.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Vis-à-vis de la responsabilité extra-contractuelle du fréteur, les droits nationaux font généralement dépendre la réponse des formalités de publication du contrat d'affrètement. Si celui-ci est publié au registre foncier, les ayant droit ne peuvent ignorer son existence et ne peuvent dès lors se retourner que contre le fréteur. En revanche, si le contrat n'est pas publié, il ne peut être connu des tiers, qui sont alors en droit de recourir contre le propriétaire foncier. S'y ajoute une condition de bonne foi du tiers, spécialement lorsque celui-ci est un ayant droit à la marchandise, qui sera supposé avoir connaissance du fait que le fréteur n'était pas impliqué dans la gestion du bateau.

Les droits nationaux prévoient parfois que l'affréteur coque nue garantira le fréteur contre tous recours de tiers pour des créances qui seraient la conséquence de l'exploitation du bateau[112], en prévoyant parallèlement l'obligation d'inscrire le contrat au registre foncier. D'autres droits nationaux (NL, art. 360 Wetboek 8) prévoient la co-responsabilité solidaire du propriétaire foncier dans cette hypothèse. Enfin, le droit suisse dispose qu'« aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une mention au registre des navires suisses, le propriétaire répond en tant qu'armateur envers tout tiers qui n'aurait pas connaissance de la location au moment où son droit est né »[113].

Là encore, le contrat d'affrètement peut parallèlement prévoir que l'affréteur coque-nue indemnisera le propriétaire et le dégagera de toute responsabilité, y compris à raison de tout privilège né sur le navire au cours de la période de l'affrètement.

4. Résumé des propositions

Distinguer une section relative à l'affrètement, une section relative au contrat de transport de marchandises et une section consacrée au contrat de séjour.

Dans la section relative à l'affrètement, distinguer affrètement à temps et affrètement coque nue, et fournir pour chacune de ces sous-sections :

- une définition fondée sur la délégation totale ou partielle de la gestion du bateau

- un résumé des droits et obligations des parties contractantes vis-à-vis du bateau

- quelques lignes directrices sur la responsabilité du fréteur pour les actes effectués par le conducteur et, plus généralement, les dommages causés aux tiers à l'occasion de l'exploitation commerciale du bateau

Dans la section relative au contrat de transport de marchandises :

- prévoir trois types de contrats de transport, parmi lesquels figureraient l'affrètement au voyage et certains affrètements à temps, conformément à la directive 96/75/CE

- voir B) ci-après pour des propositions plus détaillées

Dans la section relative au contrat de séjour : rassembler les dispositions pertinentes de la LAF, en procédant par renvoi si nécessaire.

[112] Droit allemand, § 555 HGB : „Sicherung der Rechte des Vermieters: Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern". Droit français, article L5423-9 : « L'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire ».
[113] Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse, article 93.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

B- Le contrat de transport de marchandises par les voies d'eau intérieures : la question de la cohabitation de la CMNI et de la LAF

1. Etat actuel du droit belge

Les règles applicables au contrat de transport de marchandises sont essentiellement contenues dans la loi de 1936 sur l'affrètement fluvial. S'y ajoutent les articles 89 et 90 de la Loi maritime et la CMNI pour le contrat de transport international.

2. Propositions de l'Ebauche

L'Ebauche propose d'étendre le champ d'application de la CMNI au contrat de transport national. Elle reconnaît néanmoins que la loi de 1936 est aujourd'hui encore régulièrement appliquée dans la pratique et que la CMNI ne peut purement et simplement la remplacer. C'est pourquoi l'Ebauche propose de remanier la réglementation actuelle dans un ensemble plus cohérent, qui serait valable pour les opérations de transport national et international. A cet effet, elle organise la réglementation en deux sous-sections : la première sous-section est consacrée aux règles de Budapest (CMNI), de droit impératif, tandis que la deuxième sous-section, de droit supplétif, reprend globalement les règles de la loi de 1936.

3. Commentaires

Négociée sur la base d'un projet soumis en 1993 par la commission juridique de l'association allemande de la navigation intérieure (IVR+VBW), la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (« CMNI »), signée le 22 juin 2001, est entrée en vigueur dès le 1er avril 2005 et compte actuellement 16 Etats parties[114]. Elle en comptera bientôt 18, puisque la Pologne et l'Autriche ont récemment obtenu l'autorisation de l'Union européenne pour devenir parties[115]. Elle concernera alors l'ensemble des Etats européens de navigation intérieure, sans exception. Toutes les opérations de transport international en Europe (Ukraine comprise) sont ainsi désormais régies par la CMNI.

Contrairement au projet initial, la CMNI ne s'applique pas aux opérations de transport national. Néanmoins, les Etats parties peuvent choisir d'étendre son champ d'application aux opérations de transport national (article 31 a)). A notre connaissance, seuls trois Etats y ont procédé : la Hongrie, la Serbie et la Suisse pour la partie du Rhin située entre Bâle et Rheinfelden.

L'extension de la CMNI aux opérations de transport national en Belgique est-elle souhaitable ?

Le degré d'intégration du marché du transport fluvial est selon nous un élément important pour apprécier si cette extension serait économiquement pertinente.

[114] Hongrie (7 mai 2002), Luxembourg (25 mars 2004), Roumanie (3 avril 2004), Suisse (19 mai 2004), Croatie (7 décembre 2004), République tchèque (14 novembre 2005), Bulgarie (19 avril 2006), Pays-Bas (20 juin 2006), Russie (11 avril 2007), France (11 mai 2007), Allemagne (10 juillet 2007), Slovaquie (27 novembre 2007), Moldavie (21 avril 2008), Belgique (5 août 2008), Serbie (10 juin 2010), Ukraine (1er janvier 2015). L'article 31 alinea a permet aux Etats parties d'étendre l'application de la CMNI aux contrats de transport national, càd aux « contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement et le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire ». Deux Etats parties ont fait une telle déclaration : la Confédération suisse a déclaré qu'elle appliquerait également la Convention aux transports de marchandises sur le Rhin entre la frontière suisse et Rheinfelden. La République de Serbie a déclaré qu'elle appliquerait les dispositions de la convention aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement et le lieu de livraison sont situés sur le territoire de la République de Serbie.

[115] Décision du Conseil 8223/15, 1er juin 2015. L'autorisation de l'UE est nécessaire depuis l'entrée en vigueur du règlement « Rome I », qui contient une disposition similaire à l'article 29 de la CMNI. Le Règlement (CE) n° 593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (« Rome I ») a été adopté le 17 juin 2008 et est entré en vigueur le 17 décembre 2009. Il a pour objet de fixer les règles de détermination du droit applicable aux obligations contractuelles au sein de l'UE. Par l'adoption de ce Règlement, l'UE a acquis une compétence exclusive en la matière. L'article 5 du règlement de l'UE concerne le contrat de transport. L'article 29 de la CMNI empiète désormais sur l'article 5 du Règlement Rome I, ce qui explique la nécessité pour les Etats souhaitant ratifier ou adhérer à la convention d'obtenir une autorisation préalable du Conseil.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Si le transport national reste une activité essentiellement réservée aux entreprises nationales, l'absence d'harmonisation des règles au niveau international est peu problématique. Si, en revanche, le marché est intégré au point que les entreprises nationales et étrangères, non seulement effectuent des opérations de transport international entre leur pays de résidence et les pays étrangers, mais peuvent aussi facilement intervenir dans des opérations de cabotage à l'étranger, la fixation d'un cadre commun pour toutes les opérations de transport est souhaitable car un transporteur passera facilement d'une opération de transport national à une opération de transport international.

Telle est bien la situation du transport fluvial en Europe. Celui-ci est entièrement libéralisé depuis **le** 1er janvier 2000, sur la base essentiellement des règlements 1356/96/CE, relatif au transport international intracommunautaire, et 3921/91, relatif à l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises**.**

Ainsi, un transporteur allemand peut effectuer des opérations de transport entre la France et la Belgique comme il l'entend. Il peut aussi effectuer des opérations de transport sur le territoire belge pour autant que cette activité soit temporaire (sinon, il devra s'établir sur le territoire belge). La définition du caractère temporaire varie d'un pays à l'autre, mais la tendance est à une libéralisation croissante du marché et à un passage incessant d'opérations de transport international à des opérations de cabotage. C'est le cas depuis longtemps sur le Rhin et cette situation est appelée à se répandre sur les autres voies.

La Belgique occupe à cet égard une place charnière, comme pays de transit dans une région où le transport fluvial est particulièrement significatif. Sa position de pays de transit est encore appelée à s'accentuer dans les années à venir, avec l'ouverture du canal Seine-Nord[116]. Elle est donc destinée à être le lieu d'opérations régulières de cabotage, effectuées entre deux opérations de transport international.

Il serait dès lors économiquement souhaitable que le cadre juridique des deux types d'opérations soit aussi similaire que possible.

Est-ce juridiquement possible et à quelles conditions ? Juridiquement, la question nous semble être moins celle de l'extension de la CMNI au transport national que celle de la compatibilité de la CMNI et du droit national belge (en l'occurrence la LAF). Même si l'on réserve la CMNI au seul transport international, les deux corps de règles doivent selon nous être compatibles et fondés sur les mêmes principes directeurs. Une identité parfaite n'est pas nécessaire mais les deux corps de règles doivent pouvoir se combiner sans trop de difficultés. En effet, quel que soit le choix retenu s'agissant d'une extension de la CMNI au transport national, les dispositions de la CMNI, qui ne constituent qu'un cadre, devraient être complétées par du droit national. Pour remplir cette fonction, la loi nationale devrait être fondée sur les mêmes principes directeurs que la CMNI.

a) adopter les définitions de la CMNI

Il importe pour ce faire de retenir les mêmes définitions pour les deux corps de règles et de prévoir le même régime de responsabilité (voir ci-après section B).

Les articles 1 à 5 de la LAF devraient à cet effet être adaptés car ils proposent des définitions différentes de celles de la CMNI et ne distinguent pas entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises. En particulier, la LAF définit l'affréteur comme un « intermédiaire pour la conclusion du contrat d'affrètement » (art. 3), se référant ainsi au courtier d'affrètement plutôt qu'à la partie au contrat d'affrètement. Le « batelier », défini comme le conducteur du bateau qui est soit propriétaire, soit salarié d'un propriétaire, est une terminologie datée qui renvoie en réalité au transporteur ou à son préposé. Nous recommandons de reprendre les définitions retenues à l'article 1, §1 à 8, de la CMNI, qui vaudraient pour toute la section consacrée au transport de marchandises.

[116] Le début des travaux est programmé pour 2017 pour une mise en service en 2022-23.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

b) conserver les règles de la LAF sur le connaissement, les opérations de chargement et de déchargement

Les dispositions nationales devraient en outre compléter celles de la CMNI. De fait, la LAF couvre des aspects non réglementés par la CMNI (staries, surestaries, contre-staries, modalités de paiement du fret, modalités de chargement et de déchargement, modalités de réclamation) ou complètent certaines dispositions de la CMNI (sur le connaissement en particulier). Ces dispositions mériteraient d'être conservées, après que leur compatibilité terminologique et de principe avec la CMNI ait été vérifiée.

c) Etendre les règles de la CMNI relatives aux droits et obligations de l'expéditeur

Inversement, la CMNI contient des dispositions sur des thématiques qui ne sont pas abordées dans la LAF (concernant les droits et obligations de l'expéditeur en particulier). Si la CMNI n'est pas étendue au transport national, des dispositions similaires devraient être prévues dans la loi nationale pour les opérations de transport national.

d) Adopter le régime de responsabilité de la CMNI

Le contenu de la CMNI n'est pas révolutionnaire. Il constitue bien plutôt une codification de règles coutumières existantes. Les principes qui y sont retenus sont assez similaires à ceux que l'on trouve dans les autres conventions internationales relatives au contrat de transport de marchandises[117] et peuvent être résumés comme suit :

- le transporteur est réputé responsable du dommage, de la perte ou du retard, sitôt que la marchandise est placée sous sa garde, c'est-à-dire entre le chargement et le déchargement ;

- à quelques exceptions près (aérien), le transporteur peut être dégagé de toute responsabilité s'il prouve qu'il a exercé toute la diligence nécessaire[118] ;

- les causes d'exonération sont limitativement énumérées et très similaires d'une convention à l'autre ;

- des montants maximum d'indemnisation sont fixés, lesquels varient selon le mode de transport considéré (17 DTS/kg pour le ferroviaire et l'aérien, 8,33 DTS/kg pour le routier, 2 DTS/kg dans la CMNI) ;

- la limitation de la responsabilité tombe en cas de faute intentionnelle du transporteur ou du transporteur substitué.

---

[117] Maritime : convention de Bruxelles de 1924, puis Règles de La Haye-Visby/Hambourg (1978), enfin les règles de Rotterdam, adoptée en 2009 et pas encore entrées en vigueur.
Ferroviaire : la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), conclue le 9 mai 1980, est entrée en vigueur le 1er mai 1985. Elle contient une annexe relative aux règles uniformes pour le transport international de marchandises (RU-CIM, mise à jour au 1er décembre 2010).
Routier : la convention sur le contrat de transport international de marchandises par route („CMR"), signée à Genève le 19 Mai 1956, est entrée en vigueur le 2 juillet 1961.
Comme la CMNI, ces deux conventions posent le principe de la responsabilité du transporteur sitôt que la marchandise est placée sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de « circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier » (art. 23§ 2). Les causes d'exonération de la responsabilité, limitativement énumérées, sont quasi identiques dans les 3 conventions (art. 23§3 RU-CIM, art. 17§3 CMR). Le montant de l'indemnisation due est limitée à 17 DTS/ kg manquant de masse brute dans la RU-CIM (art. 30) et à 8,33 DTS/kg dans la CMR (art. 23§3).
Air : la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international est entrée en vigueur le 4 novembre 2003. Pour le transport des marchandises, elle établit une responsabilité de plein droit du transporteur sitôt que la marchandise est placée sous sa garde (Article 18(1)) ; Contrairement aux trois conventions précédentes, le transporteur ne peut être déchargé de sa responsabilité en prouvant qu'il n'a pas commis de faute. Les causes d'exonération, limitativement énumérées, sont moins nombreuses que dans les 3 conventions précédemment citées. Le montant de l'indemnisation due est limité à 17 DTS/ kg de marchandise (Article 22(3)).

[118] Formulation habituellement retenue dans les conventions : s'il prouve que le préjudice « résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier » (CMNI, art. 16§1, RU-CIM, art. 23§2, CMR, art. 17§2).

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Ces principes fixent un cadre général de droit impératif commun à l'ensemble des pays et apportent ainsi la sécurité juridique nécessaire pour favoriser les échanges internationaux. L'on peut considérer qu'ils relèvent du droit coutumier car ils ne font le plus souvent que formuler des principes déjà appliqués dans les droits nationaux : la responsabilité du transporteur n'est engagée qu'en cas de manquement du transporteur[119], mais le manquement est présumé sitôt que la cargaison est placée sous sa garde. Il revient alors au transporteur de prouver que le dommage n'est pas de son fait mais provient d'une cause étrangère[120].

Ces principes valent désormais au niveau international pour la plupart des modes de transport, répondant ainsi au besoin d'harmonisation entre les modes de transport, afin de promouvoir le transport multimodal.

Aussi certains pays ont-ils fait le choix d'adopter une réglementation commune aux contrats de transport de marchandise, quel que soit le mode de transport utilisé. Leur réglementation reprend alors les principes sus-énoncés (voir notamment le code de commerce allemand, §§ 407 à 452).

La CMNI applique ces principes communs à la navigation intérieure. En revanche, elle ne règle pas tous les aspects du contrat de transport et telle n'est pas sa vocation. Ses dispositions doivent être complétées[121], soit par la loi nationale applicable, généralement de nature supplétive, soit par des dispositions contractuelles convenues entre les parties au contrat de transport[122].

Evaluer la possibilité juridique d'une extension de la CMNI au transport national, au moins pour le régime de responsabilité, revient dès lors à vérifier que les principes de la CMNI sont compatibles avec les règles plus détaillées de la loi de 1936.

La loi de 1936 (dont les règles relatives à la responsabilité ont aussi pour la plupart un caractère impératif) ne nous paraît pas s'écarter des principes contenus dans la CMNI. Les formulations parfois divergentes nous semblent davantage refléter la différence d'époque. La loi de 1936 nous paraît elle aussi fondée sur la présomption de manquement sitôt que la marchandise est sous la garde du transporteur, celui-ci pouvant s'exonérer s'il prouve l'absence de faute. La CMNI incarne plus clairement cette idée et encadre davantage les moyens par lesquels le transporteur peut prouver son absence de faute. A ces nuances près, nous ne voyons pas d'incompatibilité entre les deux régimes et sommes d'avis que les termes de la CMNI sont probablement davantage en phase avec le droit contemporain (voir tableau annexé).

Suite à l'adoption de la CMNI, la profession a mis à jour les « conditions internationales de chargement et de transport (CICT/IVTB) ». Selon le souhait de la profession, celles-ci ont vocation à s'appliquer tant aux opérations de transport international qu'aux opérations de transport national.

L'on peut constater que le CICT reprend les principes de la CMNI : pas de clauses d'exonération de responsabilité, sauf celles expressément autorisées par la CMNI (faute nautique, explosion ou incendie à bord, défectuosité du bateau[123]) et reprise des causes d'exonération prévues dans la CMNI pour le temps où la cargaison est à bord. Cette liste est complétée par une indication que s'y ajoutent

[119] Si la mauvaise exécution est due à un événement extérieur qui ne peut lui être imputé, le transporteur supporte certes les risques de l'inexécution ou de la mauvaise exécution de son obligation contractuelle (il ne peut prétendre à la contrepartie du contrat) mais sa responsabilité n'est pas engagée : il ne doit pas verser d'indemnité pour inexécution de l'obligation contractuelle. La responsabilité contractuelle du transporteur n'est engagée que s'il y a eu manquement de sa part.

[120] Il est aussi déclaré responsable pour les faits de ceux qu'il fait lui-même intervenir dans l'exécution du contrat (préposés, auxiliaires, prestataires de service).

[121] pour régler notamment les conséquences d'obstacles à la navigation (basses et hautes eaux), la détermination du fret, les délais de chargement, déchargement, staries et surestaries, la responsabilité du transporteur avant et après le chargement/déchargement, les conditions de suspension et d'interruption de la prescription, etc…

[122] Pour faciliter l'exercice, la profession a élaboré des « conditions générales de chargement et de transport » (CICT/IVTB) auxquelles les parties au contrat de transport peuvent renvoyer.

[123] art. 25§2.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

les éventuelles causes supplémentaires d'exonération prévues dans le droit national applicable pour le transport national.

Du point de vue du régime de responsabilité, le CICT n'a donc pas eu de difficulté à intégrer la CMNI dans un ensemble touchant tant le transport international que national.

Pourtant, la France n'a pas étendu la CMNI au contrat de transport national au nom d'une incompatibilité de principe : elle a considéré que le principe de limitation de responsabilité retenu par la CMNI était contraire au principe d'une responsabilité illimitée prévalant en droit français. Pourtant, le droit français reconnaît habituellement des limitations de responsabilité dans le domaine des transports, y compris dans le transport fluvial de marchandises, où les ces contrats types prévoient tous une limitation de l'indemnisation, du reste inférieure aux montants prévus dans la CMNI[124]. Ainsi, l'incompatibilité alléguée avec les principes du droit français est essentiellement de façade.

e) Limites maximales de la responsabilité

L'article 20 de la CMNI fixe les montant de limitations à 666,67 DTS/colis ou unité de chargement ou 2 DTS/ kg de poids mentionné dans le document de transport, selon le montant le plus élevé. Ces montants correspondent à ceux adoptés dans les règles de La Haye-Visby et se retrouvent à l'article 91(4)(a) de la loi maritime (article 6.91§ 5.1 de l'Ebauche).

La limitation à 2DTS/kg est aussi reprise dans le CICT pour le transport national, sauf stipulation contraire du droit national applicable (art. 17§2)[125].

La CMNI adopte en outre un nouveau mode de calcul pour le transport par conteneur s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur. Dans ce cas, le montant de 666,67 DTS est remplacé par le montant de 1500 DTS pour le conteneur sans la marchandise auquel s'ajoute le montant de 25000 DTS pour les marchandises qui y sont contenues.

Les parties au contrat peuvent convenir de montants plus élevés par mention expresse dans le contrat de transport et dans des circonstances strictement définies (art. 20(4)). Elles ne peuvent en aucun cas convenir de montants moins élevés.

En droit allemand la limitation de la responsabilité diffère selon qu'il s'agit d'une opération de transport national ou international. En vertu de l'article 431, la limite maximale de responsabilité ne peut excéder un montant de 8,33 DTS/ kg[126], soit un montant quatre fois supérieur à celui prévu dans la CMNI. Cette différence est jugée regrettable par le monde commercial, qui voit mal ce qui justifie une telle différence de traitement dans un marché intégré.

Il importerait selon nous de garantir que les mêmes montants de limitation s'appliquent pour les deux types de transports.

4. Propositions

En vue d'une combinaison harmonieuse des règles de la LAF avec celles de la CMNI, nous recommandons les adaptations suivantes :

- étendre les définitions de la CMNI au transport national

[124] « Contrat à temps », art. 17, « contrat au tonnage », art. 18, « contrat de voyage simple ou multiple », art. 17 : « l'indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes … ou avariée, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

[125] Sauf si, selon le droit national applicable, une limite de responsabilité supérieure est applicable, l'indemnisation due par le transporteur en raison des pertes ou des dommages aux marchandises est limitée à deux unités de compte par kilogramme. Une unité de compte par kilogramme est le Droit de tirage spécial tel que défini par le fonds monétaire international. La responsabilité du transporteur résultant du dépassement du délai de livraison est limitée à trois fois le montant du fret.

[126] Correspondant aux limites fixées par la CMR pour le transport routier de marchandises.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

- étendre au transport national les règles de la CMNI relatives au transporteur substitué et aux droits et obligations de l'expéditeur

- conserver les règles de la LAF relatives au connaissement et prévoir la possibilité de signer une simple lettre de voiture ; éliminer l'article 5 et renvoyer à la loi du 26 juin 1967 pour le traitement des intermédiaires du transport

- adapter la terminologie utilisée dans la LAF

- étendre le régime de responsabilité du transport prévu par la CMNI au transport national, y compris pour les limites d'indemnisation

Ce dernier thème, et pour autant que cette cause d'exonération soit encore considérée comme pertinente aujourd'hui[127], la Belgique pourrait néanmoins considérer de déposer une déclaration en vertu de l'article 32§1, par laquelle elle indiquerait que la faute nautique constitue une cause d'exonération dans les opérations de transport national. Ceci garantirait une plus grande concordance avec la loi de 1936. En revanche, il paraît inutile d'étendre la portée de cette déclaration aux opérations de transport international puisqu'aucun des pays voisins n'a émis de déclaration similaire. Une telle déclaration n'aurait en outre de sens que si la Belgique décidait d'étendre le champ d'application de la CMNI aux opérations de transport national. Dans l'hypothèse inverse, une telle déclaration serait inutile. Il suffirait de maintenir la règle actuelle de la LAF sur ce point.

[127] L'irresponsabilité en cas de faute nautique est souvent jugée comme n'étant plus défendable à notre époque, compte tenu de l'état de la technique et de la formation. Voir l'argumentaire de l'Ebauche à ce sujet du point de vue de la navigation maritime. L'on peut remarquer que les règles maritimes, signées à Rotterdam le 23 septembre 2009, ne reconnaissent plus cette clause d'exonération.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Dispositions relatives au régime de la responsabilité contractuelle du transporteur dans la loi de 1936 et la CMNI

	Loi de 1936	CMNI	commentaire
Perte ou avarie à la cargaison pendant le voyage	Art. 30 : faute présumée du batelier, « sauf s'il prouve que la perte ou l'avarie est due à un fait qui ne peut lui être imputé »	Art. 16 : faute présumée du transporteur (auquel sont assimilés les préposés et mandataires) « à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier »	La preuve de l'absence de faute est plus exigeante et plus précise dans la CMNI
Accident de navigation	Art. 32 : le batelier n'est pas responsable, même en cas de faute nautique, si le batelier prouve que le bateau répond aux prescriptions techniques et qu'il était à bord et que le bateau disposait de l'équipage requis au moment de l'accident	Possibilité d'exonération pour faute nautique, si expressément prévu dans le contrat	Pour assurer une meilleure concordance entre les deux textes, la Belgique pourrait envisager de déposer une déclaration en vertu de l'article 32§ 1 (faute nautique)
retard	Art. 40/41 : frais de retard dus par celui qui l'a provoqué Art. 41/42 : sauf cas de force majeure, le batelier est tenu de dommages et intérêts si par son fait, le bateau a été arrêté ou retardé au départ, en cours de route ou au lieu du déchargement	Art. 16 : faute présumée du transporteur en cas de dépassement du délai de livraison	La CMNI indique plus clairement que la faute du transporteur est présumée
Innavigabilité du bateau	Art. 31 : le batelier n'est pas responsable de l'état d'innavigabilité du bateau s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires	Art. 25(2)(c) : sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ne répond pas de préjudices causés par des défectuosités de son bateau s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence	La formulation de la CMNI est plus précise et plus moderne

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Perte ou dommage avant le chargement et après le déchargement	Art. 34 : le contrat peut prévoir l'exonération de la responsabilité du batelier	Hors champ d'application de la CMNI	
Exonérations particulières	Art. 32 : pillage, vol à main armée Animaux rongeurs et vermine Insuffisance d'emballage Vice propre de la marchandise	Art. 18 a) acte ou omission de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer b) manutention , chargement, arrimage ou déchargement par l'expéditeur, le destinataire ou un tiers agissant pour leur compte c) transport en pontée ou en cales ouvertes, si convenu avec l'expéditeur, ou conforme aux usages ou exigé par les prescriptions en vigueur d) vice propre de la marchandise, ou action de la vermine ou de rongeurs e) emballage défectueux f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises g) opérations ou tentatives d'opérations de secours ou de sauvetage h) transport d'animaux vivants	Les causes d'exonération, plus nombreuses dans la CMNI, couvrent en réalité les hypothèses où le dommage ne serait pas imputable au transporteur Il n'y a pas incompatibilité avec la loi de 1936 mais autre manière, plus moderne, de formuler le même principe : l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat du fait d'un événement extérieur fait perdre la contrepartie du contrat mais n'engage pas sa responsabilité, si la cause de l'accident ne peut lui être imputée ; Les causes d'exonération figurant dans la CMNI sont similaires à celles figurant dans la CMR (transport routier) et le RU-CIM (transport ferroviaire)
Nullité des clauses d'exonération de responsabilité	Art. 33 (considéré comme de droit impératif) : toute clause supprimant ou atténuant la responsabilité du dommage ou des pertes causées par sa négligence dans les soins à donner à la cargaison est nulle	Art. 25 : toute stipulation contractuelle visant à exclure, à limiter ou à aggraver la responsabilité est nulle Sauf déclaration selon l'article 20(4)	Le champ de l'interdiction est plus vaste dans la CMNI, en corollaire à la plus grande précision apportée aux causes possibles d'exonération

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

C- Le Contrat de transport de passagers en navigation intérieure (Livre VI, Chapitre 6)

Introduction

Le transport de passagers par voie d'eau regroupe trois catégories de transport aux caractéristiques assez différentes.

Les activités de transport journalier couvrent des services touristiques d'excursions journalières et des services de navette, qui peuvent se recouper partiellement. La capacité moyenne des bateaux utilisés est généralement évaluée à 200 passagers mais elle varie de moins de 12 passagers (taxi fluvial) à 1000, voire 2000 passagers. Ces bateaux opèrent le plus souvent dans le cadre d'une activité purement locale, s'effectuant sur le territoire d'un seul Etat. Leur activité peut être saisonnière.

Les bateaux de croisière proposent des excursions de plusieurs jours, lors desquelles plusieurs Etats peuvent être traversés. La capacité moyenne de ces bateaux est de 110 passagers et dépasse rarement les 150 passagers. Leur activité est saisonnière, s'étalant généralement de mars à octobre.

Les mêmes polices d'assurance sont habituellement proposées par les compagnies d'assurance pour les bateaux d'excursion journalière et les bateaux de croisière.

Comme le remarque justement l'Ebauche, il n'y a actuellement pas de régime spécial pour le contrat de transport de passagers par voie d'eau, que ce soit à l'échelon international ou belge.

Aucune convention internationale relative au transport de passagers n'est en vigueur[128], contrairement à la situation de tous les autres modes de transport[129].

Actuellement, le droit belge relatif au contrat de transport de passagers par voie d'eau est essentiellement régi par le droit commun des obligations[130] et le livre I, titre VII bis, chapitre 1, du code

[128] La convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), adoptée en 1976, établissait un régime de responsabilité pour faute présumée pour le transport international de passagers, et limitait l'indemnisation à 66,666 DTS par passager pour un même événement. Elle n'a été signée que par l'Autriche (le 2 septembre 1976) et seule la Fédération de Russie y a adhéré (le 19 février 1981). Plusieurs raisons ont été invoquées pour expliquer cet échec (voir TRANS/SC.3/2003/10 du 23 juillet 2003). Certains Etats ont préféré étendre à leurs voies d'eau intérieures, par décision nationale, la convention maritime existante (cas de l'Allemagne ou de la Suisse). D'autres Etats ont expliqué que le transport international de passagers par voie d'eau était une activité trop marginale sur leur territoire pour qu'ils voient un intérêt à une harmonisation (raison invoquée par la Lithuanie et la Pologne).

[129] - transport aérien : la Convention de Montréal établit un régime de responsabilité sans faute jusqu'à hauteur de 100 000 DTS par passager, couplée à une responsabilité illimitée pour faute présumée pour tout dommage excédant cette limite. S'y ajoute une obligation d'assurance pour un montant minimum de 250 000 DTS à l'égard des Etats membres de l'UE (par le Règlement (CE) 889/2002 du 13 mai 2002, la Convention de Montréal a été incorporée dans l'ordonnancement juridique de l'UE et s'applique à tous les transports aériens intracommunautaires, y inclus les transports effectués sur le territoire d'un seul Etat membre). La Convention de Montréal remplace le système de la Convention de Varsovie de 1929, qui prévoyait un régime de responsabilité fondé sur la faute présumée du transporteur, lequel pouvait s'en disculper en prouvant sa « due diligence ». La convention de Varsovie n'a pas été abrogée et reste applicable aux transports réalisés soit entre Etats non parties à la Convention de Montréal, soit entre Etats parties à la Convention de Montréal et Etats non parties.
- transport maritime : convention d'Athènes du 13 décembre 1974 et ses protocoles (Londres, 19 novembre 1976, entré en vigueur le 28 avril 1987 ; 1er novembre 2002, entré en vigueur le 23 avril 2014).
- transport routier : convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), signée à Genève le 1er mars 1973, et entrée en vigueur le 12 avril 1994. Cette convention pose le principe d'une responsabilité de plein droit du seul fait que le dommage s'est produit durant la période de transport (art. 11), avec plafonnement de l'indemnisation à 250 000 Francs par voyageur (art. 13). Cette convention a toutefois été peu ratifiée (9Etats parties en août 2015, parmi lesquels la Belgique ne figure pas) et les limites d'indemnisation qu'elle prévoit paraissent obsolètes.
- transport ferroviaire : convention pour le transport international de voyageurs et leurs bagages (CIV) du 23 octobre 1924, remplacée par les « règles uniformes pour le transport international des voyageurs et de leurs bagages » (RU-CIV), incorporées dans la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), entrée en vigueur le 1er mai 1985. Ces règles posent le principe d'une responsabilité de plein droit du seul fait que le dommage s'est produit durant la période de transport (art. 26), avec plafonnement de l'indemnisation à 70 000 DTS/voyageur, sauf si le droit national prévoit des plafonds plus élevés. Protocole de Vilnius signé en 1999, entré en vigueur en 2006.

[130] Les quelques règles spécifiques et impératives posées par le code de commerce à l'égard du contrat de transport des passagers par mer ne s'appliquent pas au transport fluvial (Code de commerce, livre II (« Loi maritime »), titre IV).

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

de commerce[131], auquel s'ajoutent quelques réglementations européennes pour les bateaux de croisière et l'arrêté royal fixant des limites globales d'indemnisation[132].

L'Ebauche propose de compléter cette réglementation par l'application de la convention d'Athènes, dans sa version de 2002 (ci-après « PAL 2002 »).

Nous examinerons tour à tour les droits et les obligations des parties au contrat, le régime de responsabilité, et la limitation des montants d'indemnisation.

1. Droits et obligations des parties au contrat : vers plus d'encadrement de la liberté contractuelle en vue d'une meilleure protection des droits des passagers ?

Conformément au principe de liberté contractuelle, les règles du droit commun ont généralement un caractère supplétif. L'autonomie de la volonté mérite toutefois d'être encadrée pour le contrat de transport de passagers, car le passager est rarement en mesure de négocier sur un pied d'égalité avec le professionnel du transport. Des obligations d'information et de sécurité ont donc été imposées au transporteur par la loi ou la jurisprudence en vue de protéger le passager, partie faible au contrat de transport.

A l'inverse d'autres conventions internationales relatives au transport[133], le PAL 2002 ne contient pas de dispositions précisant les droits des passagers et l'Ebauche ne contient pas non plus de proposition particulière dans ce domaine.

Le droit national belge intègre deux règlements européens qui précisent les droits des passagers de bateaux de croisière. Ces règles sont de droit impératif[134].

- Le règlement 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement n° 2006/2004, s'applique au transport de passagers sur bateaux de croisière et aux bateaux organisant des navettes sur une distance de plus de 500 m[135]. Il a pour objet de fixer des règles de non discrimination, essentiellement à l'attention des passagers handicapés, de préciser les droits des passagers en cas d'annulation ou de retards, de préciser le contenu du devoir d'information pesant sur le transporteur et d'organiser un système de traitement des plaintes[136].

- La directive 90/314 du 13/6/90 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, s'applique aux croisières[137] et précise le devoir d'information de l'organisateur[138]. Elle prévoit aussi la possibilité de

---

[131] Les dispositions pertinentes pour le contrat de transport de passagers sont essentiellement les suivantes.
Art. 3 : le voiturier répond de l'arrivée, dans le délai convenu, des personnes ou des choses à transporter, sauf cas fortuit ou force majeure
Art. 4 : le voiturier est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.
Art. 9 : les actions nées du contrat de transport des personnes à l'exception de celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites par un an. La prescription court à partir du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.
[132] Arrêté royal relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime », art. 2 et 3, cité dans l'Ebauche, livre IV, p. 214-215.
[133] Convention de Montréal de 1999, COTIF, règlement n°181/2011 du 16 février 2011.
[134] Règlement 1177/2010, art. 6 : « Les droits et les obligations au titre du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une renonciation ou d'une limitation, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport ». Règlement 90/314, art. 8 : « les Etats membres peuvent adopter ou maintenir , dans le domaine régi par la présente directive, des dispositions plus strictes pour protéger le consommateur ».
[135] Article 2(2) : « Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers voyageant
a) sur des navires autorisés à transporter jusqu'à douze passagers;
b) sur des navires dont l'équipage chargé de l'exploitation du navire ne comprend pas plus de trois personnes ou lorsque la longueur totale du service de transport de passagers est inférieure à 500 mètres par aller simple;
c) dans le cadre d'excursions ou de visites touristiques autres que des croisières »
[136] art. 24 et 25.
[137] Art. 2 : « Aux fins de la présente directive, on entend par :
1) forfait : la combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants, lorsqu'elle est vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris et lorsque cette prestation dépasse vingt-quatre heures ou inclut une nuitée :
a) transport ;

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

limiter l'indemnisation conformément aux conventions internationales ou par voie contractuelle entre les parties, pour autant que les montants convenus ne soient pas déraisonnables (art 5§2).

Ces règles européennes s'inscrivent à la fois dans la politique européenne de protection du consommateur et la politique européenne des transports. Elles visent à assurer une protection équivalente du passager en Europe, quel que soit le lieu et le moyen de transport utilisé[139].

Selon la Commission européenne, les droits des passagers circulant en Europe devraient reposer sur trois piliers: la non-discrimination, des informations exactes, disponibles en temps utile et accessibles, et une assistance immédiate et proportionnée. Elle les résume aux dix droits suivants:
(1) Droit à la non-discrimination dans l'accès aux transports
(2) Droit à la mobilité: accessibilité et assistance sans frais supplémentaires pour les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite (PMR)
(3) Droit à l'information avant l'achat et aux différentes étapes du voyage, notamment en cas d'interruption de celui-ci
(4) Droit de renoncer au voyage (remboursement intégral du prix du billet) lorsqu'il ne se déroule pas comme prévu
(5) Droit à l'exécution du contrat de transport en cas d'interruption de celui-ci (réacheminement et nouvelle réservation)
(6) Droit à une prise en charge en cas de retard important au départ ou aux points de correspondance
(7) Droit à une indemnisation dans certaines circonstances
(8) Responsabilité du transporteur à l'égard des passagers et de leurs bagages
(9) Droit à un système de traitement des plaintes rapide et accessible
(10) Droit à la pleine application et à la mise en œuvre effective du droit de l'UE

S'agissant de la navigation de croisière, l'on peut considérer qu'il existe des dispositions européennes sur tous ces droits, sauf le point relatif à la responsabilité du transporteur à l'égard des passagers et de leurs bagages et aux conditions d'indemnisation. De ce point de vue, la proposition de l'Ebauche apporterait les éléments qui manquent encore pour compléter l'ensemble proposé par la Commission.

Les activités de transport journalier restent quant à elles uniquement encadrées par le droit commun belge. La liste établie par la Commission pourrait servir de grille d'évaluation du droit belge actuel, moyennant quelques ajustements nécessaires aux spécificités du transport journalier. Le droit à la non discrimination, le droit à la mobilité, le droit à l'exécution du contrat en cas d'interruption et le droit à une indemnisation adéquate, en particulier, paraissent également pertinents pour le transport journalier.

2. Régime de responsabilité : conséquences d'un passage à une responsabilité sans faute

- Le droit belge actuel

Actuellement, la responsabilité contractuelle du transporteur de passagers en Belgique est organisée selon les règles du droit commun. Si la prestation de transport, obligation essentielle du contrat, n'est pas exécutée, le transporteur est présumé défaillant et verra sa responsabilité engagée à moins qu'il ne prouve le fait d'un tiers ou la force majeure. Il sera aussi déclaré responsable des dommages causés aux bagages placés sous sa surveillance. Enfin, en raison des obligations de sécurité et d'information qui pèsent sur le transporteur, la faute de négligence sera facilement établie en cas de réclamation sur la bonne exécution de la prestation de transport.

---

b) logement ;
c) autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait ».
[138] correspondant au transporteur dans la convention d'Athènes.
[139] Voir COM (2005) 46, «Renforcer les droits des passagers au sein de l'Union européenne» et COM (2011) 898 final du 19 décembre 2011 « Une vision européenne pour les passagers ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

- La proposition de l'ébauche : un système à deux niveaux

L'Ebauche propose d'étendre le PAL 2002 à la navigation intérieure. Dans le cercle rhénan, seule l'Allemagne a fait ce choix. Les autres Etats ont retenu d'autres versions de la convention d'Athènes qui n'organisent pas le même régime de responsabilité[140], ou des règles spécifiques à la navigation intérieure[141].

En 2005, la Commission européenne a elle aussi proposé d'étendre le PAL 2002 à la navigation intérieure[142]. La proposition s'est toutefois heurtée à l'opposition de la profession de la navigation intérieure et a finalement été rejetée. Le Règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009 se limite donc à incorporer le PAL 2002 dans le droit européen, sans en étendre le champ d'application à la navigation intérieure.

Le PAL 2002 établit une distinction entre deux catégories de demandes d'indemnisation. Les dommages intervenus lors d'un « événement maritime »[143], càd dans des conditions où la possibilité d'intervention des passagers est très limitée, relèvent d'un régime de responsabilité sans faute jusqu'à un certain montant puis pour faute présumée jusqu'à un montant supérieur. Les limites d'indemnisation tombent en cas de responsabilité pour faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur, laquelle doit être prouvée par le demandeur (art. 13).

Les autres dommages subis à bord font l'objet d'un régime classique de responsabilité pour négligence, à prouver par le demandeur, et sans limitation du montant d'indemnisation.

PAL 2002	Evènement maritime	Hors évènement maritime
Lésions corporelles et mort	Responsabilité sans faute jusqu'à 250 000 DTS (100 000 pour la navigation intérieure) Seules causes d'exonération : force majeure (guerre ou phénomène naturel) ou fait d'un tiers ; le fait de la victime n'est pas une cause d'exonération	Responsabilité pour négligence à prouver par le demandeur, sans limite d'indemnisation
	Responsabilité pour faute présumée jusqu'à 400 000 DTS (200 000 proposé pour la navigation intérieure)	
Bagages de cabine	Responsabilité pour faute présumée avec limite de l'indemnisation	Responsabilité pour négligence à prouver par le demandeur sans limite d'indemnisation
Autres bagages	Responsabilité pour faute présumée avec limite de l'indemnisation	

Le système d'une responsabilité sans faute jusqu'à un certain montant en cas de dommage corporel au cours d'un accident de transport, existe non seulement pour le transport maritime, mais aussi pour le transport ferroviaire[144] et aérien[145]. Ces systèmes ont toutefois été adoptés à l'échelon international et ont pour objet d'harmoniser le régime de responsabilité appliqué dans les différents pays. Ici,

[140] La Suisse retient la version de 1990 qui n'organise pas un régime de responsabilité sans faute avec possibilité d'action directe contre l'assureur.
[141] Cas des Pays Bas.
[142] « proposition de règlement relative à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer et par voie navigable en cas d'accident », COM(2005) 592 final, du 23 novembre 2005.
[143] Naufrage, chavirement, abordage, échouement, explosion, incendie à bord, défaut du navire, càd manque de conformité aux règles de sécurité applicables (art. 3(5)(a)).
[144] COTIF du 9/5/80, appendice A, mise à jour au 1er juillet 2006, article 26. Pas d'obligation d'assurance ni d'action directe contre l'assureur.
[145] Responsabilité de plein droit jusqu'à 100 000 DTS/ passager puis responsabilité pour faute présumée, illimitée. Pas d'obligation d'assurance ni d'action directe contre l'assureur.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

l'objectif ne pourrait être que d'améliorer le droit belge, or un tel système paraît difficile à mettre en place à un échelon purement national, lorsque le marché du transport concerné est totalement libéralisé.

L'intérêt essentiel par rapport au régime belge actuel nous paraît résider dans l'obligation d'assurance pour couvrir la responsabilité du transporteur eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers, et la possibilité d'une action directe contre l'assureur. L'indemnisation des victimes serait alors automatique, sitôt qu'un lien de causalité entre le dommage et l'incident de navigation serait établi.

C'est essentiellement ce système d'assurance obligatoire et d'action directe qui a suscité les réserves de la profession à l'égard d'une extension du PAL 2002 à la navigation intérieure. Le rapport Costa reconnaissait la nécessité d'évaluer la capacité, d'une part des entreprises de transport à assumer les coûts d'assurance supplémentaires engendrés par l'extension du Protocole de 2002, d'autre part du marché des assureurs à proposer les produits adaptés et à gérer les actions directes. Il signalait spécialement les entreprises de transport opérant sur des lignes locales et dont l'activité est essentiellement saisonnière, ce qui est le cas de nombreuses entreprises belges. Pour ces deux raisons, il proposait un délai de transition de 4 ans pour son extension à la navigation intérieure[146].

Il est à noter que l'Allemagne, seul pays à ce jour à avoir étendu le PAL 2002 à la navigation intérieure, s'est abstenue d'imposer une obligation d'assurance à la navigation intérieure. Seuls le régime de responsabilité et les montants d'indemnisation retenus dans le PAL 2002 ont été étendus à la navigation intérieure. L'on voit mal comment une indemnisation automatique pourrait fonctionner sans assurance, mais il faut reconnaître qu'il est difficile pour un Etat d'imposer seul une obligation d'assurance dans un marché libéralisé comme celui de la navigation intérieure : quid, en effet, du statut des bateaux étrangers qui ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance dans leur pays ?

Selon nous, l'adoption du PAL 2002 n'a d'intérêt que si un système d'assurance obligatoire et d'action directe contre l'assureur est parallèlement mis en place. Dans l'hypothèse inverse, il nous paraît préférable de conserver un régime de responsabilité de droit commun.

3. Montants d'indemnisation : tenir compte de l'effort d'harmonisation à l'échelon international

L'harmonisation des montants d'indemnisation à l'échelon international nous paraît plus importante que celle des régimes de responsabilité. Elle constitue en effet l'élément essentiel pour garantir l'égalité de traitement entre les passagers au sein de l'Union. Elle permet aussi aux compagnies d'assurance d'évaluer leur risque et facilite l'émergence d'un marché européen des assurances.

L'objectif premier du projet communautaire d'extension du PAL 2002 à la navigation intérieure consistait bien à « assurer un niveau d'indemnité convenable des passagers victimes d'accidents maritimes ou d'accidents de navigation intérieure »[147].

L'adoption de la CLNI en 2012 pallie de ce point de vue à l'échec de l'extension du règlement n° 392/2009. La CLNI 2012 établit des plafonds d'indemnisation sans toucher au régime de responsabilité, qui reste du ressort de chaque Etat. La limitation s'applique dès qu'il y a dommage causé aux passagers lors d'un événement de navigation, et pour autant qu'aucune faute intentionnelle n'a pas été établie (CLNI 2012, art. 4)[148]. Les limites posées par la CLNI, bien que globales, visent le même objectif que les limites individuelles : rendre l'évaluation des risques plus prévisible pour les assureurs et garantir une indemnisation optimale et aussi rapide que possible des victimes.

[146] Rapport du Parlement européen (Paolo Costa), A6-0063/2007 du 8 mars 2007, p. 19.
[147] Proposition de règlement, p. 12.
[148] L'exclusion de la limitation en cas de faute intentionnelle est systématique et se retrouve dans le PAL 2002, art. 13.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Adoptée en septembre 2012, la CLNI 2012 a été signée par 7 Etats[149], dont la Belgique et tous les pays limitrophes (France, Luxembourg, Pays Bas, Allemagne), et ratifiée par 2 Etats (Serbie, Luxembourg). Elle entrera en vigueur un an après que deux autres Etats parties à la CLNI 1988 l'auront ratifiée (Pays Bas, Suisse ou Allemagne). D'après les informations dont nous disposons, l'on peut raisonnablement prévoir son entrée en vigueur pour fin 2017.

Il serait ainsi envisageable pour la Belgique de ne retenir que les limites globales de responsabilité posées par la CLNI 2012, sans toucher au régime de responsabilité. L'on serait alors dans une configuration assez proche de celle qu'organise le règlement 181/2011 du 16 février 2011 concernant le transport de passagers par autobus ou autocar. Ce règlement fixe un minimum pour les limites d'indemnisation éventuellement posées par les droits nationaux des Etats membres, mais il ne cherche pas à harmoniser le régime de responsabilité appliqué par les Etats membres. Le point de savoir si la responsabilité est engagée pour risque ou pour négligence, présumée ou non, n'est pas considéré comme déterminant.

La Belgique retiendra probablement des limites globales d'indemnisation dans sa réglementation, soit en maintenant sa réglementation actuelle, soit en adoptant les montants de la CLNI 2012. Elle devrait en tout état de cause tenir compte des montants fixés dans la CLNI 2012, afin de ne pas affecter les efforts d'harmonisation à l'échelon international dans ce domaine.

Nous présenterons ci-après l'intérêt comparé des limites globales, seules puis couplées avec les limites individuelles proposées dans l'Ebauche.

a) mort et lésions corporelles

On dénombre peu d'accidents majeurs ayant entraîné la mort ou des lésions corporelles aux passagers en navigation intérieure. Deux incidents sont habituellement rapportés : une collision au port de Hambourg en 1984 ayant entraîné la mort de 19 passagers (« Martina »), et une collision sur la Tamise en 1989, ayant entraîné la mort de 51 personnes et causé de nombreux blessés (« Marchioness »).

Le risque de mort ou de lésions corporelles en cas d' « événement » de navigation est donc faible en navigation intérieure. Ce sont pourtant uniquement ces cas-là qui sont concernés, tant par les limites globales que par les limites individuelles proposées dans l'Ebauche.

► Le droit belge fixe la limite globale d'indemnisation à 136 500 € par capita multiplié par le nombre de passagers effectivement transportés par le bâtiment au moment de l'événement. L'arrêté fixe par ailleurs un montant minimum absolu de 895 000 EUR par bâtiment et maximum de
- 3 750 000 € pour les bâtiments transportant au maximum 100 passagers;
- 7 500 000 € pour les bâtiments transportant au maximum 180 passagers;
- 15 000 000 € pour les bâtiments transportant plus de 180 passagers[150].

► La CLNI 2012 fixe la limite globale d'indemnisation à 100 000 DTS (soit 126 736 € au 19 août 2015), multiplié par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter ou à défaut, effectivement transportés. La CLNI 2012 fixe par ailleurs un seuil minimum de 2 000 000 DTS et ne pose aucun montant maximum absolu d'indemnisation. Ces montants seront identiques dans tous les Etats parties puisque la CLNI 2012, contrairement à sa version de 1988, ne prévoit pas la possibilité d'émettre une réserve à l'égard de cette disposition.

[149] Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays Bas, Pologne, Serbie.
[150] Arrêté royal du 24 novembre 1989 relatif à l'exécution et l'entrée en vigueur de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, art. 3 §1.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

► L'Ebauche propose de compléter les limites globales par une limite individuelle, d'un montant de 100 000 DTS/passager pour le premier niveau (responsabilité sans faute), et de 200 000 DTS/par passager pour le deuxième niveau (responsabilité pour faute présumée).

Après avoir comparé les montants actuellement prévus par la réglementation belge et les montants fixés par la CLNI 2012, nous examinerons les conséquences de la combinaison de cette limite globale avec la limite individuelle proposée.

Limites globales seules, en droit belge et dans la CLNI 2012

Si l'on prend pour exemple un bateau de croisière d'une capacité de 150 passagers, et celui d'un gros bateau d'excusions journalières pouvant transporter jusqu'à 1500 passagers, les montants que le propriétaire du bateau devra déposer dans le fonds de limitation, conformément à la CLNI 2012 et à la loi belge, seraient les suivants :

	Capacité	**CLNI 2012** Seuil minimum absolu : 2 000 000	**loi belge** seuil minimum absolu : 895 000 €
Bateau à cabines	150	15 M (100 000 x 150) Soit la totalité des passagers indemnisés à 100 000 DTS	7,5 M € Soit 59 personnes indemnisées à 100 000 DTS
Bateau d'excursions journalières	1500	150 M (100 000x 1500) Soit la totalité des passagers indemnisés à 100 000 DTS	15 M Soit 118 personnes indemnisées à 100 000 DTS

CLNI 2012

Les limites globales de la CLNI 2012 sont plus intéressantes que les limites individuelles proposées dans l'Ebauche car elles garantissent au moins la prise en charge au montant proposé par l'Ebauche dans le cadre du régime de responsabilité sans faute et permettent une indemnisation plus importante sitôt que le nombre de victimes est inférieur au nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter. Le montant global est réparti entre les victimes, sans qu'aucune d'elles ne soit limitée par un plafond individuel de 100 000 ou 200 000 DTS.

Ex : un bateau d'une capacité de 1000 personnes en transporte 600 au cours d'un voyage. En cas d'accident, la limite en vertu de la CLNI 2012 sera de 1000 x 100 000= 10 000 000 à répartir entre les victimes, tandis qu'elle sera de 100 000 x nombre de victimes, soit un maximum de 6 000 000 avec un maximum de 100 000 par victime, selon les limites individuelles proposées dans l'Ebauche.

Il fut ainsi constaté que la totalité des victimes de l'accident du Marchioness avait pu être indemnisée sur la base du montant global de limitation fixé par la LLMC, alors qu'il n'en aurait pas été ainsi si la convention d'Athènes avait été d'application.

Compte tenu du faible risque d'accidents en navigation intérieure, la couverture prévue par la CLNI 2012 permettra presque toujours une compensation des victimes plus favorable que les limites individuelles proposées dans l'Ebauche.

Loi belge

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

A l'inverse, les limites globales posées par la réglementation belge actuelle ne sont pas nécessairement plus intéressantes que les limites individuelles proposées dans l'Ebauche.

La limite minimum absolue de 895 000 € permet d'indemniser 10 passagers à hauteur de 100 000 DTS et 5 passagers à hauteur de 200 000 DTS. En outre, la règlementation belge calcule le montant sur la base du nombre de passagers *effectivement* transportés, et non sur la base de la capacité du bateau.

Ex : un bateau d'une capacité de 1000 personnes en transporte 600 au cours d'un voyage. En cas d'accident, la limite en vertu de la réglementation belge actuelle sera de 600 x 136 500 € = 819 000 €°, tandis qu'elle sera de 100 000 x nombre de victimes, soit un maximum 6 000 000 selon les limites individuelles proposées dans l'Ebauche. Certes, si seulement 5 passagers sont victimes de lésions corporelles parmi les 600 passagers à bord, la limite globale selon la réglementation belge actuelle restera plus avantageuse pour les victimes que les limites individuelles. Il demeure néanmoins que les limites globales actuelles ne permettent de couvrir qu'un nombre restreint de victimes à hauteur de 100 000 DTS, ce qui est peu en phase avec l'esprit actuel, visant à garantir une indemnisation aussi adéquate que possible aux victimes.

Limite globale et limite individuelle

Limites globales et individuelles peuvent être combinées[151], ainsi que le reconnaît le règlement n° 392/2009[152]. Le législateur belge pourrait donc faire le choix d'appliquer des limites globales, tout en retenant la proposition de l'Ebauche. C'est du reste le choix qu'ont fait trois des quatre Etats parties à la CLNI 1988[153].

Si les deux systèmes cohabitent, ce sont les limites individuelles qui jouent en premier (PAL 2002, art. 14) : les réclamations sont d'abord régies par les limites individuelles et si la totalité dépasse la limite globale fixée par la CLNI, celle-ci pourra être invoquée par le propriétaire pour réduire les montants attribués en vertu des limites individuelles.

Si les montants proposés par l'Ebauche pour la limite individuelle sont retenus, la limite globale de la CLNI 2012 ne trouvera quasiment jamais à s'appliquer : elle ne jouerait que si l'indemnisation demandée par les victimes équivalait à 200 000 DTS (responsabilité pour faute présumée) et que le nombre de victimes était tel que le montant global d'indemnisation dépasserait le montant de 100 000 DTS x le nombre de passagers autorisés à bord. Cette hypothèse est très peu vraisemblable, compte

[151] Le PAL 2002 se rapporte à la responsabilité du transporteur, tandis que la CLNI s'adresse à la responsabilité du propriétaire. La définition du propriétaire adoptée par la CLNI 2012 (le propriétaire désigne « le propriétaire, le locataire ou l'affréteur à qui est confié l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau ») inclut le transporteur substitué tel que défini dans le PAL 2002, en sorte que les deux mécanismes de responsabilité se superposent dans la très grande majorité des cas. Seul le l'organisateur de voyages (tour opérateur) ne pourrait pas invoquer la CLNI pour limiter sa responsabilité, ce qui paraît cohérent avec les fondements de ces différentes règles.

L'article 47§3 de la Loi Maritime semble le confirmer : « le transporteur par mer de passagers et de leurs bagages peut limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et de son Protocole fait à Londres le 19 novembre 1976, et le ca échéant, conformément aux dispositions des articles 7, 8, 9, §2, 1à à 13 et 15, § 1 de la Convention LLMC».

[152] Article 19 PAL 2002 et article 5(1) du règlement : « Le présent règlement ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur ou du transporteur substitué tels qu'ils résultent de la législation nationale mettant en œuvre la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996, y inclus toute modification future de ladite convention ». Le projet initial de la Commission européenne prévoyait la suppression de la limite globale de responsabilité en vertu de la LLMC, mais cette option n'a pas été retenue.

[153] La Suisse applique la convention d'Athènes dans sa version de 1974 (limites individuelles d'un montant de 46,666 DTS); l'Allemagne applique la convention d'Athènes dans sa version du protocole de 2002, les Pays Bas ont adopté des règles spécifiques ; le Luxembourg n'a pas de régime spécifique complémentaire aux dispositions de la CLNI 1988.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

tenu de l'accidentologie en navigation intérieure. Nous l'avons vu, les limites globales selon la CLNI 2012 seront presque toujours plus favorables aux victimes que les limites individuelles proposées. Si l'on combine le PAL 2002 et la CLNI 2012, le propriétaire n'aura quasiment jamais intérêt à constituer un fonds en vertu de la CLNI 2012. Il paraît dès lors superflu de superposer les deux mécanismes. Le mécanisme de la CLNI 2012 a pour lui les avantages de procéder à une harmonisation des montants à l'échelon international et à mieux couvrir les victimes. En revanche, si la Belgique décide d'adopter la CLNI 2012 mais se heurte à des oppositions sur le montant de la limite posée pour la mort et les lésions corporelles aux passagers, l'adoption des limites individuelles en vertu du PAL 2002 pourra être un moyen de réduire ces montants dans les faits (puisqu'un accident entraînant la mort de tous les passagers a très peu de chance de se produire en navigation intérieure).

En revanche, si les limites globales belges actuelles sont maintenues, elles risquent de mettre à mal les limites individuelles proposées en cas de dommage de grande ampleur. Ainsi, pour un bateau de 150 passagers, seules 59 personnes pourraient être indemnisées à hauteur de 100 000 DTS. Ceci, selon nous, constitue une petite incohérence qu'il conviendrait de corriger, par exemple en supprimant les plafonds absolus fixés dans l'arrêté royal.

2) Dommages matériels : bagages, véhicule transporté

L'Ebauche propose de reprendre les montants de limitation établis par le PAL 2002 pour la navigation maritime. Contrairement aux dommages corporels, une adaptation des montants n'est pas ici envisagée. L'Allemagne a aussi fait ce choix, tandis que le droit néerlandais fixe des montants d'indemnisation inférieurs :

	Proposition de l'Ebauche PAL 2002, Allemagne	Droit néerlandais
bagages cabine	2250 DTS/ passager, soit 2780 € (franchise possible jusqu'à 149 DTS)	1000 €
Véhicule	12 700 DTS, soit 15 693 € (franchise possible jusqu'à 330 DTS)	9100 €
Bagages autres que les bagages de cabine	3375 DTS soit 4170 € (franchise possible jusqu'à 149 DTS)	

Les limites globales prévues dans la réglementation belge actuelle et la CLNI 2012 couvrent tous les dommages matériels, y compris les préjudices causés aux bagages et à la cargaison[154]. Ces limites ne concernent toutefois pas que les bagages et ne sont dès lors pas aussi précises que celles proposées dans l'Ebauche.

Le législateur devra s'interroger si des limites d'indemnisation pour les dommages aux bagages doivent être posées par voie législative ou si cet aspect peut être laissé à la liberté contractuelle[155]. S'il décide de fixer des limites légales pour encadrer la liberté contractuelle, une adaptation des montants à la navigation fluviale pourra être considérée, de même qu'un traitement différencié selon qu'il s'agit

[154] CLNI 2012, art. 2§1 lettres a) et b) : sont couvertes par la CLNI les créances « pour pertes ou dommages à tous biens survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci » (lettre a) et « pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages » (letre b). La limite posée par la CLNI 2012 est calculée comme suit : la moitié de la somme de 400 DTS 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 DTS pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion (art. 6 b)). La réglementation belge prévoit un montant calculé comme suit : la moitié de la somme de 250 € pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bâtiment à l'enfoncement maximal autorisé.

[155] Il est habituellement admis que les parties au contrat puissent limiter les montants d'indemnisation en cas de dommages matériels, pour autant que les montants convenus ne soient pas déraisonnables.

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

de bateaux de croisières ou de bateaux d'excursion journalière. Rappelons que, contrairement au domaine maritime, ces limites légales ne vaudront que pour la Belgique et ne s'inscriront pas dans un objectif d'harmonisation à l'échelle européenne ou internationale.

Conclusion

Propositions

- renforcer les droits des passagers de bateau de transport journalier ?

- Maintenir le régime de responsabilité de droit commun en le couplant à des limites globales d'indemnisation réévaluées par rapport à l'arrêté royal actuellement en vigueur

Si la proposition de l'Ebauche est retenue

- Prévoir une adaptation de l'article 129 (montants d'indemnisation pour les dommages aux bagages et véhicules) à la navigation fluviale, comme en droit néerlandais ?

- Prévoir une adaptation de l'article 138 (art. 17 PAL 2002), afin d'écarter l'application des dispositions relatives à la détermination de la législation nationale applicable et de la juridiction compétente, lesquelles pourraient entrer en conflit avec le droit européen (Rome I et Bruxelles I)

- adapter/écarter les dispositions relatives au certificat d'assurance (art. 4 bis), notamment du fait que les bateaux ne sont pas nécessairement immatriculés en Belgique et que la disposition ne vaudra qu'en Belgique (n'a pas à être conforme au modèle de l'annexe à la convention et pas de mécanisme de reconnaissance mutuelle tel que celui organisé au § 9 ; comment traiter les bateaux étrangers, qui ne sont pas contraints par leur réglementation nationale à avoir à leur bord un certificat d'assurance ?[156]) et déterminer les modalités de sa délivrance.

- adapter/écarter la limite globale fixée pour les dommages liés à des actes de terrorisme ?

- prévoir un temps d'adaptation pour que le marché des assurances s'organise à l'égard de l'action directe/responsabilité automatique ? Evaluer la charge pour les bateaux de croisière/ les bateaux assurant des services de transport journalier, après consultation des organismes d'assurance.

- donner une définition du contrat de transport de passagers

- transport à titre onéreux ou gratuit ? L'Ebauche privilégie une limitation au contrat à titre onéreux, à l'instar du choix retenu par la CLNI[157] ou la CVN ; une alternative consisterait à couvrir tout transport effectué par un professionnel, lequel devrait rester soumis aux mêmes obligations, qu'il agisse à titre gratuit ou onéreux (choix retenu par le droit français[158])

- transporteur de droit privé et public ? L'arrêté royal de 1989 opte pour une extension aux transporteurs publics[159], les conventions couvrent aussi généralement ce type de transport, mais permettent aux Etats parties d'exclure les transports publics du champ d'application s'ils garantissent un niveau de protection équivalent dans leur réglementation nationale.

- bateau pouvant transporter plus de 12 passagers ? L'Ebauche prévoit une application à tous les bateaux mais limite l'obligation d'assurance aux bateaux de plus de 12 passagers. Le règlement

[156] Voir de ce point de vue l'expérience suisse, qui pose une obligation d'assurance sur toutes ses voies d'eau, sauf le Rhin (cette exigence vis-à-vis des bateaux étrangers pourrait être considérée comme une entrave à la liberté de la navigation).
[157] CLNI, art. 1(2)(b) : s'applique aux bateaux de navigation intérieure utilisés à des fins commerciales.
[158] art. L 5421-8 : s'applique aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.
[159] Chap. 1, art. 1§1 : sont « assimilés aux bateaux de navigation intérieure » les « bâtiments exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments ».

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

1170/2010 exclut de son champ d'application les bateaux pouvant transporter jusqu'à 12 passagers. La CLNI 2012 inclut dans le principe les bateaux habilités à transporter moins de 12 personnes mais prévoit la possibilité d'exclure ces bateaux pour une période maximum de 8 ans, lorsqu'ils sont utilisés exclusivement à des fins de transport national (art. 15§3 d)). Le RVBR (comme la convention SOLAS[160]) définit le bateau à passagers comme un bateau « construit et aménagé pour le transport e plus de 12 passager » (art. 1.01).

[160] Chapitre I, Partie A, règle 2(f).

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

Conclusion générale sur le livre VI : proposition de structure

Dans la présentation globale du projet de code, le titre 5 est organisé sous deux chapitres, sans distinction entre la navigation intérieure et la navigation maritime :
Chapitre 1 – Affrètement
Chapitre 2 – Transport

Dans la présentation plus détaillée de la structure (livre VI, point 6.2, p. 34), navigation maritime et navigation fluviale sont en revanche distinguées:

TITRE 5 – AFFRÈTEMENT ET TRANSPORT
Chapitre 1 – Navigation maritime
Section 1 – Affrètement
Sous-section 1 – Disposition générale
Sous-section 2 – Affrètement coque nue
Sous-section 3 – Affrètement à temps
Sous-section 4 – Affrètement au voyage
Sous-section 5 – Autres affrètements
Section 2 – Transport de marchandises
Sous-section 1 – Règles de La Haye et de Visby
Sous-section 2 – Dispositions additionnelles
Section 3 – Transport de passagers
Sous-Section 1 – Convention d'Athènes
Sous-section 2 – Dispositions additionnelles
Chapitre 2 – Navigation intérieure
Section 1 – Transport de marchandises
Sous-section 1 – Règles de Budapest
Sous-section 2 – Dispositions additionnelles
Section 2 – Transport de passagers

Prenant appui sur cette dernière structure, nous proposons de retenir, pour la navigation fluviale, une organisation parallèle à celle retenue pour la navigation maritime, construite autour des 3 sections suivantes :

Section 1 : Affrètement

(sous-section 1 : dispositions générales ?

Peu de règles communes aux deux types d'affrètement que nous proposons de distinguer, mis à part, éventuellement, les règles relatives à la prescription)

Sous-section 1 : affrètement à temps

- définition et condition de validité du contrat (écrit ?)
- obligations essentielles des parties
- principes généraux de la responsabilité à l'égard des tiers
- modalités de résiliation du contrat

Sous-section 2 : affrètement coque nue

- définition et condition de validité du contrat (écrit, publication ?)
- obligations essentielles des parties au contrat
- application des règles du droit commun en matière de location ?

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl

- principes généraux de la responsabilité à l'égard des tiers

- modalités de résiliation du contrat

Section 2 : contrat de transport de marchandises

1) définitions (reprise des définitions de la CMNI)

Spécifier que la CMNI régit le contrat de transport international

2) types de contrat de transport (voyage, à temps, au tonnage) et obligations essentielles des parties (transporteur, expéditeur)

3) effet de l'inexécution du contrat, modalités de résiliation du contrat (faux fret, etc…)

4) régime de responsabilité du transporteur : principe, causes d'exonération, limites de l'indemnisation

5) Chargement, déchargement

6) document de transport (notamment le connaissement)

Section 3 : contrat de transport de passagers

1) définition

2) obligations essentielles des parties et protection du consommateur

3) responsabilité du transporteur

Section 4 : Contrat d'entreposage (correspondant à l'affrètement au séjour dans la loi de 1936 sur l'affrètement fluvial)

Ce document est la propriété de l'I.T.B.
Toute utilisatoin de ce document doit explicitement mentionner la source: I.T.B. asbl