COMMISSION DE DROIT MARITIME

TROISIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)

BÂTIMENTS

Rapporteur: Eric Van Hooydonk

Service public fédéral
Mobilité et Transports

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

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

COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE
DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)

BÂTIMENTS

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

Rapporteur:
Eric Van Hooydonk

Il y a sans doute plus de sept mille ans que l'homme s'aventure sur les eaux de la mer, mais le droit maritime est encore incapable de fournir une définition claire et précise permettant d'identifier à coup sûr l'objet qui serait navire.
(A.Vialard, *Droit maritime*, Paris, P.U.F., 1997, 236, nr. 274)

COLOPHON

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

312 pages - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk
Tous droits réservés. Sous réserve des exceptions formellement prévues par la loi, aucun élément de la présente édition ne peut être reproduit, enregistré dans une base de données automatisée ou publié, de quelque manière que ce soit, sans l'autorisation préalable expresse de l'auteur.

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

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

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

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

AVANT-PROPOS

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

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

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

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

Bruxelles, le 29 mars 2011

Etienne Schouppe
Secrétaire d'Etat à la Mobilité

INTRODUCTION

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

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

Le 16 mai 2006, à l'occasion d'une journée d'étude qui a remporté un franc succès à l'Université d'Anvers, le Ministre de la Mobilité et de la Mer du Nord de l'époque, Renaat Landuyt, a annoncé la révision en profondeur du droit maritime. Sous son impulsion, et avec le soutien de l'Union Royale des Armateurs Belges, une équipe restreinte d'experts en droit maritime s'est attelée à élaborer une nouvelle Loi maritime belge. Cette équipe a publié un Livre Vert qui a permis de soumettre un certain nombre d'idées et de suggestions à une première consultation publique.

Par Arrêté royal du 27 avril 2007, une Commission de droit maritime a été instituée afin de préparer la rédaction d'un nouveau Code belge de la navigation. Le Ministre de la Mobilité Yves Leterme, puis le Secrétaire d'Etat Etienne Schouppe, ont pleinement soutenu ce projet. Cette commission est indépendante et s'efforce de tenir compte de tous les intérêts publics et commerciaux en jeu afin de trouver un bon équilibre. Son objectif majeur est de renforcer le rayonnement international et l'attractivité du cluster de la navigation belge.

Suite à une préparation minutieuse[1] et à une concertation avec de nombreux experts, la Commission de droit maritime est aujourd'hui en mesure d'exposer ses constatations et ses propositions concrètes dans le domaine du droit maritime privé dans une collection de douze rapports, baptisés 'Livres bleus'. Ces Livres bleus font actuellement l'objet d'une (deuxième) consultation publique.

Le présent Livre bleu expose les nouvelles dispositions relatives aux statut des bâtiments, à savoir la portée de notions centrales comme le navire, le navire de mer et le bateau d'intérieur, le le statut du navire en droit des biens, les contrats de construction navale, les sûretés sur bâtiments et la publicité des droits sur les bâtiments.

Au nom de la Commission, j'espère que le secteur maritime et portuaire et les intervenants juridiques étudieront ces rapports de manière approfondie et formuleront des propositions constructives pour encore améliorer les textes si nécessaire avant de les soumettre à la procédure

[1] Les sites web ont été consultés une dernière fois le 1 mars 2011. Nous tenons à remercier le Conservateur des hypothèques maritimes G. De Latte pour les suggestions et la concertation relative au statut du bâtiment en droit des biens et le Prof. Dr. J. Erauw et M. C. Clijmans pour la concertation relative aux aspects de droit international privé.

législative formelle. Par avance, la Commission remercie chaleureusement tous les participants à cette consultation pour leur précieuse contribution.

Anvers, le 29 mars 2011

Eric Van Hooydonk
Président de la Commission de droit maritime

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

Le présent Livre bleu définit dans un premier temps quelques notions centrales. En effet, une véritable refonte des définitions des notions de navire de mer et de bateau d'intérieur, issues de la Loi maritime actuelle, s'impose de toute urgence. D'un point de vue économique et technologique, les définitions actuelles sont dépassées et trop restrictives, et elles suscitent régulièrement des contestations. Des législations étrangères et des traités internationaux donnent une définition plus large de la notion de bâtiment. L'Ebauche de Code belge de la navigation propose une nouvelle définition, plus générale, de la notion de bâtiment, dans laquelle le but de lucre n'a plus aucune espèce d'importance. L'élargissement de principe du champ d'application de la réglementation de la navigation en droit privé permet de traiter autant que possible sur un pied d'égalité les bâtiments dont l'exploitation est comparable sous l'angle économique et technique. Il en découle une codification de la tendance législative observée au cours des dernières décennies à élargir le champ d'application de la Loi maritime *ad hoc*. Le nouveau régime prévoit une certaine marge pour introduire des dispositions d'exception lorsqu'elles se justifient par la nature ou la fonction particulière d'un type donné de bâtiments. En outre, l'Ebauche propose, entre autres choses, de nouvelles définitions pour les notions de navire de mer, de bateau d'intérieur, d'élément de bâtiment et d'accessoires de bâtiment.

S'agissant du statut au sens strict des bâtiments en droit des biens, la Loi maritime ne contient que des dispositions sommaires. La plupart des autres législateurs nationaux ont élaboré le statut des bâtiments de manière plus approfondie que chez nous. Aussi, les dispositions reprises en la matière dans l'Ebauche de Code belge de la navigation s'inspirent partiellement d'exemples étrangers. On a également procédé à une codification ou une réorientation de la jurisprudence belge disponible lorsque cela s'est avéré utile. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications révolutionnaires dans ce domaine et on maintient le caractère relativement non réglementé du statut des bâtiments de droit belge en droit des biens. Cela offre un maximum de flexibilité aux parties contractantes et aux autres parties intéressées. Parmi les éléments nouveaux, citons le fait que le texte de loi reconnaît expressément la possibilité de puiser des présomptions de fait concernant le statut de propriété dans les documents de bord de droit public. Pour encourager davantage l'établissement d'actes de cession authentiques pour les bateaux d'intérieur (et, partant, l'immatriculation de bâtiments non commerciaux), une forme particulière de prescription acquisitive est introduite pour les droits réels, résultant d'actes authentiques ou rédigés à l'intervention d'un avocat, sur des bâtiments qui ont été inscrits dans un registre des bâtiments pendant quinze ans et qui vont de pair avec une possession de bonne foi. Par ailleurs, des précisions légales sont proposées en ce qui concerne la faculté de rendre les bâtiments immeubles. Pour améliorer le statut des bateaux-logements, la constitution d'un droit d'habitation sur les bâtiments est rendue possible. En outre, un régime spécifique de DIP est élaboré.

Même si la nécessité d'un régime légal belge concernant les contrats de construction navale peut sembler limitée, quelques dispositions de principe de droit supplétif ont malgré tout été reprises dans l'Ebauche de Code belge de la navigation, essentiellement parce que le champ d'application du nouveau code s'étend également à la navigation non commerciale, pour laquelle on applique rarement des conditions contractuelles détaillées. Quelques dispositions légales « filet de sécurité » sont d'autant plus utiles que le droit commun en matière de vente et d'entreprise n'est pas adapté à la problématique de fait et de droit typique qui est traitée ici. Les dispositions légales proposées confirment qu'un contrat de construction navale est une forme de contrat de vente et déterminent de manière élémentaire les droits et obligations des parties.

Il ressort d'une critique de la Loi maritime en ce qui concerne les privilèges à accorder sur les créances que le régime belge actuel, qui se fonde sur la Convention privilèges sur navires de 1926, est partiellement dépassé, déroge au régime applicable dans la plupart des pays voisins et dans la plupart des nations maritimes et commerciales importantes, est relativement peu favorable au financier maritime et au pavillon belge, et est rejeté par les secteurs belges des banques et des armateurs. Par ailleurs, une part importante des parties intéressées rejette les régimes conventionnels alternatifs, plus actuels, de 1967 et 1993, car ces derniers suppriment le privilège pour dommage à la cargaison. En outre, ces derniers régimes conventionnels ne rencontrent qu'un succès très limité à l'échelle internationale. La conclusion logique est qu'il convient d'instaurer un régime légal belge propre actualisant le droit lié aux privilèges et hypothèques maritimes et renforçant la position du financier maritime, et donc du pavillon, sans pour autant porter préjudice aux intérêts de la cargaison et à d'autres intérêts à considérer comme essentiels pour la Belgique. Cette conclusion signifie que la Belgique doit dénoncer la Convention privilèges sur navires de 1926, sans devoir se lier à l'une des autres conventions disponibles. Le choix d'un régime national indépendant des conventions n'est certainement pas unique, pas même en comparaison avec les pays voisins. En outre, l'introduction d'un régime national n'interdit en rien de s'inspirer de l'un ou l'autre régime conventionnel sur le plan du contenu si cela s'avère approprié. En d'autres termes, suivre sa propre route n'empêche nullement la Belgique d'adhérer quelque peu aux tendances internationales. Sur le plan du contenu, on opte pour l'introduction de droits de préférence maritimes, pour une réduction des privilèges maritimes (avec le maintien du privilège lié aux dommages à la cargaison) et pour la reconnaissance de droits de rétention maritimes. En ce qui concerne le DIP, le fait que la Belgique renvoie actuellement à la législation de l'Etat du pavillon est théoriquement défendable, mais est peu pragmatique pour la pratique du droit et plutôt inintéressant pour les intérêts économiques concernés. Pour diverses raisons, il est bien plus judicieux d'élaborer un nouveau régime dans lequel les privilèges à accorder sur les créances sont déterminés par la loi du for. En outre, l'Ebauche regroupe toutes les dispositions légales relatives à l'hypothèque maritime, y compris le régime relatif à la mise en possession du bâtiment.

Le régime de la publicité des droits sur les bâtiments traite notamment des règles procédurales pour rendre ces droits opposables aux tiers. Il porte surtout sur le fonctionnement concret des services du Conservateur des hypothèques maritimes et sur les formalités à remplir par les parties intéressées. Il n'y a pas lieu d'introduire des innovations fondamentales dans cette matière. Quelques améliorations, actualisations et ajouts de nature plutôt juridico-technique ont été apportés dans le Code belge de la navigation, notamment sur la base d'une concertation informelle avec le Conservateur des hypothèques maritimes, qui avait déjà formulé quelques recommandations *de lege ferenda* dans ses publications récentes. La principale modification ayant un impact sur le contenu est l'élargissement de l'objet de l'inscription aux actes non contractuels.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS PAR ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ETAT À LA MOBILITÉ 5
INTRODUCTION PAR ERIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE DROIT MARITIME 6
LIGNES DE FORCE DU TITRE 'BÂTIMENTS' DE L'EBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ) 8
TABLE DES MATIÈRES 10
ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES 21
ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS 28

1. PLAN GÉNÉRAL 29

A. LA PLACE DANS LE CODE 29
B. MATIÈRES CONCERNÉS 31

2. NOTIONS DE BASE 32

A. RÉGIME ACTUEL 32
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS 32
A.2. APPRÉCIATION 32
a) CRITIQUE GÉNÉRALE 32
- APERÇU DES DIFFICULTÉS 32
- CARACTÈRE LACONIQUE DES DÉFINITIONS 33
- FOCALISATION SUR LE CRITÈRE SURANNÉ DE BUT LUCRATIF 33
- NÉCESSITÉ D'UNE LECTURE CONJOINTE AVEC DES DISPOSITIONS LÉGALES D'AUTRES SOURCES 34
- PROLIFÉRATION DE DÉFINITIONS REPRISES DANS LA LÉGISLATION BELGE 35
- ANOMALIES AU NIVEAU DU CONTENU DES DÉFINITIONS DE LA LOI MARITIME 35
- ABSENCE DE DÉFINITIONS POUR LES ÉLÉMENTS DE BÂTIMENT ET LES ACCESSOIRES DE BÂTIMENT 37
b) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE 37
c) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES 39
- ALLEMAGNE 39
- ANGLETERRE 40
- FRANCE 41
- LUXEMBOURG 42
- PAYS-BAS 42
- AUTRES PAYS 43
d) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 44
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION PUBLIQUE 44
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 44
e) CONCLUSION 45
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ 46
B.1. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LE CONCEPT DE BÂTIMENT] 46
a) TEXTE DE LOI 46
b) COMMENTAIRE 47

B.2. Article 3.1. Définitions [les concepts de navire de mer, eaux maritimes et bateau d'intérieur] 56
a) Texte de loi 56
b) Commentaire 56
B. 3. Article 3.1. Définitions [la notion d'éléments du bâtiment] 61
a) Texte de loi 61
b) Commentaire 61
B. 4. Article 3.1. Définitions [la notion d'accessoires du bâtiment] 64
a) Texte de loi 64
b) Commentaire 64
B. 5. Article 3.2. Les éléments et les accessoires des bâtiments en construction 67
a) Texte de loi 67
b) Commentaire 67
B. 6. Article 3.3. Dérogations 68
a) Texte de loi 68
b) Commentaire 68
B.7. Article 3.1. Définitions [les notions de registre des bâtiments, registre des navires de mer, registre des bateaux d'intérieur et Registre belge des Bâtiments] 69
a) Texte de loi 69
b) Commentaire 69

3. STATUT DU BÂTIMENT 72

A. Régime actuel 72
A.1. Textes de loi pertinents 72
A.2. Appréciation 72
B. Le nouveau régime proposé 74
B.1. Article 3.4. Application internationale 74
a) Texte de loi 74
b) Commentaire 75
B.2. Article 3.5. Autre réglementation 80
a) Texte de loi 80
b) Commentaire 80
B.3. Article 3.6. Clauses dérogatoires 81
a) Texte de loi 81
b) Commentaire 81
B.4. Article 3.7. Biens meubles 81
a) Texte de loi 81
b) Commentaire 81
B.5. Article 3.8. Manières dont on acquiert la propriété 83
a) Texte de loi 83
b) Commentaire 84
B.6. Article 3.9. Preuve de la propriété 89
a) Texte de loi 89
b) Commentaire 89
B.7. Article 3.10. Droits réels limités sur bâtiments 97
a) Texte de loi 97
b) Commentaire 98

B.8. ARTICLE 3.11. DROITS SUR ÉLÉMENTS ET ACCESSOIRES DES BÂTIMENTS 99
A) TEXTE DE LOI 99
B) COMMENTAIRE 99

4. CONSTRUCTION NAVALE 101

A. RÉGIME ACTUEL 101
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS 101
A.2. APPRÉCIATION 101
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ 104
B.1. ARTICLES 3.1. DÉFINITIONS [LES NOTIONS DE CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE, DE CONTRAT DE TRANSFORMATION NAVALE, DE CONTRAT DE RÉPARATION NAVALE ET DE CONTRAT D'ARMEMENT NAVAL] 104
A) TEXTE DE LOI 104
B) COMMENTAIRE 104
B.2. ARTICLE 3.12. CHAMP D'APPLICATION MATÉRIEL 106
A) TEXTE DE LOI 106
B) COMMENTAIRE 107
B.3. ARTICLE 3.13. AUTRE LÉGISLATION 108
A) TEXTE DE LOI 108
B) COMMENTAIRE 108
B.4. ARTICLE 3.14. CLAUSES DÉROGATOIRES 108
A) TEXTE DE LOI 108
B) COMMENTAIRE 108
B.5. ARTICLE 3.15. QUALIFICATION 109
A) TEXTE DE LOI 109
B) COMMENTAIRE 109
B.6. ARTICLE 3.16. ENREGISTREMENT, IMMATRICULATION ET CLASSIFICATION 110
A) TEXTE DE LOI 110
B) COMMENTAIRE 111
B.7. ARTICLE 3.17. NORMES ET SPÉCIFICATIONS 111
A) TEXTE DE LOI 111
B) COMMENTAIRE 111
B.8. ARTICLE 3.18. SOUS-TRAITANCE 112
A) TEXTE DE LOI 112
B) COMMENTAIRE 112
B.9. ARTICLE 3.19. APPROBATION DE PROJETS 112
A) TEXTE DE LOI 112
B) COMMENTAIRE 113
B.10. ARTICLE 3.20. MODIFICATIONS 113
A) TEXTE DE LOI 113
B) COMMENTAIRE 113
B.11. ARTICLE 3.21. INSPECTIONS AU COURS DES TRAVAUX 114
A) TEXTE DE LOI 114
B) COMMENTAIRE 114
B.12. ARTICLE 3.22. ARBITRAGE DE DIFFÉRENDS TECHNIQUES 114
A) TEXTE DE LOI 114
B) COMMENTAIRE 114

B.13. Article 3.23. Voyages d'essai 115
a) Texte de loi 115
b) Commentaire 115
B.14. Article 3.24. Agréation 115
a) Texte de loi 115
b) Commentaire 116
B.15. Article 3.25. Réception 116
a) Texte de loi 116
b) Commentaire 117
B.16. Article 3.26. Délai d'exécution 117
a) Texte de loi 117
b) Commentaire 117
B.17. Article 3.27. Prix 118
a) Texte de loi 118
b) Commentaire 118
B.18. Article 3.28. Propriété et risques 118
a) Texte de loi 118
b) Commentaire 119
B.19. Article 3.29. Assurance 120
a) Texte de loi 120
b) Commentaire 120
B.20. Article 3.30. Garantie des vices cachés 121
a) Texte de loi 121
b) Commentaire 121
B.21. Article 3.31. Prescription 123
a) Texte de loi 123
b) Commentaire 123

5. SÛRETÉS SUR BÂTIMENTS 124

A. Régime actuel 124
A.1. Textes de loi pertinents 124
A. 2. Appréciation 129
a) Critique générale 129
- Introduction 129
- Droit international privé 130
b) Critique à la lumière de la réglementation internationale et européenne 134
- Aperçu des régimes juridiques alternatifs 134
- Faible degré d'harmonisation internationale 134
- La Convention privilèges sur navires de 1926 135
- La Convention navigation intérieure de 1930 139
- Le Protocole privilèges sur bateaux de 1965 139
- La Convention privilèges sur navires de 1967 140
- La Convention privilèges sur navires de 1993 141
- Tableau synoptique du rang des créances sur bâtiments en Belgique, en vertu de la loi maritime belge et des conventions pertinentes 144
- La Convention du travail maritime 146
- La Convention sur la loi applicable aux obligations

CONTRACTUELLES ET LE RÈGLEMENT ROME-I 146
- LE RÈGLEMENT EUROPÉEN RELATIF AUX PROCÉDURES D'INSOLVABILITÉ 146
- LA CONVENTION DU 28 MARS 1925 CONCLUE ENTRE LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS 148
- LA CONVENTION DU 16 JUILLET 1969 ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE 148
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES 148
- INTRODUCTION 148
- ALLEMAGNE 148
- ANGLETERRE 153
- FRANCE 154
- LUXEMBOURG 155
- PAYS-BAS 156
- TABLEAU SYNOPTIQUE DU RANG DES CRÉANCES SUR NAVIRES DE MER EN BELGIQUE ET DANS LES PAYS VOISINS 162
- APERÇU SYNOPTIQUE DU DROIT APPLICABLE AUX PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES EN BELGIQUE ET DANS SES PAYS VOISINS 163
- AUTRES PAYS 164
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 166
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION PUBLIQUE 166
- APPRÉCIATION GÉNÉRALE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 166
- LA POSITION DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES 172
- FRAIS DE JUSTICE, FRAIS DE PROCÉDURE ET FRAIS IN CUSTODIA LEGIS 172
- DROITS DE PORT, DE PILOTAGE ET DE REMORQUAGE 176
- FRAIS D'ENLÈVEMENT D'ÉPAVE 179
- SOMMES DUES EN RAISON DE DOMMAGES AUX PORTS ET AUX VOIES NAVIGABLES 181
- COTISATIONS SOCIALES 181
- PRIVILÈGES FISCAUX 182
- LA POSITION DE L'ÉQUIPAGE, DES PASSAGERS ET DES AUTRES PERSONNES 183
- LA POSITION DES PRESTATAIRES DE SERVICES ET DES FOURNISSEURS 186
- ASSISTANTS 186
- COCONTRACTANTS DU CAPITAINE 187
- CONSTRUCTEURS ET RÉPARATEURS DE BÂTIMENTS 188
- AUTRES PRESTATAIRES DE SERVICES ET FOURNISSEURS 190
- LA POSITION DES INTÉRESSÉS À LA CARGAISON 190
- LA POSITION DES TIERS VICTIMES D'UN DOMMAGE 192
- LA POSITION DES BANQUES ET DES ARMATEURS 194
- DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ 195
E) CONCLUSION 197
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ 198
B.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES 198
B.1.1. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LA NOTION DE SÛRETÉ SUR BÂTIMENT] 198
A) TEXTE DE LOI 198
B) COMMENTAIRE 198
B.1.2. ARTICLE 3.1. DÉFINITION [LA NOTION DE VOYAGE] 199
A) TEXTE DE LOI 199
B) COMMENTAIRE 199

B.1.3. Article 3.32. Application internationale 199
a) Texte de loi 199
b) Commentaire 200
B.1.4. Article 3.33. Autre réglementation 202
a) Texte de loi 202
b) Commentaire 202
B.1.5. Article 3.34. Dispositions dérogatoires 202
a) Texte de loi 202
b) Commentaire 203
B.1.6. Article 3.35. Types de sûretés sur bâtiments 203
a) Texte de loi 203
b) Commentaire 203
B.1.7. Article 3.36. Naissance et preuve des droits de préférence sur bâtiments et des privilèges sur bâtiments 206
a) Texte de loi 206
b) Commentaire 206
B.1.8. Article 3.37. Qualité du débiteur 207
a) Texte de loi 207
b) Commentaire 207
B.1.9. Article 3.38. Cession et subrogation 208
a) Texte de loi 208
b) Commentaire 208
B.1.10. Article 3.39. Droit de suite 209
a) Texte de loi 209
b) Commentaire 209
B.1.11. Article 3.40. Causes d'extinction de privilèges sur bâtiments et d'hypothèques sur bâtiments 210
a) Texte de loi 210
b) Commentaire 210
B.1.12. Article 3.41. Interprétation 210
a) Texte de loi 210
b) Commentaire 210
B.2. Droits de préférence sur bâtiments 211
B.2.1. Article 3.42. Frais visés par un droit de préférence sur bâtiment 211
a) Texte de loi 211
b) Commentaire 212
B.2.2. Article 3.43. Rang 214
a) Texte de loi 214
b) Commentaire 214
B.3. Privilèges sur bâtiments 214
B.3.1. Article 3.44. Créances visées par un privilège sur bâtiment 214
a) Texte de loi 214
b) Commentaire 215
B.3.2. Article 3.45. Exclusion des privilèges pour certains types de dommages 217
a) Texte de loi 217
b) Commentaire 218
B.3.3. Article 3.46. Rang primant les hypothèques sur bâtiments 218
a) Texte de loi 218
b) Commentaire 218

B.3.4. Article 3.47. Rang 219
a) Texte de loi 219
b) Commentaire 219
B.3.5. Article 3.48. Causes d'extinction 222
a) Texte de loi 222
b) Commentaire 222
B.3.6. Article 3.49. Extinction par aliénation volontaire 222
a) Texte de loi 222
b) Commentaire 223
B.3.7. Article 3.50. Extinction par déchéance 223
a) Texte de loi 223
b) Commentaire 224
B.4. Droits de rétention sur bâtiments 226
B.4.1. Article 3.51. Droit de rétention du chantier naval 226
a) Texte de loi 226
b) Commentaire 226
B.4.2. Article 3.52. Autres droits de rétention 227
a) Texte de loi 227
b) Commentaire 227
B.5. Hypothèques sur bâtiments 228
B.5.1. Article 3.53. Autres réglementations 228
a) Texte de loi 228
b) Commentaire 228
B.5.2. Article 3.54. Biens susceptibles d'hypothèque sur bâtiment 234
a) Texte de loi 234
b) Commentaire 234
B.5.3. Article 3.55. Exclusivité des hypothèques sur bâtiments stipulées contractuellement 235
a) Texte de loi 235
b) Commentaire 235
B.5.4. Article 3.56. Propriété ou droit réel de l'affectant hypothécaire sur bâtiment 236
a) Texte de loi 236
b) Commentaire 236
B.5.5. Article 3.57. Capacité juridique 237
a) Texte de loi 237
b) Commentaire 237
B.5.6. Article 3.58. Constitution par le commandant ou un mandataire 237
a) Texte de loi 237
b) Commentaire 237
B.5.7. Article 3.59. Forme 238
a) Texte de loi 238
b) Commentaire 238
B.5.8. Article 3.60. Élection de domicile 239
a) Texte de loi 239
b) Commentaire 239
B.5.9. Article 3.61. Hypothèque sur un bâtiment en construction 240
a) Texte de loi 240
b) Commentaire 240

B.5.10. Article 3.62. Hypothèque sur bâtiment conditionnelle ou annulable 241
a) Texte de loi 241
b) Commentaire 242
B.5.11. Article 3.63. Délimitation des hypothèques sur bâtiments 243
a) Texte de loi 243
b) Commentaire 243
B.5.12. Article 3.64. Indivisibilité des hypothèques sur bâtiments 243
a) Texte de loi 243
b) Commentaire 243
B.5.13. Article 3.65. Éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment et fret 244
a) Texte de loi 244
b) Commentaire 244
B.5.14. Article 3.66. Individualisation des matériaux de construction du bâtiment 245
a) Texte de loi 245
b) Commentaire 245
B.5.15 Article 3.67. Subrogation réelle 245
a) Texte de loi 245
b) Commentaire 246
B.5.16. Article 3.68. Hypothèque sur bâtiment pour sûreté de l'ouverture d'un crédit 247
a) Texte de loi 247
b) Commentaire 247
B.5.17. Article 3.69. Hypothèque sur bâtiment pour sûreté de créances futures 248
a) Texte de loi 248
b) Commentaire 248
B.5.18. Article 3.70. Résiliabilité de certaines hypothèques sur bâtiments 249
a) Texte de loi 249
b) Commentaire 249
B.5.19. Article 3.71. Intérêt garanti 250
a) Texte de loi 250
b) Commentaire 250
B.5.20. Article 3.72. Rang 250
a) Texte de loi 250
b) Commentaire 250
B.5.21. Article 3.73. Envoi en possession du bâtiment 251
a) Texte de loi 251
b) Commentaire 252
B.5.22. Article 3.74. Purge sur aliénation volontaire 253
a) Texte de loi 253
b) Commentaire 256
B.5.23. Article 3.75. Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés 258
a) Texte de loi 258
b) Commentaire 258

6. PUBLICITÉ DES DROITS **260**

A. RÉGIME ACTUEL **260**
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS 260
A.2. APPRÉCIATION 262
B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ **263**
B.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES 263
B.1.1. ARTICLE 3.76. DISPOSITIONS DÉROGATOIRES 263
a) TEXTE DE LOI 263
b) COMMENTAIRE 264
B.1.2. ARTICLE 3.77. INSCRIPTION DES ACTES ET JUGEMENTS 264
a) TEXTE DE LOI 264
b) COMMENTAIRE 264
B.1.3. ARTIKEL 3.78. INSCRIPTION DES DEMANDES 268
a) TEXTE DE LOI 268
b) COMMENTAIRE 268
B.1.4. ARTICLE 3.79. ACTES SUSCEPTIBLES D'INSCRIPTION 269
a) TEXTE DE LOI 269
b) COMMENTAIRE 269
B.1.5. ARTICLE 3.80. MENTIONS DEVANT FIGURER OBLIGATOIREMENT DANS LES ACTES 270
a) TEXTE DE LOI 270
b) COMMENTAIRE 270
B.1.6. ARTICLE 3.81. ACTES NOTARIÉS RELATIFS AUX SUCCESSIONS 270
a) TEXTE DE LOI 270
b) COMMENTAIRE 271
B.1.7. ARTICLE 3.82. PRÉSENTATION DES ACTES AUX FINS D'INSCRIPTION 271
a) TEXTE DE LOI 271
b) COMMENTAIRE 271
B.1.8. ARTICLE 3.83. RÉCÉPISSÉS ET DATE DE L'INSCRIPTION 272
a) TEXTE DE LOI 272
b) COMMENTAIRE 272
B.1.9. ARTICLE 3.84. MENTIONS LORS DE L'INSCRIPTION 272
a) TEXTE DE LOI 272
b) COMMENTAIRE 273
B.1.10. ARTICLE 3.85. RESTITUTION DES ACTES APRÈS L'INSCRIPTION 273
a) TEXTE DE LOI 273
b) COMMENTAIRE 273
B.1.11. ARTICLE 3.86. PRÉSENTATION DES PIÈCES DE PROCÉDURE AUX FINS D'INSCRIPTION 273
a) TEXTE DE LOI 273
b) COMMENTAIRE 274
B.1.12. ARTICLE 3.87. DÉPÔT DES PIÈCES DE PROCÉDURE RELATIVES AUX BÂTIMENTS NON ENREGISTRÉS ET NON IMMATRICULÉS 274
a) TEXTE DE LOI 274
b) COMMENTAIRE 274
B.1.13. ARTICLE 3.88. RESTITUTION DES PIÈCES DE PROCÉDURE APRÈS INSCRIPTION 274
a) TEXTE DE LOI 274
b) COMMENTAIRE 274
B.1.14. ARTICLE 3.89. RANG DE TITRES PRÉSENTÉS LE MÊME JOUR 275
a) TEXTE DE LOI 275
b) COMMENTAIRE 275

B.1.15. Article 3.90. Nullité des inscriptions 275
a) Texte de loi 275
b) Commentaire 275
B.1.16. Article 3.91. Certificats et copies 275
a) Texte de loi 275
b) Commentaire 276
B.1.17. Article 3.92. Responsabilité 276
a) Texte de loi 276
b) Commentaire 276
B.1.18. Article 3.93. Créanciers omis dans les certificats 277
a) Texte de loi 277
b) Commentaire 277
B.2. De la publicité des hypothèques sur bâtiments 277
B.2.1. Article 3.94. Moment de l'inscription 277
a) Texte de loi 277
b) Commentaire 278
B.2.2. Article 3.95. Mentions lors de l'inscription 278
a) Texte de loi 278
b) Commentaire 278
B.2.3. Article 3.96. Durée de la validité de l'inscription 279
a) Texte de loi 279
b) Commentaire 279
B.2.4. Article 3.97. Cession de droits d'hypothèque maritime ou fluviale 279
a) Texte de loi 279
b) Commentaire 280
B.2.5. Article 3.98. Radiation et réduction des inscriptions 280
a) Texte de loi 280
b) Commentaire 280
B.2.6. Article 3.99. Radiation d'office après vente forcée 281
a) Texte de loi 281
b) Commentaire 281
B.2.7. Article 3.100. Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction 281
a) Texte de loi 281
b) Commentaire 281
B.2.8. Article 3.101. Actions contre les créanciers 282
a) Texte de loi 282
b) Commentaire 282
B.2.9. Article 3.102. Radiation sur ordre du tribunal 282
a) Texte de loi 282
b) Commentaire 282

7. TEXTE DE LOI 283

ABREVIATIONS ET CITATIONS ABREGEES[2]

ABDM	Association belge de droit maritime
Aeby-Deceuninck HBAR	Aeby, F. et Deceuninck, A., *Het binnenschip als rechtsobject,* Anvers, Antwerpse Lloyd, 1979
Aeby-Deceuninck RN	Aeby, F. et Deceuninck, A., "Hypothèques et privilèges maritimes et fluviaux", *Répertoire notarial,* Bruxelles, Larcier, 1981
ARMB	Académie royale de marine de Belgique
Arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires	Arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires et l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires
Arrêté royal relatif aux bateaux de plaisance	Arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance
Asser	Asser, J.T., "International Subcommittee on Maritime Liens and Mortgages. Preliminary Report and Questionnaire", dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York 1965*, Anvers, Lloyd, s.d., 76-90
AWES	Association of European Shipbuilders and Shiprepairers
Beckert-Breuer	Beckert, E. et Breuer, G., *Öffentliches Seerecht,* Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1991
Berlingieri AOS	Berlingieri, F., *Arrest of ships,* Londres, Informa, 2006
Berlingieri 1997	Berlingieri, F., "The convention on maritime liens and mortgages, 1993. An analysis of its provisions in the light of the previous conventions and of the travaux préparatoires", dans Comité Maritime International, *Yearbook 1996. Antwerp I*, Anvers, CMI, 1997, 225-289
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), *Droits maritimes,* Paris, Dalloz, 2008
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. et Scapel, C., *Droit maritime,* Paris, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., *Zeerecht en IPR,* Deventer, Kluwer, 1998
CCT 2001	Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, conclue au Cap le 16 novembre 2001
CDIP	Code de droit international privé
CESA	Community of European Shipyards' Associations

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

Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. et Swatton, R.J., *Chorley & Giles' Shipping Law,* Londres, Financial Times, 1987
Clarke	Clarke, M.A., *Shipbuilding* Contracts, Londres, LLP, 1992
CLC	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992
Cleton	Cleton, R., *Hoofdlijnen van het vervoerrecht,* Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., *Zeerecht,* Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961
CMI	Comité Maritime International
Convention de sauvetage de 1910	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, conclue à Bruxelles le 23 septembre 2010
Convention de Vienne sur la vente internationale de marchandises	Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, conclue à New York le 14 juin 1974
Convention LLMC	Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 novembre 1976
Convention MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, conclue à Londres le 2 novembre 1973 (telle que modifiée)
Convention relative aux privilèges maritimes de 1926	Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, conclue à Bruxelles le 10 avril 1926
Convention sur l'abordage de 1910	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles, le 23 septembre 1910
Convention sur la limitation de la responsabilité 1924	Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, conclue à Bruxelles le 25 août 1924
Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles	Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles
Convention sur la saisie de navires de 1952	Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire de navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952
Convention sur les bateaux d'intérieur de 1930	Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes, conclue à Genève le 9 décembre 1930

Convention sur les bateaux d'intérieur de 1965	Convention relative à l'immatriculation de bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève le 25 janvier 1965
Convention sur les navires en construction de 1967	Convention internationale relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction, conclue à Bruxelles le 27 mai 1967
Convention sur le travail maritime de 2006	Convention sur le travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006
Cornejo Fuller	Cornejo Fuller, E., *Derecho Marítimo Chileno,* Valparaiso, Eugenio Raul Cornejo Fuller, 2003
CRMB	Collège royal maritime belge
Danjon I	Danjon, D., *Traité de droit maritime,* I, Paris, Sirey, 1926
Décret relatif au pilotage	Décr. P. fl. du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port, de maître d'équipage et de pilote de haute mer
De Decker	De Decker, M., *Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht,* Anvers, V.Z.W. De Schroef, 1991
Dekkers-Dirix	Dekkers, R. et Dirix, E., *Handboek burgerlijk recht,* II, Anvers / Oxford, Intersentia, 2005
De Latte TRS	De Latte, G., *Teboekstelling en registratie van schepen*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2007
De Latte ZRHS	De Latte, G., *Zakelijke rechten en hypotheken op schepen,* Malines, Kluwer, 2006
Delwaide SB	Delwaide, L., *Scheepsbeslag,* Anvers, Kluwer, 1988
De Page IV	De Page, H. *Traité élémentaire de droit civil belge,* IV, Bruxelles, Bruylant, 1972
De Page-Dekkers V	De Page, H. *Traité élémentaire de droit civil belge,* V, Bruxelles, Bruylant, 1975
De Page-Dekkers VII	De Page, H. et Dekkers, R., *Traité élémentaire de droit civil belge,* VII, Bruxelles, Bruylant, 1957
De Page VII.I	De Page, H., *Traité élémentaire de droit civil belge,* VII.I, Bruxelles, Bruylant, 1943
Desjardins I	Desjardins, A., *Traité de droit commercial maritime,* I, Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1878
De Smet I	De Smet, R., *Droit maritime et droit fluvial belges,* I, Bruxelles, Larcier, 1971
De Weerdt I	De Weerdt, I. (réd.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht,* I, Anvers, ETL, 1998
Dirix-Broeckx	Dirix, E. et Broeckx, K., *Beslag,* Deurne, E. Story-Scientia, 1992
Dirix-De Corte	Dirix, E. et De Corte, R., *Zekerheidsrechten,* Malines, Kluwer, 2006
DMF	Le Droit Maritime Français

Engels	Engels, C., *Maritieme voorrechten en hypotheken,* Gand, E. Story-Scientia, 1985
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. et Brautaset, L., *Introduction to Maritime Law,* s.l., Tano Aschehoug, 1998
Flach	Flach, R.J.C., *Scheepsvoorrechten,* Deventer, Kluwer, 2001
FLAMEA	Flanders Maritime Equipment Association
Fogarty	Fogarty, A.R.M., *Merchant Shipping Legislation,* Londres / Singapour, LLP, 2004
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. et Kindred, H., Maritime Law, Toronto, Irwin Law, 2003
Grime	Grime, R., *Shipping law,* Londres, Sweet & Maxwell, 1991
Hare	Hare, J., *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa,* Kenwyn, Juta, 1999
Hennebicq I	Hennebicq, L., *Principes de Droit Maritime Comparé,* I, Bruxelles / Paris, Larcier / Pedone, 1904
Hennebicq II.II	Hennebicq, L., *Principes de Droit Maritime Comparé,* II.II, Bruxelles / Berlin, Larcier / Puttkammer & Mühlbrecht, 1910
Herber	Herber, R., *Seehandelsrecht,* Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch
Hill	Hill, C., *Maritime law,* Londres / Hong Kong, LLP, 2003
HISWA	Nederlandse Vereniging van Ondernemingen in de Bedrijfstak Waterrecreatie
Hodges-Hill	Hodges, S. et Hill, C., *Principles of maritime law,* Londres / Hong Kong, LLP, 2001
HvB-A	Cour d'appel d'Anvers, Quatrième chambre
IDM	Il Diritto Marittimo
IEL Transport Law	Huybrechts, M. et Van Hooydonk, E. (Eds.), *International Encyclopaedia of Laws. Transport Law,* Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, feuillets mobiles.
Jacobs I	Jacobs V., *Le droit maritime belge,* I, Bruxelles, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
Japikse	Japikse, R.E., *Verkeersmiddelen en vervoer. Deel I. Algemene bepalingen en rederij,* dans *Asser-Serie*, Deventer, Kluwer, 2004
Kluyskens VI	Kluyskens, A., *Beginselen van burgerlijk recht,* VI, Voorrechten en hypotheken, Anvers, Standaard, 1951
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (éds.), *Free on board. Liber amicorum Marc A. Huybrechts,* Anvers / Cambridge, Intersentia, 2011
LA Roland	*Liber amicorum R. Roland,* Bruxelles / Gand, Larcier, 2003

LA Tricot	*Liber Amicorum Lionel Tricot,* Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
Li-Ingram	Li, K.X. et Ingram, C.W.M., *Maritime Law and Policy in China*, Londres / Sydney, Cavendish, 2002
Livre vert	Van Hooydonk, E. (éd.), *Livre vert Nouvelle loi maritime belge*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007
LMB	Ligue maritime belge
Loi maritime	Code de commerce, Livre II
Loi relative à l'enregistrement des navires	Loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires
Loi sur la police de la navigation	Loi du 27 septembre 1842 sur la police de la navigation
Loi sur les contrats d'engagement maritime Navires de mer 2007	Loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, Titre VI
Loi sur les contrats d'engagement maritime Pêche maritime 2003	Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur
Loi sur les épaves	Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, Chapitre V
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., *Modern Admiralty Law,* Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
Mankowski	Mankowski, P., *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht,* Tübingen, J.C.B. Mohr, 1995
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
Nöll	Nöll, H.-H., "Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken", dans Wiegand, W. (Réd.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Buch 3. Sachenrecht,* Berlin, Sellier-de Gruyter
OHRF	Steennot, R., Stuyck, J., Vanhees, H. et Wymeersch, E., *Overzicht Financieel Recht Artikelsgewijze commentaren*, Malines, Kluwer, feuillets mobiles
OMI	Organisation maritime internationale
Oostwouder	Oostwouder, W.J., *Hoofdzaken Boek 8 BW,* Deventer, Kluwer, 1994
OVH	Dirix, E., Cuypers, A. et Tison, M., *Voorrechten en hypotheken Artikelsgewijze commentaren*, Malines, Kluwer, feuillets mobiles
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer,* Deventer, Kluwer, 1992
Phillips-Craig	Phillips, N. et Craig, N., *Merchant Shipping Act 1995*, Londres, LLP, 2001

Piccardt-Korthals Altes	Piccardt, A.G.J. et Korthals Altes, A., *Zee- en binnenvaartrecht voor het notariaat,* Deventer, Kluwer, 1986
Protocole relatif aux privilèges sur bateaux de 1965	Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève le 25 janvier 1965
Rabe	Rabe, D., *Seehandelsrecht,* Munich, C.H. Beck, 2000
RDMC	Revue de droit maritime comparé
Règlement Rome I	Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)
Règlement sur l'inspection maritime	Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime
Règles de La Haye	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, conclue à Bruxelles le 25 août 1924
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., *Droit maritime,* Paris, Pedone, 1993
Ripert I	Ripert, G., *Droit maritime,* I, Paris, Rousseau, 1950
Ripert II	Ripert, G., *Droit maritime,* II, Paris, Rousseau, 1952
Rodière LN	Rodière, R., *Droit maritime. Le navire*, Paris, Dalloz, 1980
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. et du Pontavice, E., *Droit maritime,* Paris, Dalloz, 1997
Roland-Huybrechts-Roland	Roland, R., Huybrechts, M. et Roland, S., "Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)", *TPR* 1976, (81)
SAJ	The Japanese Shipowners' Association
SchiffsRG	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken
Schoenbaum I	Schoenbaum, T.J., *Admiralty and maritime law,* I, St. Paul, Thomson West, 2004
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. et Winkelmolen, G., *Droit Maritime et Droit Fluvial*, I, Bruxelles, Larcier, 1929
Southampton	Institute of Maritime Law, Southampton on Shipping Law, Londres, Informa, 2008, 428 p.
SPF	Service public fédéral
Stevens Bva	Stevens, F., *Beperking van aansprakelijkheid,* Bruxelles / Gand, Larcier, 2008
Tetley ICOL	Tetley, W., *International conflict of laws,* Montréal, Blais, 1994
Tetley MLAC	Tetley, W., *Maritime liens and claims,* Montréal, Blais, 1998

URAB	Union royale des armateurs belges
TVR	Tijdschrift Vervoer & Recht
Van Aerde ZOBB	Van Aerde, C., *Zeeschepen onder bewarend beslag,* Bruges, die Keure, 1988
Van der Velde	Van der Velde, W., *De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht,* proefschrift Rijksuniversiteit Groningen, 23 novembre 2006
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., *Schip van staat met slagzij,* Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2006
VCM	Vlaamse Contactcommissie Monumentenzorg (aujourd'hui Forum voor Erfgoedverenigingen (FvE))
Verhoeve	Verhoeve, J., *Het nieuwe Binnenvaartrecht,* Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1954
Vialard	Vialard, A., *Droit maritime,* Paris, PUF, 1997
VNSI	Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie
Völlmar	Völlmar, H.F.A., *Zee- en binnenvaartrecht,* Haarlem, H.D. Tjeenk Willink, 1952
WPNR	Weekblad voor Privaatrecht, Notariaat en Registratie
Wüstendörfer	Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, Tübingen, Verlag J.C.B. Mohr, 1950

ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS

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

Organisateurs
Service Public Fédéral Mobilité et Transport
Commission de Droit Maritime

Partenaires principaux
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Union Royale des Armateurs belges

Sponsor principal
Association Belge de Droit Maritime

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

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

1. PLAN GÉNÉRAL

A. LA PLACE DANS LE CODE

3.1. Dans le schéma de travail expliqué précédemment[3] et repris encore une fois ci-après, autour duquel est construite l'Ébauche du Code belge de la navigation, la position des Chapitres du Titre « Bâtiments » (et des descriptions de notions y afférentes) figurant dans le présent troisième livre bleu est indiquée en italique :

ÉBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION

LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

LIVRE 2 – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Chapitre 1 – Notions
Chapitre 2 – Sources
Chapitre 3 – Interprétation

TITRE 2 – BÂTIMENTS
Chapitre 1 – Statut
Chapitre 2 – Construction navale
Chapitre 3 – Sûretés sur bâtiments
Chapitre 4 – Saisie sur navire
Chapitre 5 – Publicité
Chapitre 6 — Navires d'État

TITRE 3 – ARMATEURS
Chapitre 1 – Copropriété de bâtiments
Chapitre 2 – Agence maritime
Chapitre 3 – Responsabilités

TITRE 4 – GENS DE MER
Chapitre 1 – Engagement maritime
Chapitre 2 – Capitaines
Chapitre 3 – Responsabilité

TITRE 5 – TRANSPORT
Chapitre 1 – Affrètement
Chapitre 2 – Transport
Chapitre 3 – Remorquage et poussage
Chapitre 4 – Manutention

TITRE 6 – ÉVÉNEMENTS DE MER

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

Chapitre 1 – Abordage Chapitre 2 – Assistance Chapitre 3 – Avarie commune

3.2. Le Chapitre 'Saisie sur navire' est présenté dans le dixième Livre bleu et le Chapitre 'Navires d'Etat' dans le deuxième Livre bleu.

B. MATIÈRES CONCERNÉS

3.3. Le statut juridique du bâtiment est présenté dans le Titre 2 du Livre 3 de l'Ebauche de Code belge de la navigation. On y traite dans un premier temps de quelques matières qui sont également régies dans la Loi maritime à l'heure actuelle: le statut du bâtiment en droit des biens, les sûretés sur bâtiments (y compris les privilèges et hypothèques maritimes) et la publicité des droits réels sur les bâtiments. Les dispositions y afférentes de la Loi maritime sont réarrangées, parfois totalement réécrites et, si nécessaire, complétées.

3.4. Ensuite, le Code proposé reprend de nouveaux régimes. Ainsi, il intègre les règles relatives au statut des navires d'Etat et à l'immunité de navires d'Etat étrangers qui font respectivement l'objet de la Loi du 28 novembre 1928 sur les navires d'Etat et de la Convention sur les navires d'Etat de 1926 en plus de la Loi maritime[4]. Il ajoute également un chapitre sur le contrat de construction navale et les contrats connexes.

3.5. Bien que des matières diverses soient traitées dans le Titre 2, les dispositions proposées, comme sera expliqué de manière détaillée ci-dessous, sont étroitement liées et déterminent le statut juridique du bâtiment au sens large d'une manière plus globale et plus claire que ce n'est le cas dans la législation actuelle.

3.6. Par ailleurs, des définitions importantes dans ces matières sont insérées dans le Titre 1. Il s'agit notamment de définitions portant sur des notions centrales comme bâtiment, navire de mer, bateau d'intérieur, éléments de navires et accessoires de navires.

3.7. Le régime de la copropriété des bâtiments qui, d'un point de vue juridique, traite du statut du bâtiment en droit des biens, et qui pourrait donc également être repris dans le Titre 2, est intégré dans le Titre 3 relatif aux 'Armateurs' parce que, dans la pratique, il porte sur l'entreprise d'armateurs[5].

3.8. Le Titre proposé ne contient pas de dispositions sur l'enregistrement, l'immatriculation et la classification des bâtiments. Ces matières de droit public seront étudiées dans le cadre de la révision du droit maritime de droit public[6].

[4] Voir Livre Bleu 2.
[5] Voir Livre Bleu 4.
[6] Voyez à ce sujet, de manière générale, le Livre bleu 1, 37-39, n° 1.16-1.18 et 133-137, n° 1.145-1.153.

2. NOTIONS DE BASE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

3.9. La Loi maritime contient les définitions suivantes du navire de mer et du bateau d'intérieur:

> Article 1
> *Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.*
>
> Article 271
> *Sont considérés comme bateaux d'intérieur pour l'application de la présente loi, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les voies d'eau intérieures, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.*
> *Sont assimilés aux bateaux d'intérieur, pour l'application de la présente loi, tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement en mer semblables opérations.*

Ce sont les seules définitions de portée générale dans la Loi maritime. Les autres définitions figurant dans la Loi ne valent que pour l'application de dispositions spécifiques[7]. En dehors des deux définitions citées, la Loi ne contient pas de dispositions générales ou introductives et elle ne délimite pas son champ d'application de façon plus précise. Par ailleurs, le champ d'application de certaines dispositions de la Loi maritime a été étendu par d'autres dispositions qui figurent en dehors de la Loi maritime[8].

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES DIFFICULTÉS

3.10. Les définitions actuelles des notions de navire de mer et de bateau d'intérieur des articles 1 et 271 de la Loi maritime ne donnent pas satisfaction. Du point de vue de la légistique de droit interne, on peut apercevoir les problèmes suivants dans le régime légal actuel:
- le caractère laconique des définitions;
- la focalisation sur le critère suranné de but lucratif;
- la nécessité d'une lecture conjointe avec des dispositions légales d'autres sources;
- la prolifération de définitions reprises dans la législation belge;
- les anomalies au niveau du contenu des définitions de la Loi maritime;
- l'absence de définitions pour les éléments de bâtiment et les accessoires de bâtiment.

Ces problèmes sont expliqués ci-dessous.

---

[7] Voyez les définitions du propriétaire de navire et de l'assistant à l'art. 54 et celle du navire à l'art. 91, A, § 1, d).
[8] Voyez pour plus de détails *infra*, n° XX.

- CARACTÈRE LACONIQUE DES DÉFINITIONS

3.11. Comme expliqué ailleurs, une bonne légistique demande que les notions de base d'un régime légal soient définies[9].

Récemment, la Cour d'appel d'Anvers a fait la "triste" constatation qu'il n'existe pas de définition internationale et nationale claire de la notion de bâtiment[10].

Les définitions actuelles des notions de navire et de bateau d'intérieur reprises respectivement aux articles 1 et 271 de la Loi maritime belge[11] sont en tout cas insatisfaisantes. En définissant seulement les notions de navire et de bateau d'intérieur, la législation relative à la matière concernée peut être considérée comme extrêmement laconique. Ainsi, on constate que la Loi maritime ne contient pas de définition générale du navire ou bâtiment, elle ne définit que les sous-catégories navire de mer et bateau d'intérieur. En outre, on ne trouve aucune définition de notions de base comme – pour ne citer que trois exemples – propriétaire de navire, affrètement et transport. Inutile de dire que cette situation contribue à l'insécurité juridique.

- FOCALISATION SUR LE CRITÈRE SURANNÉ DE BUT LUCRATIF

3.12. Deuxièmement, les définitions s'articulent autour du critère du but lucratif qui est dépassé. Le but lucratif constitue également le critère d'application général du Code de commerce, dont la Loi maritime fait partie. Depuis longtemps ce critère est en tant que tel considéré de façon unanime comme fondamentalement dépassé[12].

Dans le contexte de la navigation, il y a lieu de rappeler l'importance des bâtiments appartenant aux autorités publiques dans l'activité économique. Le fait que ces bâtiments soient entièrement exclus du champ d'application de la Loi maritime est irréaliste. Un exemple frappant en sont les remorqueurs dans le port d'Anvers: ceux qui opèrent sur l'Escaut et dans les bassins à marée sont exploités commercialement par un armateur privé et tombent sous l'application de la Loi maritime, alors que les remorqueurs de l'administration portuaire qui opèrent derrière les écluses accomplissent un service d'utilité publique et tombent en dehors du champ d'application de la Loi maritime[13]. Des constatations analogues peuvent être faites en ce qui concerne les grues flottantes. Il a récemment été jugé que la notion d'opération lucrative de navigation utilisée dans la Loi maritime, requiert un but lucratif dans le chef de celui qui fournit la prestation, et non que l'activité en question procure un bénéfice; la conséquence en a été que le délai de prescription en matière d'abordage prévu à l'article 270 de la Loi maritime ne valait pas pour une collision avec un bateau de pilotage de la Région flamande[14].

---

[9] Voyez à ce sujet Livre bleu 1, 178-179, n° 1.211-1.216.

[10] Anvers, 31 janvier 2011, SAPPHIRE SHIPPING SA c.s. / AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF met rechtspersoonlijkheid HAVEN OOSTENDE, 2009/AR/2208, non publié.

[11] Pour un commentaire du régime actuel, voyez e.a. Delwaide SB, 3-18, n°s 1-9; De Smet I, 28-38, n°s 16-28; Goemans, B., "The Vessel", dans Huybrechts, M. (ed.), *International Encyclopaedia of Laws. Transport*, Deventer/Boston, Kluwer Law and Taxation Publishers (sur feuillets mobiles), Belgium, 53, n° 54 (janvier 1994); Libert, H., "Het schip", dans De Weerdt I., 1-23, n°s 1-12; Roland, R., "Le statut des engins opérant en mer autres que les navires", dans Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Bruxelles, Bruylant, 1978, 223-242; *R.P.D.B.*, v° Navire-Navigation, n°s 4-18; Smeesters-Winkelmolen I, 5-13, n°s 1-2; Van Aerde ZOBB, 7-17, n°s 4-11; Van Aerde, C., "Is de ms Sirius een 'zeeschip' ?", *Tijdschrift Vervoer en Recht*, 1997, mars, 12-16; Van Hooydonk, E., *Beginselen van havenbestuursrecht*, Bruges, Die Keure, 1996, 166-170, n° 85; pour une critique du régime, voyez Van Hooydonk SVSMS, en particulier 81-82, 102-103 et 107-108.

[12] Voyez Livre bleu 1, 92, n° 1.82 et les références qui y sont mentionnées.

[13] Voyez e.a. Cass., 12 mars 1931, *Pas.*, 1931, I, 119 et *R.D.M.C.*, 1932, 94, note X, "Du caractère commercial d'une entreprise de remorquage organisée par une Ville et de l'exercice de la faculté d'abandon par cette Ville".

[14] Cass., 12 déc. 2008, *J.P.A.*., 2008, 338, avec concl. Av.-Gén. Van Ingelgem

Une situation similaire se présente en matière de navigation de plaisance. Le critère actuel du but lucratif a pour effet qu'un bateau de plaisance utilisé à titre privé n'est pas régi par la Loi maritime, mais que le secteur en plein essor du *commercial yachting* – des super-yachts, affrétés ou non, avec équipages fixes – est régi par celle-ci, et ce alors qu'il peut s'agir d'exactement le même type de bateau[15]. Il y a lieu de rappeler d'ailleurs que l'exclusion de la navigation de plaisance du champ d'application de la Loi maritime avait déjà été controversée lors du débat au parlement du projet de 1907. Le ministre de l'époque refusa de soumettre la navigation de plaisance à la Loi maritime, au motif plutôt formaliste que la Loi maritime faisait partie du Code de commerce réservé à la réglementation des activités commerciales. Il annonça toutefois une étude approfondie de la question, promesse qui ne fût honorée ni par lui- même, ni par ses successeurs[16]. Le patrimoine nautique exploité sans but lucratif n'est pas non plus régi par la Loi maritime, ce qui crée toutes sortes de problèmes[17].

Dans la mesure où la distinction actuelle sur le fondement du but lucratif ne semble ni objective ni pertinente, la question peut être posée si elle ne comporte pas une violation du principe constitutionnel d'égalité[18].

- NÉCESSITÉ D'UNE LECTURE CONJOINTE AVEC DES DISPOSITIONS LÉGALES D'AUTRES SOURCES

3.13. Troisièmement, les définitions actuelles de la Loi maritime induisent en erreur, parce que par de nombreux actes législatifs épars le législateur a étendu le champ d'application de la Loi maritime ou de dispositions qui lui sont connexes[19]. Le fait que ces extensions ne soient pas incorporées dans la Loi maritime porte atteinte à la transparence législative. En même temps, le législateur confirme par cette prolifération désordonnée de corrections que les définitions de la Loi maritime actuelle sont trop étroites, en particulier en ce qui concerne l'exigence du but

---

15 Un bateau de plaisance mis à disposition contre paiement par une société de location n'est toutefois pas nécessairement utilisé à des fins lucratives au sens de la Loi maritime (voyez Gand, 12 janvier 2005, *NjW*, 2005, 1171, note ES).

16 Voyez notamment *Actes Parl.*, Chambre, 12 déc. 1907, 248-250; voyez en outre Delwaide SB, 8-9, n° 7.

17 Voyez pour plus de détails Van Hooydonk SVSMS, 102-103; Van Hooydonk, E., "Varend erfgoed juridisch bekeken", in *Verslagboek Vlaams-Nederlandse Driedaagse "Water"*, Anvers, Contactforum voor erfgoedverenigingen, 2001, 57-71.

18 Voyez Livre bleu 1, 180, n° 1.217 et également Livre bleu 2, n° 2.301.

19 Voyez:
- l'art. 273, § 1ier de la Loi maritime (tel que remplacé pour la dernière fois par l'art. 9 de la Loi du 11 avril 1989, *Mon.b.*, 6 octobre 1989) en ce qui concerne l'assimilation de certains bâtiments et engins flottants aux bateaux d'intérieur pour l'application des règles en matière de limitation de responsabilité;
- la Loi du 28 novembre 1928 ayant pour objet l'introduction dans la législation belge des dispositions conformes à celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926 (*Mon.b.*, 11 janvier 1929);
- l'art. 10 de la Loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime (*Mon.b.,* 6 octobre 1989), qui a étendu le champ d'application de la Convention LLMC et des articles 46 à 54 de la Loi maritime aux bâtiments de mer exploités par une autorité publique ou par un service public, quel que soit le propriétaire de ces bâtiments, et aux bâtiments de mer affectés à la plaisance ou à la recherche scientifique;
- l'art. 1, § 1, 1° de l'A.R. 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 (*Mon.b.*, 1 décembre 1989, err. *Mon.b.*, 8 décembre 1990), qui règle la limitation de responsabilité pour les bâtiments exploités par une autorité publique ou par un service public, indépendamment de la question de savoir qui en est le propriétaire, et pour les bâtiments affectés à la navigation de plaisance ou à la recherche scientifique;
- l'art. 1, § 3 de la Loi relative à l'enregistrement des navires qui, à l'exception de l'article 1, rend le Titre I de la Loi maritime applicable aux bâtiments qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement utilisés à des opérations lucratives.

lucratif. Ten slotte wordt de wetgeving nog extra gecompliceerd doordat sommige van de bedoelde andere wettelijke regelingen eigen, van deze gebezigd in de Zeewet afwijkende begripsbepalingen bevatten[20].

- PROLIFÉRATION DE DÉFINITIONS REPRISES DANS LA LÉGISLATION BELGE

3.14. Quatrièmement, d'autres dispositions légales belges relatives à la navigation maritime contiennent d'innombrables définitions disparates des notions de bâtiment, navire, navire de mer, bateau d'intérieur etc[21]. Ainsi, la Loi sur l'enregistrement des navires notamment contient les définitions suivantes, bien pensées[22] et plutôt larges:

> *1° Bateau : tout engin flottant, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans tirant d'eau, utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation dans, sur ou sous l'eau, en ce compris les installations non attachées à perpétuelle demeure à la berge ou au sol.*
> *Un bateau en construction est considéré comme bateau dès que le contrat de construction est signé.*
> *2° Eaux intérieures : toutes les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre, y compris les ports maritimes;*
> *3° Mer : toutes les eaux sauf les eaux intérieures;*
> *4° Navire : tout bateau utilisé ou apte ou destiné à être utilisé en mer* (art. 1, § 1).

D'autres dispositions de droit maritime public adoptent des définitions plus larges que celle de la Loi maritime[23].

D'autres textes légaux, comme ceux en matière de saisie de navires[24], wrakkenruiming[25] ou de certificats de navires[26], ne comprennent pas de définitions ce qui rend le champ d'application plus large que celui de la Loi maritime. Ce constat montre lui-aussi que l'optique de départ de la Loi Maritime est plutôt étroite.

- ANOMALIES AU NIVEAU DU CONTENU DES DÉFINITIONS DE LA LOI MARITIME

3.15. Cinquièmement, bien que le caractère abstrait des définitions actuelles dans la Loi Maritime autorise une grande souplesse[27], elles présentent à plusieurs égards des déficiences susceptibles de donner lieu à toute une série d'anomalies.

Pour commencer il faut constater que la Loi Maritime ne définit que les notions de navire et de bateau d'intérieur, sans toutefois préciser que ces définitions déterminent également le champ d'application de la loi.

---

[20] Cf. *infra*, n° 3.14.
[21] Voyez pour plus de détails Van Hooydonk SVSMS, 107-108.
[22] Voyez notamment l'exposé des motifs du projet de loi, *Doc. parl.*, Chambre, 1989-90, n° 1207/1, 10-13.
[23] Un des nombreux exemples figure à l'art. 2, 8° de la Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, qui définit le navire comme suit:
> *tout bâtiment opérant en milieu marin, de quelque type ou dimension que ce soit, y compris notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.*

[24] Art. 1467 e.s. C. jud. Dans ce contexte il faut également tenir compte de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 (voyez *infra*, n° 3.17).
[25] Art. 10 et s. Loi sur les épaves; voyez à ce sujet Stevens Bva, 199-200, n° 376.
[26] Art. 5, § 4, deuxième alinéa de la Loi du 16 juin 2006 relative aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés (*Mon.b.,* 21 juin 2006).
[27] En ce sens e.a. Libert, H. in De Weerdt I, 2, n° 2; Roland, R., "Le statut des engins opérant en mer autres que les navires", dans Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Bruxelles, Bruylant, 1978, (223), 230-231; Smeesters-Winkelmolen I, 11, nr. 2.

Ensuite, il faut déduire de la comparaison des définitions du navire et du bateau d'intérieur et des travaux parlementaires que les dragueurs doivent toujours être considérées comme bateaux d'intérieur, même lorsqu'ils exercent leurs activités en mer. Le motif retenu à l'époque était que que les dragueurs ne naviguent pas, mais exécutent des travaux et qu'ils opèrent toujours dans les ports ou à proximité de ceux-ci, alors que les travaux de dragage en pleine mer sont exceptionnels et accessoires[28]. Cette vision étroite ne s'accorde plus à la réalité actuelle: des entreprises tant belges qu'étrangères exploitent des dragueurs de mer de plus en plus grands sur toutes les mers du globe, et effectuent des travaux de dragage d'entretien ou de développement bien en dehors des ports, même pour des projets qui sont sans rapport avec la construction portuaire[29]. Le 31 décembre 2009 la Liste officielle des navires de mer belges et de la flotte de la Marine éditée par le SPF ne mentionnait pas moins de 41 dragueurs, contre 71 bâtiments inscrits au Registre belge des navires. La Loi sur l'engagement maritime de 2007, qui régit essentiellement le travail en mer à l'exception de la pêche, indique expressément dans sa défintion du navire de mer qu'il peut également s'agir d'un dragueur[30].

Le critère du tonnage adopté par la Loi maritime est lui-aussi critiquable. La loi n'indique d'ailleurs pas que pour les navires de mer, c'est le tonnage brut qui est visé[31]. La limite de 25 tonneaux nous paraît en outre assez arbitraire; le congrès de Bruxelles de 1888 sur le droit de la mer avait recommandé 20 tonneaux[32] et dans d'autres pays, le critère du tonnage a été délibérément abandonné, du moins pour certaines matières[33]; la doctrine belge considère que la limite actuelle n'est "plus du tout pertinente" [34].

Relevons en outre en ce qui concerne la délimitation entre le navire de mer et le bateau d'intérieur, une modification injustifiée de l'article 271 de la Loi maritime à l'occasion de la constatation du texte authentique de la version néerlandaise par la Loi du 21 octobre 1997: sur avis du Conseil d'Etat, mais en méconnaissance de l'intention du législateur, la catégorie des bateaux d'intérieur a été limitée aux bâtiments qui opèrent dans les eaux intérieures[35]. Or lors de la constatation du texte d'origine, le but était d'assimiler aux navires de mer les bateaux d'intérieur opérant dans la mer territoriale (à l'époque la zone des trois milles nautiques)[36].

---

[28] La question a fait l'objet de discussions presqu'interminables et fort confuses lors des travaux préparatoires de la Loi maritime de 1908. Finalement il semblait y avoir un consensus pour considérer les dragueurs comme bateaux d'intérieur. (voyez *Ann. parl.*, Chambre, 22 novembre 1907, 66-69, 28 novembre 1907, 115-116 et 12 décembre 1907, 243 et surtout, 249-251; voyez également, quoi que de façon moins nette, Hennebicq II.II 185-190, n° 555; pour une application, voyez Commission d'Appel des dommages de guerre, Anvers, le 3 décembre 1954, *J.P.A.*, 1958, 249; en doctrine sur cette question d'ailleurs controversée, voyez e.a. Jacobs I, 20; Roland, R., "Le statut des engins opérant en mer autres que les navires", dans Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Bruxelles, Bruylant, 1978, (223), 230-231; Smeesters-Winkelmolen I, 11, n° 2).

[29] Il y a de nos jours des *Trailing Suction Hopper Dredgers* d'une capacité de plus de 40.000 m^3 pouvant draguer à 150 m de profondeur.

[30] L'art. 28, 1° de la Loi définit le navire de mer comme "tout navire destiné à des opérations lucratives de transport international de biens ou de personnes par mer, y compris les navires possédant une lettre de mer, destinés à effectuer du remorquage, *des travaux de dragage* ou à aider à d'autres activités en mer qui sont autorisées à battre pavillon belge, à l'exclusion des navires de pêche" (c'est nous qui soulignons).

[31] Ainsi en doctrine: voyez e.a. Hennebicq II.II, 193, n° 558; Libert, H. in De Weerdt I, 2, n° 2.

[32] Voyez *Doc. parl.*, Chambre, 1904-05, n° 174, 6-8; Jacobs I, 20, n° 1; voyez pour plus de détails *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Paris, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 184-191 et 411.

[33] Voyez, pour l'hypothèque maritime en droit français, Rodière LN, 146, n° 117.

[34] De Latte, *TRS*, 171, n° 328.

[35] Voyez *Doc.parl.*, Chambre, 1990-91, n° 1720/1, 136.

[36] Voyez pour plus de détails Van Hooydonk, E., "Estuaire schepen, zee- en binnenwateren en onbevoegde geprivatiseerde loodsen", note sous Gand, 18 sept. 1997, *A.J.T.*, 2000-01, (82), 83-84, n° 3.

Comme il sera exposé ci-dessous la confusion terminologique règne dans la Loi maritime. Dans le texte néerlandais outre le terme "binnenschip", l'on rencontre également le terme "binnenvaartuig" (voyez l'art. 273, § 1 et 2). Dans le texte français, l'on retrouve les termes bateaux d'intérieur (art. 271 et 278), bateaux de navigation intérieure (art. 272 et 272*bis*), bâtiments de navigation intérieure (art. 273) et bateaux tout court (art. 275). Or, seul le premier est défini dans le texte de loi.

Un autre problème est de savoir si la définition actuelle du navire de mer exige un moyen de propulsion propre. Pendant les travaux préparatoires cette a été posée de façon explicite et il en fût conclut que les barges maritimes ne pourraient jamais être qualifiées de navire de mer[37]; le texte de loi ne pose pas du tout cette condition et la doctrine[38] estime que la question ne présente pas d'intérêt.

La jurisprudence relative aux articles 1 et 271 de la Loi maritime a en outre pour effet que les bâtiments qui ne sont pas affectés à des opérations de navigation en mer, tel un paquebot utilisé comme cabine de chantier flottante, sont en principe exclus du champ d'application de la Loi maritime, ce qui est discutable[39].

Enfin, l'énumération exemplative des activités à l'article 271 de la Loi maritime est dépassée: l'important secteur de la navigation par poussage n'y figure pas[40].

D'une façon générale les définitions actuelles semblent assez fréquemment donner lieu à litige. Autrement dit, l'insécurité juridique est considérable.

- ABSENCE DE DÉFINITIONS POUR LES ÉLÉMENTS DE BÂTIMENT ET LES ACCESSOIRES DE BÂTIMENT

3.16. Sixièmement il manque dans la Loi maritime une définition des éléments et des accessoires du navire. Comme il sera expliqué ci-dessous[41], ces notions sont d'une grande importance pour diverses matières. En l'absence de cadre légal, l'insécurité juridique règne ici aussi.

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

3.17. Les définitions restrictives des notions de navire de mer et de bateau d'intérieur dans la Loi maritime belge donnent lieu à des frictions avec les conventions internationales de droit privé. En effet le plus souvent les conventions internationales en matière de droit maritime s'appliquent aux bâtiments de mer sans plus. Cette dernière notion n'est généralement pas définie[42]; tel est par exemple le cas dans la Convention relative à l'abordage, dans celle en matière d'assistance et de sauvetage de 1910, dans la Convention en matière de saisie conservatoire de 1952 et dans la Convention LLMC. Dans la mesure où ces conventions ont été incorporées dans la Loi maritime – ce qui, il est vrai, n'est pas le cas pour tous les exemples cités – les définitions des articles 1 et 271 de cette loi risquent d'avoir pour effet de réduire le champ d'application des dispositions

---

37 Voyez en particulier *Ann. Parl.*, Chambre, 12 décembre 1907, 248; voyez aussi *R.P.D.B.*, v° Navire, n° 6.
38 Voyez p. ex. De Smet I, 29, n° 16; Smeesters-Winkelmolen I, 12, n° 2; *contra* *R.P.D.B.*, v° Navire, n° 6.
39 Cass., 23 novembre 1977, *J.P.A..,* 1977-78, 346, *R.W.*, 1977-78, 2208.
40 Ce qui n'empêche pas les pousseurs d'être des bateaux d'intérieur au sens de cette disposition: voyez notamment Anvers, 5 mai 2008, *J.P.A.*, 2008, 134; Comm. Anvers, 4 septembre 1969, *J.P.A.*., 1970, 69.
41 Voyez *infra*, n° 3.65 et suiv.
42 Voyez en général e.a. Delwaide SB, 4-5, n° 2 et, en ce qui concerne la Convention de 1952 en matière de saisie conservatoire des navires, *ibid.*, 10, n° 7; Van Aerde ZOBB, 7-17, n° 4-11; voyez en outre Van Leuven, K.A., "Bestaat er een eenvormige internationale definitie van het 'schip' ?", *T.V.R.,* 2008, 49-51.

harmonisées à l'échelle internationale ou des régimes nationaux qui s'y sont greffés[43], de façon non conforme aux dites conventions. La jurisprudence doit régulièrement rappeler que les définitions de la Loi maritime ne doivent pas être prises en compte pour délimiter le champ d'application de règles issues de conventions internationales, spécifiquement dans d'autres textes légaux[44].

En ce qui concerne les conventions de droit maritime privé qui contiennent une définition, l'on constate à chaque fois que celle-ci est plus large que celle des articles 1 et 271 de la Loi maritime. Trois exemples suffisent à cet égard.

Les Règles de La Haye, telles qu'elles ont été traduites dans la loi d'approbation belge du 20 novembre 1928, définissent le navire comme étant :

> *tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer* (art. 1, d))[45].

Dans la Convention CLC de 1992 le navire est défini comme :

> *Tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac*[46].

La jurisprudence belge se montre assez hésitante sur la question de savoir si les navires estuaires tombent aussi sous la définition, indépendamment de la fréquence des voyages maritimes[47]. Sous le régime de la saisie conservatoire ces mêmes navires estuaires seraient toutefois des bateaux d'intérieur[48].

La Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure de 1965 – par laquelle la Belgique n'est certes pas liée – contient la précision suivante:

> *sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les bacs, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue* (art. 1 (b)).

3.18. Rappelons qu'en 1977 et en 1994 le CMI a élaboré des projets de convention relatifs au statut des bâtiments offshore, textes qui n'ont toutefos jamais été signés par les Etats. Le but du CMI était de déclarer applicables les conventions en matière d'abordage, d'assistance, de saisie conservatoire, de privilèges et hypothèques, de limitation de responsabilité et de responsabilité

---

[43] En ce qui concerne la relation entre les traités d'harmonisation et la législation interne belge, voyez Livre bleu 1, 94 et s., n° 1.86 et s.

[44] Voyez p. ex., en ce qui concerne la saisie conservatoire des navires, Cass., 27 février 2009, www.cass.be.

[45] Loi du 20 novembre 1928 approuvant: 1° la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924; 2° la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926; 3° la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles, le 25 août 1924; 4° la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926, *Mon.b.*, 1-2 juin 1931.

[46] Loi du 10 août 1998 portant assentiment au Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et Annexe, faits à Londres le 27 novembre 1992, *Mon.b.*, 16 mars 1999.

[47] Voyez *infra*, n° 3.62.

[48] Voyez à nouveau *infra*, n° 3.62.

pour pollution par hydrocarbures, à ces bâtiments. En attendant, certaines conventions de droit maritime privé sont, et d'autres ne sont pas, applicables aux plateformes de forage et engins similaires[49]. Le législateur belge n'a jamais légiféré de façon spécifique en la matière.

3.19. De nombreuses conventions contiennent leurs propres définitions pour la matière régie.

A titre d'exemple[50], citons la définition de la notion de navire dans le Règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972 (Règle 3, a):

> *tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.*

La Convention MARPOL (art. 2 (4)) définit le navire comme suit:

> *un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.*

Ces définitions ne sont, en vue de la codification visée ici, bien entendu pas déterminantes, mais elles reflètent bien la tendance internationale à l'élargissement de la notion de bâtiment.

3.20. On trouve également des définitions dans la réglementation européenne. Un seul exemple suffira pour notre propos. La Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil[51] (la Directive dite de monitoring) définit la notion de "navire" de manière très laconique: tout bâtiment de mer ou engin marin (art. 3, f))[52].

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

3.21. En Allemagne, il n'existe pas de définition générale du navire. La doctrine se rallie à la définition développée par Schaps-Abraham:

---

[49] Voyez "Rapport à la XXXième Conférence du CMI à Rio de Janeiro de la Commission nternationale pour les plates-formes de forage", in Comité Maritime International, *Documentation 1977 I Rio de Janeiro*, Anvers, CMI, s.d., 28-41; "Draft Convention on Off-Shore Mobile Craft", in Comité Maritime International, *Documentation 1977 II Rio de Janeiro*, Anvers, CMI, s.d., 115-123; "Introductory Report to the Legal Committee of IMCO from the Comité Maritime International. Draft Convention on Offshore Mobile Craft", *Documentation 1977 III Rio de Janeiro*, Anvers, CMI, s.d., 174-189; "Report of the International Sub-Committee on Offshore Craft and Structures to the CMI at its Centenary Conference", *CMI Yearbook 1996. Antwerp I,* Anvers, CMI, 1997, 105-155; Offshore Craft and Structures", in *CMI Yearbook 1997. Antwerp II,* Anvers, CMI, 1997, 159-178 ; ensuite les communications in *CMI News Letter*, 2004, n° 1, 1-16 et *CMI News Letter,* 2004, n° 2, 5; enfin, parmi une doctrine abondante, Roland, R., "Le statut des engins opérant en mer autres que les navires", dans Interuniversitair Centrum voor Rechtsvergelijking, *Rapports belges au Xe Congrès international de droit comparé*, Bruxelles, Bruylant, 1978, 223-242; Remond-Gouilloud, M., "Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer", *D.M.F.*, 1977, 675-690 et 738-747; Vialard, 251-254, n°s 289-291.

[50] Le Chapitre I, Partie A, Règle 2 de la Convention SOLAS contient bien quelques définitions générales de certains types de navires, mais ne définit pas le navire en général.

[51] *JOUE* 5 août 2002, L 208/10.

[52] Pour un commentaire, voyez Van Hooydonk, E., *Places of refuge. International law and the CMI Draft Convention*, Londres, Lloyd's List, 2010, 213-214, n° 317.

Ein Schiff ist [...] ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch under dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen[53].

Le navire constitue donc essentiellement un objet creux capable de flotter, de taille significative, qui est apte et destiné à se déplacer sur ou sous l'eau ou de se faire déplacer (un système de propulsion propre n'est donc pas requis) et, ce faisant, de porter des personnes ou des biens. Une abondante jurisprudence et doctrine s'est développée sur la base de ces éléments, dont on retient qu'entre autres, les pontons, les allèges, les grues flottantes, les suceuses, les dragueurs, les bateaux-phares, les îles artificielles encore susceptibles de déplacement, les aéroglisseurs et les yachts à moteur sont considérés comme navires, mais que les hydravions, les voitures amphibies, les hydroglisseurs[54], les cales sèches flottantes, les ponts flottants, les bateaux-logements attachés, les bateaux-musées fixes, les canots, les radeaux, les planches à voile, les bateaux de sport, les bouées et les caissons flottants ne sont pas considérés comme navires. La perte temporaire de certaines caractéristiques, telle la mise hors d'usage temporaire et la transformation, n'affecte pas la qualité de bâtiment. Un navire qui a coulé mais qui peut encore être renfloué ainsi qu'une épave réparable restent un bâtiment, à moins qu'ils soient définitivement abandonnés. L'abandon définitif de l'usage du bâtiment à des fins de navigation entraîne toujours la perte de la qualité de navire.

3.22. La distinction entre navire de mer et bateau d'intérieur se fait en Allemagne en fonction de la réponse à la question si le bâtiment est utilisé régulièrement en mer ou dans les eaux intérieures. Il est frappant de voir qu'un bâtiment qui est engagé tant en mer que dans les eaux intérieures sera qualifié de navire de mer ou de bateau d'intérieur, selon le lieu où il opérait lors de l'événement pertinent. Le statut du bâtiment peut donc changer au gré des voyages. L'inscription dans le registre des navires de mer ou dans celui des bateaux d'intérieur n'est donc pas déterminante mais peut être prise en compte. Notons qu'en Allemagne les notions de navigation maritime et navigation intérieure ont aussi une signification spécifique.

3.23. Enfin, le droit allemand fait la distinction entre les bâtiments de commerce et les bâtiments non commerciaux. Le critère de distinction est la destination lucrative. Le droit maritime commercial vaut en principe uniquement pour les bâtiments commerciaux. Mais une exception est faite en matière de responsabilité du propriétaire pour l'équipage, de limitation de responsabilité, et de responsabilité en cas d'abordage[55].

- ANGLETERRE

3.24. La définition légale la plus générale du navire en Angleterre est celle qui figure dans le Merchant Shipping Act du 17 juillet 1995. Les matières les plus diverses, appartenant tant au droit public qu'au droit privé, y sont réglées, allant de l'enregistrement à la responsablité du propriétaire. Le Merchant Shipping Act de 1995 coordonne les Merchant Shipping Acts de 1894 à 1994 ainsi que d'autres textes en matière de navigation[56]. Voici la définition fort large qu'il contient:

---

[53] Schaps, G. en Abraham, H.J., D*Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland*, Berlin / New York, Walter de Gruyter, 1978, 69, nr. 1; dans le même sens et approuvant Schaps-Abraham: Beckert-Breuer, 153, n° 414; Herber, 83; Rabe, 15, n° 2. La suite du résumé s'inspire en particulier de Rabe.

[54] Dans un sens différent Herber, 84.

[55] Art. 7 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB); voyez Livre bleu 2, n° 3.284.

[56] Voyez Livre bleu 1, 130, n° 1.135.

"ship" includes every description of vessel used in navigation[57].

A la lumière des textes légaux cités la doctrine anglaise identifie deux conditions pour considérer un objet comme navire: "its physical appearance and its use in navigation"[58].

Le critère "used in navigation" exclut entre autres les engins qui sont utilisés sur les eaux fermées[59]. Les jetskis ne satisfont à aucun des deux critères et ne sont donc pas considérés comme navires[60]. La doctrine et la jurisprudence sont fort casuistiques et se caractérisent par un faible niveau d'abstraction.

Les définitions légales ne valent en tout cas que pour l'application du Merchant Shipping Act. Par conséquent, il est nécessaire de tenir compte d'autres dispositions pouvant contenir d'autres définitions. Les circonstances concrètes de l'affaire peuvent en outre avoir pour effet d'écarter la définition légale. Ceci résulte d'emblée de la disposition légale : "unless the context otherwise requires"[61]. La doctrine indique d'ailleurs que la casuistique de la jurisprudence ancienne a dans une large mesure perdu de sa pertinence en raison de la définition du texte actuel en 1995[62]. Ceci ne semble qu'accroître l'insécurité juridique.

- FRANCE

3.25. La France ne connaît pas non plus de définition légale générale des concepts de navire ou navire de mer. Là aussi s'est développé une abondante jurisprudence et doctrine[63] dont les principaux traits, en ce qui concerne le navire de mer ("navire"), peuvent être résumés comme suit. Le navire doit être un engin flottant, qui exerce normalement ses activités en mer. L'application de ce dernier critère, qui auparavant suscitait beaucoup de problèmes, a été facilitée par le fait que les navires de mer et les bateaux d'intérieur sont enregistrés comme tels et que l'on peut donc se laisser guider par le statut administratif du bâtiment. Quand le navire de mer est dans les eaux intérieures ou lorsqu'un bateau navigue dans les eaux maritimes, il garde son statut, à moins qu'une modification définitive de son affectation en résulte, comme c'est le cas d'un remorqueur de mer qui n'opère plus que dans les eaux intérieures. Le statut administratif n'est, en droit français, d'ailleurs pas déterminant. Le critère ultime est que le navire de mer soit apte à faire face aux risques de mer. Ce critère a pour conséquence qu'un scooter de mer est considéré comme un navire de mer, contrairement à un engin de plage et un zodiac[64]. Les dimensions du bâtiment sont en soi sans pertinence. La réponse à la question de savoir si, pour être considéré comme navire, il est nécessaire de disposer d'un système de propulsion ou de gouverne autonome, demeure incertaine, tout comme il ne semble incertain si une allège remorquée ou une plateforme de forage doivent être considérés comme navire.

Tous ces critères montrent bien la tendance internationale et nationale à appliquer le droit maritime non seulement aux navires de mer mais aussi aux autres bâtiments navigant en mer

---

[57] MSA 1995, Section 313(1); pour un commentaire, voyez en particulier Fogarty, 775-776, n° 20.28; voyez également Phillips-Craig, 289-290.
[58] Mandaraka-Sheppard, 17.
[59] Mandaraka-Sheppard, 18-19.
[60] Mandaraka-Sheppard, 17-19; sur le statut des jetskis, voyez en particulier Steedman v. Scofield [1992] 2 Lloyd's Rep 163 et R v Goodwin [2006] 1 Lloyd's Rep 432.
[61] Voyez encore une fois MSA 1995, Section 313(1).
[62] En ce sens Fogarty, 776, n° 20.29.
[63] Pour une synthèse claire et récente avec indication des sources, voyez l'ouvrage de Bonassies-Scapel, 104-117, n° 145-162, qui constitue la base primaire du présent résumé; voyez en outre notamment Rodière-du Pontavice, 40-45, n°s 30-36; Remond-Gouilloud, 45-59, n°s 37-58; Vialard, 235-256, n°s 273-293.
[64] Voyez récemment à ce sujet Tassel, Y., "Le développement du droit applicable à la plaisance", *D.M.F.*, 2009, (80), 83-84, n°s 13-16.

("tous les engins nautiques utilisés dans les eaux maritimes" ou en bref "tous les "bâtiments de mer").

Il y a lieu d'observer que le droit maritime français n'attache pas d'importance au but lucratif. En France, les bateaux de plaisance et les bâtiments des autorités publiques ne sont donc pas exclus du droit maritime privé.

La Loi du 7 juillet 1967 sur les évènements de mer dispose, pour l'application des règles en matière d'abordage, que:

> *Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent* (art. 1, second alinéa).

A cet égard les planches à voile ont dans certaines décisions de justice été considérées comme navires[65].

- LUXEMBOURG

3.26. La Loi luxembourgeoise du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ne contient pas de définition générale du navire. En revanche elle dispose que:

> *Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont ammarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public* (art. 113).

- PAYS-BAS

3.27. Le Livre 8 du Code Civil des Pays Bas contient quelques définitions marquantes, bien réfléchies et surtout fort larges[66]. Les plus pertinentes sont les suivantes:

> Article 1
> *1. In dit wetboek worden onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.*
> *2. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen zaken, die geen schepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als schip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op zaken, die schepen zijn.*
> *3. Voortbewegingswerktuigen en andere machinerieën worden bestanddeel van het schip op het ogenblik dat, na hun inbouw, hun bevestiging daaraan zodanig is als deze ook na voltooiing van het schip zal zijn.*
> *4. Onder scheepstoebehoren worden verstaan de zaken, die, geen bestanddeel van het schip zijnde, bestemd zijn om het schip duurzaam te dienen en door hun vorm als zodanig zijn te herkennen, alsmede die navigatie- en communicatiemiddelen, die zodanig met het schip zijn verbonden, dat zij daarvan kunnen worden afgescheiden, zonder dat beschadiging van betekenis aan hen of aan het schip wordt toegebracht.*
> *5. Behoudens afwijkende bedingen wordt het scheepstoebehoren tot het schip gerekend. Een afwijkend beding kan worden ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van Titel 1 van Boek 3.*
> *6. Voor de toepassing van het derde, het vierde en het vijfde lid van dit artikel wordt onder schip mede verstaan een schip in aanbouw.*

[65] Rennes, 4 mai 1982, *D.M.F.*, 1983, 40, notes Tassel, Y. et Le Jean, Y.M.; voyez toutefois la doctrine citée dans les notes infrapaginales précédentes et les références qui y figurent pour le contexte plus précis.
[66] Voyez en particulier PG Livre 8 NBW, 25-51. En doctrine, voyez en particulier Japikse, 9 et suivants.

Article 2
1. In dit wetboek worden onder zeeschepen verstaan de schepen die als zeeschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.
2. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen schepen, die geen zeeschepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als zeeschip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op schepen, die zeeschepen zijn.
3. In dit wetboek worden onder zeevissersschepen verstaan zeeschepen, die blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor de bedrijfsmatige visvangst zijn bestemd.

Article 3
1. In dit wetboek worden onder binnenschepen verstaan de schepen die als binnenschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie noch uitsluitend noch in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.
2. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen schepen, die geen binnenschepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als binnenschip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op schepen, die binnenschepen zijn.

Dans l'exposé des motifs des nouvelles dispositions légales belges l'on reviendra sur plusieurs éléments des définitions néerlandaises.

Une récente étude néerlandaise de droit comparé confirme par ailleurs que sur le plan international la définition belge actuelle est plutôt dérogatoire, notamment en raison du critère du but de lucre[67].

- AUTRES PAYS

3.28. À la lumière des observations ci-dessus sur la notion de navire dans les pays voisins et eu égard à l'absence de définition dans les conventions internationales, la plus-value que pourrait apporter l'étude de la législation d'autres pays encore, semble réduite.

Le Code de commerce chilien dispose expressément qu'il s'applique également aux navires particuliers, c'est-à-dire les navires qui ne sont pas utilisés comme moyen de transport, comme les bâtiments scientifiques, de sport ou de pêche; toutefois, il ne s'applique pas aux navires de guerre:

Las disposiciones de este Libro se aplican:
1 A todos los acontecimientos relacionados con la navegación, que sobrevengan en el mar, independientemente de la característica, dimensión o finalidad de la nave u objeto que interviene o es afectado por tales acontecimientos, sin perjuicio de que en determinadas materias se disponga expresamente su aplicación a otras formas de navegación, y
2 A todos los actos o contratos que se relacionen con la navegación y el comercio marítimos, incluyendo los que se refieran a naves especiales, a menos que este libro permita estipular otras reglas.
No se aplican a las naves de guerra, sean nacionales o extranjeras (art. 823)[68].

Citons également à titre d'exemple l'article 3 du Code maritime chinois:

[67] Voyez Van Leuven, K.A., "Bestaat er een eenvormige internationale definitie van het 'schip' ?", *o.c.*, 46-47 et 49.
[68] Voyez pour plus de détails Cornejo Fuller, 31-33.

"Ship" as referred to in this Code means sea-going ships and other mobile units, but does not include ships or craft to be used for military or public service purposes, nor small ships of less than 20 tons gross tonnage.
The term "ship" as referred to in the preceding paragraph shall also include ship's apparel.

Une brève exploration révèle que l'on ne découvrirait que des variations sur les mêmes thèmes[69].

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION PUBLIQUE

3.29. Pendant la consultation publique relative au *Livre vert sur la nouvelle loi maritime belge*[70] (appelé ci-après: 'Livre Vert'), dans lequel le problème de la définition de bâtiment, de navire de mer et de bateau d'intérieur a été explicitement soulevé (Questions 14-18), un consensus généralisé s'est fait jour en faveur du remplacement des définitions des navire de mer et bateaux d'intérieur de la Loi maritime, par des définitions plus contemporaines abandonnant le but de lucre et assimilant le plus possible les bâtiments des autorités publiques aux autres bâtiments[71]. L'enregistrement et l'hypothèque des bateaux d'intérieur à usage non-commercial a également fait l'objet d'un consensus. La suggestion dans le Livre Vert de prévoir dans la loi une définition générale du navire ou du bâtiment, puis de prévoir des sous-catégories a été accueillie favorablement. L'ABDM, DAB Vloot, la FEBELFIN, les magistrats maritimistes de la Cour d'Appel d'Anvers, l'URAB et les KBZ-KBMA-BZB ont adoptés des positions en ce sens. L'URAB plaide pour l'attribution du statut de navire de mer aux bâtiments qui naviguent habituellement dans la mer territoriale. L'ABDM souligne l'importance de positionner de façon claire et nette les bateaux de plaisance par rapport aux navires destinés au transport de passagers, des jetskis et des bateaux de pêche, et suggère de se rattacher aux définitions des conventions MARPOL et SOLAS. L'URAB et les KBZ-KBMA-BZB souhaitent également que le statut des plates-formes de forage et des FPSO soit examiné[72]. Le VCM est partisan de la clarification des concepts généraux et suggère l'inclusion de définitions spécifiques pour le patrimoine nautique ou les bâtiments historiques. L'Autorité portuaire de Zeebruges demande une attention particulière pour les bâtiments estuaires, c'est-à-dire les bateaux d'intérieur transformés, qui rendent le port de Zeebruges accessible à la navigation intérieure et doivent dès lors être considérés comme bateaux d'intérieur. Indépendamment de la consultation mise en place par le Livre vert, le Conservateur des hypothèques plaide lui-aussi en faveur de l'élargissement du champ d'application de la Loi maritime[73].

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

3.30. Les points de vue adoptés quasi unanimement pendant la première consultation publique indiquent que la révision des définitions actuelles est souhaitée d'urgence dans l'intérêt de l'ensemble des secteurs maritime et portuaire. Tous les intéressés profiteraient de définitions claires et actuelles et par conséquent d'une sécurité juridique accrue sur ce plan, d'un nouvel ordonnancement de la réglementation par l'intégration de toutes les dispositions relatives au champ d'application dans un seul texte de loi, et d'un traitement égalitaire des bâtiments qui sont

[69] Voyez p. ex. Gold-Chircop-Kindred, 143-153; Hare, 121-123; Schoenbaum, 109-114.
[70] Van Hooydonk, E. (Ed.), *Livre vert Nouvelle loi maritime belge*, Anvers /Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; en ce qui concerne le Livre vert, voyez Livre bleu 1, 28-29, n° 1.4.
[71] Pour les points de vue en ce qui concerne l'intégration de définitions en général, voyez Livre bleu 1, 178, n° 1.212.
[72] 'Floating Production, Storage and Offloading vessel' (ou 'unit').
[73] De Latte ZRHS, 71-74, n°s 183-189.

objectivement comparables et des situations dans lesquelles ces bâtiments peuvent se trouver impliqués.

En particulier, les propriétaires et les exploitants des bâtiments non-commerciaux ainsi que leurs co-contractant et créanciers ont intérêt à ce que ces bâtiments soient alignés avec les autres bâtiments. Relevons également l'utilité évidente pour les propriétaires et exploitants du patrimoine nautique, des bateaux-logements, des bateaux de plaisance et des bâtiments publics exploités à des fins économiques, de se voir appliquer les règles ordinaires en matière de limitation de responsabilité, de publicité des droits réels et de la faculté d'hypothéquer. En ce qui concerne le statut des bâtiments des autorités publiques, l'applicabilité du droit maritime doit être vue en relation avec le régime international en matière d'immunité des navires d'Etat et en matière de saisie sur les biens publics. Le statut de cette dernière catégorie de bâtiments fait dès lors l'objet d'un régime séparé, repris dans le Chapitre 6 du Titre 2[74].

E) CONCLUSION

3.31. L'examen critique des définitions des notions de navire et de bateau d'intérieur dans la Loi maritime actuelle mène à la conclusion qu'une révision s'impose d'urgence. Les définitions légales actuelles sont dépassées tant du point de vue économique que technique, trop étroites, et donnent régulièrement lieu à litiges. Les législations étrangères ainsi que les conventions internationales adoptent une définition du navire plus large. La première consultation a révélé que la révision des définitions légales est largement appuyée par toutes les couches des secteurs maritime et portuaire.

Une telle révision doit en tout premier lieu promouvoir la transparence de la législation et la sécurité juridique. Ceci peut se faire en adoptant dans le Code belge de la navigation une définition générale de la notion de bâtiment, en intégrant le plus possible dans le code toutes les extensions et les restrictions du champ d'application de la loi, et en mettant à jour fondamentalement les définitions actuelles. En élargissant fondamentalement le champ d'application des règles de droit maritime privé l'on pourra également faire en sorte que les bâtiments dont l'exploitation est économiquement et techniquement comparable, soient traités le plus possible sur pied d'égalité. Ceci codifie la tendence des dernières décennies à élargir le champ d'application de la Loi maritime au cas par cas. Il faut toutefois garder de la place pour des dispositions d'exception lorsque celles-ci se justifient par la nature ou la fonction particulière d'un type de bâtiments déterminé.

[74] Voyez Livre Bleu 2.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LE CONCEPT DE BÂTIMENT]

A) TEXTE DE LOI

3.32.

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre 1er – Notions

Article 3.1. Définitions

Dans le présent code et ses arrêtés d'exécution on entend par:

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

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

3° "eaux publiques": toutes les eaux qui, conformément aux règlements applicables, sont ouvertes à la circulation publique, quel que soit l'espace maritime auquel elles appartiennent;

4° "aéroglisseur": tout bâtiment utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau à l'aide d'un coussin d'air maintenu entre l'engin et la surface de l'eau ou de la terre;

5° "engin fixe": tout engin qui a perdu son aptitude à circuler sur l'eau en raison de sa fixation permanente à la terre ou au sol;

6° "hydravion": tout engin qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air et qui n'est utilisé ou n'est apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau qu'en rapport avec son décollage, son amerrissage, sa circulation à la surface ou son stationnement, à l'exception des aéroglisseurs;

7° "véhicule amphibie": tout engin qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qui participe également ou est également apte à participer à la circulation routière;

B) COMMENTAIRE

3.33. La disposition proposée contient une nouvelle définition de la notion de bâtiment. Le bâtiment est le terme générique; les navires de mer et les bateaux d'intérieur sont des types de bâtiments, tels que définis dans les 8° resp. 10° de l'article 3.1 commentés ci-dessous.

Pour des raisons de transparence et dans la lignée des autres codifications, telles que le Livre 8 du Code civil néerlandais, le Code belge de la navigation s'appliquera à tous les bâtiments, sauf si une exception est prévue expressément dans le code ou dans un Arrêté royal pris en vertu de l'article 3.3 commenté ci-dessous. Cette façon de procéder rejoint celle du Livre 8 du Code civil néerlandais.

3.34. Jusqu'à présent, l'Ébauche du Code belge de la navigation ne contient pas de disposition distincte définissant son champ d'application[75].

Une telle disposition s'est avérée inutile jusqu'à présent parce que, dans la plupart des chapitres, la notion de bâtiment ou une notion qui en est dérivée occupe une place centrale et que ces notions sont déjà amplement définies à l'article 3.1. Le champ d'application de divers chapitres est décrit de manière ad hoc, dans certains cas au moyen d'autres notions encore, qui sont également définies explicitement à l'article 1. Ensuite, le champ d'application de l'Ébauche du Code belge de la navigation est dans une large mesure déterminée par les conventions internationales qui y sont transposées et par les dispositions explicites de droit international privé. Une disposition distincte définissant le champ d'application du Code belge de la navigation n'aurait pratiquement pas de valeur ajoutée et alourdirait inutilement le texte.

3.35. La définition proposée du concept de bâtiment est neuve et s'inspire partiellement de la définition du bateau dans la Loi belge relative à l'enregistrement des navires[76]. Les définitions du Livre 8 du Nouveau Code civil néerlandais[77] ont également été prises en considération. Tel qu'évoqué ci-dessus, d'autres législations étrangères sont à cet égard moins sophistiquées et/ou moins claires et constituent dès lors une matière première moins utile. Etant donné que la définition proposée est plutôt large, elle répond de la sorte au souhait exprimé par plusieurs participants à la première consultation de se rallier aux définitions larges des conventions internationales, telles la convention MARPOL[78].

3.36. Dans la lignée des deux lois modèles, le terme bâtiment est préféré à celui d'engin nautique. Pour un certain nombre d'engins inclus délibérément dans la définition, comme une grue flottante, la désignation comme "bâtiment" semble quelque peu artificielle. Le terme "engin nautique" est incontestablement plus général, bien que du point de vue linguistique il ne soit pas non plus tout à fait approprié. Les engins visés ici ne sont en effet pas tous destinés à la *navigation*. Le terme *watertuig* qui serait, en néerlandais, plus adéquat, n'est toutefois d'usage courant ni dans la langue néerlandaise ni dans le droit maritime néerlandophone[79]. Après mûre réflexion le mot bâtiment a été retenu pour des raisons de cohérence terminologique au sein du Code belge de la navigation. Le code est intitulé Code de la Navigation et utilise divers termes composés ou dérivés du terme "bâtiment", tels que propriétaire du bâtiment, sûreté sur bâtiment, copropriété de bâtiment, qui ne peuvent être remplacés par un mot dérivé du terme engin nautique.

---

[75] Voyez à ce sujet Livre bleu 2, n° 2.4.
[76] Voyez *supra*, n° 3.14.
[77] Voyez *supra*, n° 3.27.
[78] Pour la définition du navire dans la convention MARPOL, voyez *supra*, n° 3.19.
[79] Il a récemment été plaidé en faveur de l'introduction de ce terme (Van Leuven, K.A., *o.c.*, 47). Le terme ne figure pas dans le dictionnaire Van Dale de la langue néerlandaise.

3.37. Selon la définition, le bâtiment est toujours un engin, de sorte que des troncs d'arbres ou des êtres vivants n'entrent pas en ligne de compte. Le mot engin est repris de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Etant donné l'utilisation du mot engin, il est inutile de reprendre de la définition du Livre 8 du Code civil néerlandais les mots "*blijkens zijn constructie*", qui y remplit au fond la même fonction de distinction.

3.38. Dans la définition proposée le critère central est celui de l'aptitude à être utilisé comme "moyen de circulation". Ce critère, repris de la Loi relative à l'enregistrement des navires, est plus approprié que le critère de la flottabilité, beaucoup plus large, du Livre 8 du Code civil néerlandais.

Ainsi, une bouée de navigation flottante est un navire ("schip") au sens du Livre 8 du Code civil néerlandais, mais pas un navire au sens de la Loi relative à l'enregistrement des navires. Il semble peu judicieux de considérer les bouées de navigation comme bâtiments au sens du Code belge de la navigation. De telles bouées constituent une partie de l'infrastructure nécessaire à la circulation, plutôt qu'un moyen de circulation par elles-mêmes. L'adoption du critère du moyen de circulation offre précisément la solution. Ce critère a par exemple aussi pour effet qu'un conteneur passé par-dessus bord ne peut pas être considéré comme un bâtiment. Un tel conteneur est (ou était) peut être un moyen de transport, mais pas un moyen de circulation. De manière plus générale, il faut priver de la qualité de bâtiment les cargaisons flottant directement sur l'eau qui sont remorquées (comme également les unités de construction d'un navire en cours de construction)[80].

Tel qu'expliqué ci-dessous, tout ceci ne signifie pas que le critère de la flottabilité est abandonné. La possibilité de flotter ou d'avoir flotté est une condition complémentaire.

3.39. Bien que les travaux préparatoires de la Loi relative à l'enregistrement des navires montrent que le critère de la participation à la navigation sur l'eau doit être distingué de celui de la destination fonctionnelle de l'engin (transport, recherche océanographique, etc.)[81], le critère du "moyen de circulation" est ici précisé.

La raison en est qu'un certain nombre d'engins qui ont leur place dans le code, tels les bateaux-logements et les bateaux-phares, qui sont généralement utilisés à l'état stationnaire, ne participent, selon l'usage linguistique ordinaire, qu'à titre subsidiaire voire pas du tout à la "circulation", de sorte que le critère de la circulation est susceptible de créer une confusion linguistique.

Dans la définition proposée, la notion utilisée est celle de la "circulation sur l'eau", notion qui fait également l'objet d'une définition.

Il ressort de cette définition que les engins stationnaires ou immobiles continuent à participer à la circulation.

D'une façon générale, le stationnement, par exemple le fait d'amarrer ou d'être amarré, de jeter ou d'avoir jeté l'ancre, constitue également une forme de participation à la circulation.

Un paquebot qui sert d'espace pour congrès, hôtel ou restaurant, et qui occupe à cet effet un emplacement fixe, reste un bâtiment. Un bateau-phare qui est amarré à un endroit donné reste un

[80] Comparez à ce sujet avec Stevens Bva, 69, n° 142.
[81] *Doc. parl.*, Chambre, 1989-90, n° 1207/1, 10.

bâtiment, parce qu'il est susceptible d'être déplacé ou remplacé. Un bâtiment désarmé[82] et un bâtiment en réparation qui se trouve dans l'eau, dans un chantier naval ou en cale sèche[83], restent des bâtiments. Il en va de même d'un bâtiment en transformation, même lorsqu'il est démonté de manière telle qu'il ne puisse temporairement plus flotter, comme par exemple dans le cas d'une *jumboïsation* , action par laquelle le bâtiment est scié en deux en vue d'y insérer une pièce visant à le rallonger. Du point de vue du droit public, ces bâtiments conservent d'ailleurs également leur individualité. De plus, il serait illogique de considérer des bâtiments inachevés qui viennent à peine d'être lancés comme bâtiments[84], et d'ôter ce statut à ceux qui ne font que subir une modification. Il faut donc admettre qu'un bâtiment en cours de transformation continue de remplir tous les critères mentionnés à l'article 3.1, 1° proposé, même lorsqu'il n'est temporairement pas en état de participer à la circulation ou de flotter[85].

3.40. Les engins fixes qui sont attachés à perpétuelle demeure à la terre ou au sol sont, tout comme dans la Loi relative à l'enregistrement des navires, exclus[86].

Pensons aux plates-formes de forage qui sont arrivées à leur lieu d'exploitation et qui y sont ancrées définitivement[87], aux éoliennes flottantes qui sont ancrées au sol marin par des câbles[88], aux pontons flottants fixés au quai ou aux pontons ro-ro (linkspans), qui après avoir été remorqués jusqu'à leur destination, sont intégrés définitivement à l'infrastructure portuaire[89], ainsi qu'aux bâtiments qui sont reliés avec des tringles ou autres connections fixes à la digue, au sentier de hâlage ou au quai. Les caissons flottants ou les éléments de construction qui sont remorqués vers un lieu de construction sont des bâtiments jusqu'à ce qu'ils soient fixés à leur lieu de destination et soient en d'autres termes intégrés dans la construction. Des critères analogues doivent être appliqués en ce qui concerne les cales sèches flottantes[90], les bateaux-logements et autres habitations flottantes, les hôtels, restaurants et prisons flottants, les bateaux-citernes et bateaux d'avitaillement à l'état stationnaire, et ainsi de suite.

En règle, l'on peut partir du principe qu'un engin qui est simplement amarré à l'aide de câbles, amarres, pieux et/ou ducs-d'Albe, et qui peut donc facilement être désamarré, reste un bâtiment, alors que l'ancrage de l'engin à la berge ou au sol ou toute autre fixation au sens de la disposition

---

82 Comparez Falkanger-Bull-Brautaset, 47. Un bâtiment désarmé pour une période prolongée voire même définitivement reste également un bâtiment au sens du Code belge de la navigation.

83 Comparez sous le droit actuel Gand, 25 octobre 2000, *E.T.L.*, 2000, 765.

84 Voyez *infra*, n° 3.42.

85 A titre de comparaison: l'art. 829 du Code de Commerce chilien dispose, en traduction anglaise:

> *The vessel retains her identity, even when the materials which form her or her name are successively changed.*

86 Les engins fixes ne sont d'ailleurs plus meubles au sens de l'art. 531 du C. civ. (Fuzier-Herman, E., *Code civil annoté, I*, Paris, 1935, 640, Art. 531, n° 3).

87 En ce qui concerne les plates-formes de forage etc. l'on peut s'inspirer de la définition suivante d'une "Offshore Unit" dans la proposition canadienne de 'Convention on offshore units, artificial islands and related structures used in the exploration for and exploitation of petroleum and seabed mineral resources' de 2001:

> *"Offshore Unit" shall mean any structure of whatever nature when not permanently fixed into the sea bed which*
> *(i)* is capable of moving or being moved while floating in or on water, whether or not attached to the sea bed during operations*, and*
> *(ii) is used or intended for use in Economic Activities; and*
> *(iii) includes units used or intended for use in the accommodation of personnel and equipment related to the activities described in this paragraph* (c'est nous qui mettons en italiques).

Dans la Convention de droit public MARPOL les plates-formes fixes et flottantes sont considérées comme navires (voyez *supra*, n° 3.19).

88 Voyez l'Hywind expérimental décrit sur www.statoil.com.

89 Comparez déjà sous la loi actuelle Commission d'Appel des Dommages de Guerre d'Anvers, 27 décembre 1957, *J.P.A.*, 1959, 62.

90 Comparez ci-dessous Comm. Bruges, 6 octobre 2009, GARDEC SDS NV / REDERIJ MARCO NV, A/07/01518, non publié.

légale en fait un engin fixe, qui ne peut plus être considéré comme bâtiment[91]. Le fait que l'engin occupe une place fixe et ne la quitte que très rarement, n'est pas un élément pertinent.

Pour ce qui concerne spécifiquement les FPSO[92], FSO[93] et FSU[94] il y a lieu d'observer qu'il existe de ces engins offshore tant des variantes amarrées que des variantes susceptibles d'être déconnectées. Il s'agit parfois de navires-citernes transformés. La possibilité de déconnecter ces engins présente notamment l'avantage que l'on peut anticiper sur les ouragans. Il n'y a, à la lumière des caractéristiques de ces engins, pas de raison de déroger à la systématique des dispositions proposées ici. Les FPSO et autres engins analogues susceptibles d'être déconnectés devront en règle être considérés comme bâtiments. La question de savoir si l'ancrage au fond de la mer est suffisamment permanent pour pouvoir parler d'un engin fixe, est une question de fait. En vertu de l'article 1.3 commenté ci-dessous, le Roi peut toutefois assimiler aux bâtiments les FPSO etc. qui doivent être qualifiés d'engin fixe, afin p.ex. de rendre possible leur financement par une hypothèque sur bâtiment. Une telle assimilation est d'ailleurs également possible pour d'autres engins fixes tels les bateaux-logements ancrés à perpétuelle demeure.

3.41. La définition du navire de la Loi relative à l'enregistrement des navires est ensuite rétrécie en exigeant qu'il s'agisse d'un moyen de circulation apte à être utilisé sur les eaux *publiques*. Le célèbre cas d'école du canard de bain régi par le Livre 8 du nouveau Code civil néerlandais, n'a ainsi aucune chance en Belgique.

La notion d'eaux publiques fait l'objet d'une définition distincte. Le but est d'écarter les embarcations qui sont utilisées sur des étangs privés ou autres bassins fermés. L'on pense aux bateaux de plaisance ou de service utilisés dans ou sur les barrages sans communication avec le réseau public des voies navigables, les chantiers de construction, les carrières, les plans d'eau destinés à la pratique de la voile, les bassins pour la pratique de l'aviron, les piscines, les parcs de loisirs ou les attractions foraines. C'est toujours le caractère "public" qui forme le critère de distinction principal. Ainsi, il est concevable qu'un cours d'eau sans communication avec le réseau des voies navigables et considéré en droit public comme innavigable, fasse néanmoins partie des eaux publiques au sens de l'Ébauche du Code belge de la navigation, notamment lorsque l'autorité gestionnaire ouvre ce cours d'eau à l'utilisation publique ou en tolère l'utilisation publique, le cas échéant[95] sous l'empire d'une réglementation de droit public tel un règlement communal. L'on pense aux eaux intérieures dans les centres-villes historiques et au Canal Bruges-Damme, où la navigation a lieu en circuit fermé. Les plans d'eau et lacs destinés à la voile sous gestion privée qui ne sont pas soumis à une réglementation de droit public ne constituent pas des eaux publiques. Des cas limites pourront bien entendu se présenter.

Les eaux publiques peuvent appartenir tant aux eaux intérieures qu'à la mer territoriale, à la zone économique exclusive, à la haute mer ou le cas échéant à d'autres aires marines reconnues par le droit des gens.

---

[91] Dans le cas spécifique (qui ne se présente probablement pas en Belgique) du bateau-porte d'une cale sèche, un tel engin doit également être considéré comme un engin fixe. Il est vrai que l'engin est détaché lorsque la cale est ouverte, mais une fois refermée, il est immobilisé dans l'infrastructure en pierre. Une construction résidentielle ou commerciale en béton qui est fixée au quai par des barres et des boulons et qui peut éventuellement en être détachée ne constitue pas un bâtiment.

[92] Floating Production, Storage and Offloading Unit.

[93] Floating Storage and Offloading Unit.

[94] Floating Storage Unit.

[95] Le texte légal proposé vise à ne pas poser en exigence l'application d'une règlementation spéficique ou expresse de droit public pour qu'il s'agisse d'eaux publiques.

Lorsqu'un dragueur se rend temporairement en dehors des eaux publiques, p.ex. pour creuser un bassin portuaire en cours de construction, il ne perd pas son caractère de bâtiment. Le statut de bâtiment garde la priorité. Il en va de même lorsqu'un bateau à voile apte à naviguer en mer ou en rivière, est utilisé sur un plan d'eau fermé privé. Le fait qu'un tel bateau à voile conserve son statut de bâtiment, ne signifie toutefois pas que l'intégralité du Code belge de la navigation s'appliquera à tous les événements dans lesquels ce bateau se verra impliqué lorsqu'il se trouvera dans des eaux non-publiques. Il est important de garder à l'esprit que le critère des eaux publiques n'est qu'une des composantes de la définition légale proposée du concept de bâtiment, mais qu'en tant que tel il ne détermine pas le champ d'application territorial du Code belge de la navigation. Rien ne s'oppose, au demeurant, à ce que pour apprécier les événéments se produisant dans les eaux non-publiques, ainsi d'ailleurs que ceux impliquant d'autres engins que les bâtiments, le juge applique par analogie certaines règles du Code belge de la navigation.

3.42. Le critère de la flottabilité est utile, notamment, pour déterminer quant le bâtiment prend naissance.

Un bâtiment en construction qui n'a pas encore quitté le chantier naval ou la cale de construction, n'est pas encore devenu un bâtiment. En revanche, un bâtiment en construction qui a été lancé et se trouve dans l'eau en vue de son parachèvement, constitue bien un bâtiment[96]. Le critère du lancement ou le fait de quitter la cale sèche n'empêche toutefois pas que le bâtiment en construction soit, en suite d'une disposition spéciale du code, et dans la lignée de la Loi maritime actuelle, déjà susceptible d'hypothèque (voir l'article 3.61 expliqué ci-dessous).

L'on déroge quelque peu à la définition de la Loi relative à l'enregistrement des navires en ne reprenant pas littéralement la composante de base de "l'engin flottant". Cette dernière expression donne lieu à un problème en ce qui concerne les bâtiments échoués, dont la position temporaire – qui n'est pas nécessairement anormale ou involontaire – ne peut avoir pour effet un changement de leur statut juridique. C'est pour parer à ce problème que, par analogie avec le Livre 8 du Code civil néerlandais, on utilise l'expression "qui flotte ou a flotté".

Observons qu'il est possible de flotter sous l'eau; c'est là d'ailleurs le point de vue du législateur néerlandais[97] et de la doctrine française[98]. Les sous-marins sont donc des bâtiments. En revanche, un engin qui se déplace sur le fond des mers sans le quitter, ne flotte pas et n'est donc pas un bâtiment[99].

La circulation à laquelle le bâtiment doit être apte constitue d'ailleurs la circulation dans, sur ou sous l'eau. En conséquence de la définition proposée, les hydroglisseurs (les *hydrofoils*, et parmi ceux-ci les *jetfoils*) et les aéroglisseurs[100] (*hovercrafts* ou naviplanes) doivent être considérés comme bâtiments. Ces engins transportent des marchandises ou des passagers d'une rive à l'autre en prenant appui sur l'eau, et sont dès lors plus proches du bâtiment que de l'aéronef. Cette solution, conforme à la législation de droit public belge en matière de navigation aérienne qui sera

---

96 Comparez Beckert-Breuer, 154, n° 416; Falkanger-Bull-Brautaset, 46; Herber, 85; Japikse, 11-12; Rabe, 16, n° 8; Wüstendorfer 39.

97 PG Livre 8 du Code civil néerlandais, 27.

98 Bonassies-Scapel, 106, n° 148.

99 En ce sens Bonassies-Scapel, 107, n° 148.

100 Bien qu'en raison du contexte du Code belge de la navigation le terme *bâtiment* à coussin d'air soit utilisé, les hovercrafts aptes à la navigation maritime sont parfois désignés comme *véhicule* à coussin d'air. La technologie en question n'est pas seulement applicable au transport sur les eaux, de sorte que le terme bâtiment à coussin d'air est, ici, plus approprié.

commentée ci-dessous, se situe dans la lignée des points de vue français[101] et néerlandais[102]. Pour bien montrer que les hydroglisseurs sont des bâtiments et non des aéronefs, le texte légal proposé prévoit une définition qui est notamment conforme à celle du Livre 8 du Code civil néerlandais[103]. Etant donné que les hydroglisseurs répondent à la définition légale même sans cette précision explicite, il n'est pas souhaitable de simplement les *assimiler* aux bâtiments. Pour les aéroglisseurs, qui gardent à tout moment le contact avec l'eau à l'aide d'éléments comparables à des skis, une telle précision explicite est superflue; le fait que ces engins répondent à la définition du bâtiment ne peut donner lieu à aucun doute. Il y a lieu d'observer que les véhicules sur coussin d'air sont expressément exclus du champ d'application de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages[104].

3.43. Les hydravions, par contre, sont exclus expressément du champ d'application du code. Dans d'autres pays, comme la France et les Pays-Bas, ces engins sont également exclus du droit maritime. En principe, pourtant, un hydravion est un engin qui flotte ou a flotté avec ou sans force motrice propre, avec ou sans tirant d'eau et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau. Cependant les hydravions sont tout d'abord des aéronefs[105]. Ils n'entrent en contact avec l'eau que lors du décollage, de l'amerrissage, du roulage et du stationnement. A titre de comparaison: un aéronef ne devient pas un véhicule routier, au motif qu'il prend appui sur des roues pour décoller, atterrir, circuler et stationner. En outre d'autres législations existantes considèrent déjà les hydravions comme aéronefs. Relevons la Loi (de droit public[106]) du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne[107]. Cette loi définit les aéronefs comme étant "tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air" (art. 1ier, deuxième alinéa). L'aéronef est défini de manière comparable dans divers arrêtés d'exécution comme "tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autre que les réactions de l'air sur la surface de la terre"[108]. Ces définitions, qui visaient d'ailleurs à exclure les aéroglisseurs[109], sont utilisées dans le texte proposé comme base pour la définition de la notion d'hydravion et sont en concordance avec la définition de l'aéronef dans le Livre 8 du Code civil néerlandais[110].

En ce qui concerne l'exclusion des hydravions il y a lieu de noter qu'à l'heure actuelle ces engins sont néanmoins soumis à certains règlements de navigation maritime. C'est ainsi que le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer définit le navire comme "tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau *et les hydravions*, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau"[111] et que

---

101 Voyez notamment Bonassies-Scapel, 107, n° 149; Rodière-du Pontavice, 41, n° 31 ; comparez Rodière LN, 8-10, n° 7.

102 Art. 8:1.1 NBW; Japikse, 48-49, n° 89.

103 Art. 3a.1 Livre 8 NBW; Japikse, 48, n° 89. Il y a lieu d'observer que les aéroglisseurs sont expressément exclus du champ d'application de la Convention LLMC (art. 15.5 (a)).

104 Art. 1.3.

105 Comparez, en ce qui concerne la Norvège, Falkanger-Bull-Brautaset, 44.

106 Lors de la préparation de la loi la possibilité a été évoquée d'étendre le chapitre I du projet en insérant des dispositions visant à régler des questions de droit privé, telles le statut de l'aéronef en temps qu'objet de droit, la saisie des aéronefs, le régime juridique du transport aérien et la responsabilité de l'exploitant ainsi que celle du transporteur. Cela n'a toutefois pas eu lieu parce qu'il est apparu que ces questions étaient insuffisamment mûres pour pouvoir être traitées dans une législation temporaire. En outre on était convaincu que la matière n'était pas encore mûre sur le plan international (*Doc. parl.*, Chambre, 1934-35, n° 54, 3).

107 Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, *Mon.b.*, 26 juillet 1937.

108 Art. 1 de l'AR. du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, *Mon.b.*, 1 décembre 1994; Art. 1 § 1 de l'A.R. du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles de pilote d'avion, *Mon.b.*, 9 mai 2008.

109 Naveau, J. et Godfroid, M., *Précis de droit aérien,* Bruxelles, Bruylant, 1988, 171, n° 117.

110 Art. 3a.1 du Livre 8 du Code civil néerlandais; Japikse, 46-49, n°s 86-90.

111 Art. 3, a) du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

le navire ou bateau est défini de façon identique dans le Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures comme étant "toute embarcation, y compris les objets sans déplacement *et les hydravions*, utilisée ou apte à être utilisée comme moyen de transport sur l'eau" (c'est nous qui mettons en italiques)[112]. Ces définitions ont pour but de soumettre les hydravions aux règles de la navigation maritime. Sur le plan international il peut p.ex. être fait état du Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, qui définit le "navire" comme "tout type d'engin aquatique, y compris un engin sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception d'un navire de guerre, d'un navire de guerre auxiliaire ou tout autre navire appartenant à un gouvernement ou exploité par lui, tant qu'il est utilisé exclusivement pour un service public non commercial"[113]. Ces extensions montrent que dans certaines matières spécifiques il peut tout de même être nécessaire de soumettre les hydravions au droit maritime. En ce qui concerne les matières de droit privé régies par le Code belge de la navigation une telle éventuelle extension est toujours possible par le biais d'un Arrêté royal pris sur la base de l'article 3.3 proposé. Une telle extension pourrait p.ex. être examinée en vue de l'application du droit de l'abordage. Il serait souhaitable, dans ce cadre, de prendre en considération des éléments de droit comparé.

3.44. Pour des raisons analogues les véhicules amphibies sont exclus de la définition du bâtiment. D'après sa destination primaire et son apparence, un véhicule amphibie est, en règle, plutôt un véhicule routier. La possibilité d'être utilisé sur l'eau est, en ce sens, subordonnée. Ici aussi toutefois, il reste qu'une éventuelle extension par Arrêté royal du champ d'application de certains régimes partiels – p.ex. le droit de l'abordage – pourrait être envisagée. A l'heure actuelle d'ailleurs, les véhicules amphibies sont déjà soumis à la réglementation de droit public en matière de navigation[114].

3.45. Dans la définition proposée aucune importance n'est accordée aux caractéristiques navales telles que la présence ou l'absence de moyens de propulsion propres (p.ex. un navire à moteur par opposition à une barge de poussage), la nature de ces éventuels moyens de propulsion (moteur, voile, rames, etc.), les dimensions et le tonnage (tirant d'eau, capacité ou port en lourd) et la présence d'un pont ou d'une cavité. Les bateaux gonflables, les radeaux de sauveteage, les jetskis, les planches à voile, les autres engins de plage répondant à la définition, sont des bâtiments au sens du code. Cette position se rallie non seulement à la jurisprudence française[115] et à la réglementation en vigueur de la circulation maritime[116], mais aussi, et surtout, à la réalité qui montre que ces engins participent tout autant à la circulation dans l'eau que les autres engins, et enfin à la finalité générale du code qui entend inclure la navigation de plaisance. Les objections invoquées en doctrine que les planches à voile sont des jouets, et non des navires, et que ces

---

112 Art. 1.01, a) du Règlement général de police du 24 septembre 2006 pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, *Mon.b.,* 3 octobre 2006. Dans le Règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur la notion de bateau est définie de façon comparable comme "un objet flottant, y compris un objet sans tirant d'eau *et un hydravion*, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de déplacement sur l'eau" (c'est nous qui mettons en italiques) (art. 2 de l'A.R. du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur, *Mon.b.*, 17 octobre 1992; comparez également l'art. 3, 1° de l'A.R. du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, *Mon.b.*, 1 septembre 1981).

113 Art. 3, d) du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, fait à New York le 15 novembre 2000, approuvé par la Loi du 24 juin 2004, *Mon.b.*, 13 octobre 2004.

114 L'art. 6.02.1 du Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures dispose:

> *Dans le présent chapitre, on entend aussi par menue embarcation, un convoi remorqué ou une formation à couple composés exclusivement de menues embarcations, ainsi que les véhicules amphibies.*

115 Voyez *supra*, n° 3.25.

116 Voyez notamment les art. 37*bis*, 39 et 44 du Règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge.

engins ne sont pas exposés aux périls de la mer[117], ne peuvent nullement convaincre. Ces engins naviguent bel et bien et leurs usagers sont exposés effectivement aux dangers de la mer, peut-être même plus qu'un marin professionnel à bord d'un navire de commerce de haute technologie. L'objection que le fait de soumettre les planches à voile etc. au droit maritime engendre une insécurité juridique au motif qu'il ne serait pas clair si toutes les règles du droit maritime s'appliquent[118], n'est pas non plus valable, car à l'occasion de la présente entreprise de codification le législateur peut précisément indiquer de façon explicite quelles règles ne s'appliquent éventuellement pas. En ce qui concerne les chaloupes de sauvetage et autres, il faut préciser que celles-ci ne connaissent pas d'existence individuelle dans la mesure où elles font partie des accessoires du bâtiment. Elles ne deviennent bâtiments au sens du code qu'à partir du moment où elles sont détachées du bâtiment et commencent par elles-mêmes à participer à la circulation dans l'eau.

3.46. La destination fonctionnelle du bâtiment (transport de marchandises, transport de passagers, promenades touristiques, remorquage, assistance, draguage, pilotage, manutentions portuaires telles que le chargement et le déchargement, habitation[119], activités militaires, service d'incendie, recherche scientifique, soins médicaux, surveillance policière, surveillance douanière, sauvetage de vies humaines, prévention et lutte contre la pollution de l'environnement, avitaillement offshore, extraction, transformation, stockage et transbordement en mer de pétrole, gaz et autres minéraux (il s'agit là des activités des FPSO mentionnés ci-dessus), activités de musées, services horeca, récréation, support de services publics, etc.) est également sans pertinence.

3.47. Contrairement à la Loi maritime actuelle, l'absence ou la présence d'un but de lucre est également sans importance[120]. Les bateaux de plaisance sont donc des bâtiments au sens du code, qu'ils soient utilisés à titre récréatif ou à titre commercial. Le patrimoine nautique qui répond à la définition tombe en principe également sous le code, qu'il soit exploité avec ou sans but de lucre. Une définition distincte du patrimoine nautique ou des bâtiments historiques s'est avérée inutile. Les navires d'Etat sont également des bâtiments, mais l'applicabilité du code est réglée de façon distincte au Chapitre 6 du Titre 2[121].

3.48. Les dispositions proposées ne contiennent pas de définition distincte de l'épave. Elles ne définissent pas non plus quand un engin perd sa qualité de bâtiment. Deux directives peuvent toutefois être utiles. Tout d'abord un engin perdra sa qualité de bâtiment au sens du Code belge de la navigation dès qu'un des éléments essentiels repris dans la définition légale ne sera plus présent. Tel sera surtout le cas lorsque l'engin ne sera plus apte à être utilisé comme moyen de circulation dans, sur ou sous l'eau. Un bâtiment qui a coulé au fond de la mer et ne peut plus être relevé, n'est évidemment plus un bâtiment. Il en va de même d'un bâtiment endommagé à la suite d'un abordage, d'un incendie, d'une explosion ou de toute autre cause, qui lui fait perdre les caractéristiques exigées par la loi et qui ne peut plus être réparé en vue de recouvrer sa qualité de bâtiment[122]. Un bâtiment qui est démoli ou mis à la casse perd également son caractère de

---

117 Van der Mensbrugghe, Y., "De zeilplank: strandtuig of vaartuig", in LA Tricot, (531), 535.

118 Van der Mensbrugghe, Y., "De zeilplank: strandtuig of vaartuig", 536.

119 Un bateau de plaisance qui, *de facto*, est utilisé principalement ou exclusivement comme seconde résidence ou appartement, reste un bâtiment au sens du code.

120 Voyez Livre bleu 1, 180, n° 1.217

121 Voyez à ce sujet Livre bleu 2.

122 Comparez, dans le cas d'un navire endommagé par le feu, Cass., 27 février 2009, www.cass.be et également la Section 10 du Norwegian Maritime Code relative aux 'Ships beyond Repair':

A ship shall be regarded as beyond repair

1) when it cannot be repaired, either where it is or at a place to which it can be moved,

bâtiment. Le moment précis où cela se produit ne peut être défini dans la loi. Il est toutefois raisonnable de prendre également en compte comme critère la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation[123]. Une deuxième directive est qu'une dégradation ou modification temporaire ne suffit pas à ôter au bâtiment sa qualification juridique. Cette position vaut déjà sous l'empire du droit actuel[124]. Le caractère d'une chose ne peut, en d'autres termes, pas changer à chaque instant et il ne faut pas qu'à un moment donné elle rentre dans la définition pour ne plus y rentrer à au moment ultérieur[125].

3.49. Tel que la disposition proposée l'indique clairement, les définitions ne valent que pour l'application du Code belge de la navigation. En d'autres termes, elles ne portent pas atteinte aux définitions figurant dans d'autres réglementations. A cet égard, la technique utilisée par l'actuelle Loi maritime est reprise.

3.50. En ce qui concerne les conventions internationales intégrées dans le Code belge de la navigation le principe est que les définitions générales commentées ici s'appliquent également, sauf dans la mesure où elles entraîneraient un rétrécissement du champ d'application du régime de la convention qui serait incompatible avec l'autonomie qui doit présider à son interprétation[126].

3.51. Pour être complet il faut souligner que d'autres réglementations contiennent des définitions qui soit se réfèrent directement aux définitions de la Loi maritime, soit en sont indirectement inspirées[127]. Bien qu'il soit indiqué, même après l'abrogation des articles 1ier et 271 de la Loi maritime, de continuer à interpréter ces autres réglementations – parmi lesquelles il y a lieu de mentionner en particulier le Décret flamand relatif au pilotage[128] – en conformité avec le sens desdites dispositions de la Loi maritime, il est préférable de modifier les définitions en question. Les définitions légales qui ne sont inspirées de la Loi maritime que sur le plan de leur rédaction restent, en tout cas provisoirement, valables telles quelles.

---

2) when it is not worth repairing because its value when damaged together with the anticipated cost of moving and repair will exceed its estimated value when repaired.

[...]

Voyez à ce sujet Falkanger-Bull-Brautaset, 46-47.

123 L'art. 4 de la Loi relative à l'enregistrement des navires dispose:

L'enregistrement est radié :

a) à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre;

b) sur déclaration du propriétaire ou d'office :

1° si le navire est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter;

2° si l'on est sans nouvelles du navire pendant six mois à partir du dernier appareillage ou à compter du jour de la réception des dernières nouvelles, sans que ceci puisse être imputé à une perturbation générale de l'information;

3° si le navire a été pris par des pirates ou des ennemis;

4° si le navire ou son propriétaire ou son armateur ou son armateur-gérant ne répondent plus aux conditions établies en vertu de l'article 3, § 1, de la présente loi.

124 *R.P.D.B.*, v° Navire, n° 12.

125 Comparez Japikse, 11, n° 17 et les citations.

126 Comparez au sujet du Livre 8 du NBW Japikse, 43, n° 77; voyez pour plus de détails art. 2.14 de l'Ebauche de Code belge de la navigation.

127 Voyez pour plus de détails Van Hooydonk, E., "Estuaire schepen, zee- en binnenwateren en onbevoegde geprivatiseerde loodsen", note sous Gand, 18 septembre 1997, AJT 2000-01, (82), *o.c.*, 84-85, n° 3.

128 L'art. 2, 1° du Décret flamand relatif au pilotage dispose:

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder:

1° "vaartuigen":

a. de vaartuigen omschreven in artikel I van boek II van het Wetboek van Koophandel;

b. de vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen met bestemming naar of komend uit zee;

c. de andere uitdrukkelijk bij besluit van de Vlaamse regering aangeduide vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen.

B.2. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LES CONCEPTS DE NAVIRE DE MER, EAUX MARITIMES ET BATEAU D'INTÉRIEUR]

A) TEXTE DE LOI

3.52.

8° "navire de mer": tout bâtiment qui dispose ou doit disposer d'une lettre de mer, d'un certificat de sécurité ou de tout autre acte officiel dont il ressort qu'il est apte à être utilisé dans les eaux maritimes, ainsi que tout bâtiment qui eu égard à sa construction est destiné à être utilisé dans les eaux maritimes ou qui à un quelconque moment pertinent pour la matière concernée est utilisé effectivement dans les eaux maritimes;

9° "eaux maritimes": toutes les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la mer;

10° "bateau d'intérieur": tout bâtiment qui n'est pas un navire de mer;

B) COMMENTAIRE

3.53. Au sein de la catégorie des bâtiments une distinction est faite entre les navires de mer et les bateaux d'intérieur. Ces concepts sont définis de façon entièrement nouvelle. Les définitions proposées tiennent compte des récentes évolutions technologiques, économiques et réglementaires.

3.54. Il y a lieu tout d'abord d'observer que les motifs qui, dans la Loi maritime de 1908, justifiaient que les bâtiments navigant à l'intérieur de la zone des trois milles nautiques soit légalement assimilés aux bateaux d'intérieur, sont dépassés. Cela s'explique par trois raisons.

Tout d'abord, d'après la doctrine[129] la *ratio legis* de cette assimilation était d'éviter que de tels petits navires de mer soient soumis à des obligations plus lourdes en ce qui concerne l'équipage et les qualifications du capitaine. De telles raisons sont, dans le contexte du Code belge de la navigation, sans pertinence, puisque ce code n'impose pas d'obligations et donc pas de charges en ce qui concerne l'équipage.

Deuxièmement, en examinant de plus près les travaux parlementaires relatifs à la Loi maritime de 1908, il apparaît toutefois que la distinction a également été instaurée en raison des différences existant au niveau du régime de l'immatriculation, ainsi qu'en vue d'exclure les petits navires côtiers de l'application des dispositions relatives à l'affrêtement et au prêt à la grosse[130]. Ces considérations ne sont plus non plus pertinentes, étant donné que le Code belge de la navigation ne modifie pas les régimes de l'enregistrement et de l'immatriculation, que le transport est – en partie du moins – soumis au régime imposé par les conventions internationales, et que le prêt à la grosse est supprimé du code.

Troisièmement, ce qui précède est encore plus vrai depuis que la Loi du 6 octobre 1987[131] a porté la largeur de la mer territoriale de la Belgique à 12 milles marins.

---

[129] Voyez notamment Libert, H. in De Weerdt I, 1, n° 1.
[130] Voyez notamment *Ann. parl.*, 22 novembre 1907, 68-69, 28 novembre 1907, 114-115 et 12 décembre 1907, 243-245.
[131] *Mon.b.*, 22 octobre 1987.

La conclusion est que la *ratio* de l'assimilation des navires côtiers aux bateaux d'intérieur dans la Loi maritime n'est plus pertinente aujourd'hui.

3.55. Lors de la première consultation l'ABDM a observé combien le critère de distinction entre les navires et les bateaux utilisé dans la Loi maritime, à savoir celui de l'usage habituel en mer, était vague.

En raison notamment de la progression des "low-profile coasters" et des navires estuaires, le critère de la navigation "habituelle" "en mer" ou "dans les eaux territoriales" utilisé dans les articles 1ier et 271 de la Loi maritime est, en effet, devenu difficile à manier, voire irréaliste.

L'utilisation, comme critère légal *primaire* pour distinguer les navires de mer des bateaux d'intérieur, de la navigation effective en mer (continue, principale ou habituelle) ou de l'exposition aux périls de la mer, critère qui tel qu'exposé est également utilisé dans d'autres pays[132], entraîne une insécurité juridique et des problèmes de preuve et est dès lors peu appropriée. Un exemple frappant en constitue la position défendue en doctrine belge selon laquelle il est question d'un navire "dès que le navire navigue *régulièrement et sérieusement* en mer[133]" (c'est nous qui mettons en italiques). Dans l'ancien droit néerlandais de tels critères étaient rejetés fermement: "niemand toch is in staat te zeggen", écrivait à juste titre Cleveringa, "bij het hoeveelste gebruik ter zee het karakter van zeeschip dan zou worden verkregen"[134]. S'ajoute à cela la question de savoir comment une partie adverse pourrait jamais rassembler la preuve des voyages maritimes et autres réellement effectués et de leur relation mutuelle. L'insécurité juridique serait menée à son comble si l'on faisait varier le statut du navire ou du bateau en fonction des circonstances du marché dans lequel l'exploitant doit opérer. Celles-ci peuvent en effet avoir pour conséquence qu'un navire utilisé temporairement dans les eaux intérieures ou désarmé temporairement perde *ipso facto* son statut de navire[135].

3.56. Le code proposé est construit sur le principe de la primauté du droit maritime. Les concepts et règles spécifiques du droit maritime s'inspirent de la notion de périls de la mer. Selon une conception classique, partagée dans divers systèmes juridiques, l'essence du navire réside dans le fait que, contrairement au bateau d'intérieur, il est exposé aux risques maritimes[136]. La notion sous-jacente des périls de la mer justifie que tous les navires de mer qui sont confrontés à ces périls, soient considérés comme navires de mer et soumis au droit maritime. En outre tous les bâtiments qui se rendent en mer doivent en principe respecter les mêmes règles de navigation. En d'autres termes, leur comportement nautique de fait doit lui-aussi satisfaire aux mêmes normes.

3.57. Une autre raison pour reconnaître une primauté au droit maritime est qu'en pénétrant profondément à l'intérieur des terres, une partie importante des eaux intérieures belges a un caractère maritime. Cela vaut entre autres pour l'Escaut maritime inférieur, qui a un régime hydraulique caractérisé par de fortes marées, le passage de l'eau de mer à l'eau douce et des conditions nautiques variables, où s'applique un régime de navigation proche du règlement de navigation maritime[137]. Dans les contextes international[138] et européen[139] l'Escaut est également

---

132 Voyez et comparez avec par ex. supra, n° 3.22.
133 *R.P.D.B.*, v° Navire, n° 9.
134 Cleveringa, 54-55.
135 Voyez pourtant en ce sens Van Aerde, 15, n° 10.
136 Comparez dans le même sens,avec Stevens Bva, 66-67, n° 135, en ce qui concerne la limitation de responsabilité.
137 Voyez l'A.R. du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur, *Mon.b.*, 17 octobre 1992.
138 Le Traité de séparation entre la Belgique et la Hollande de 1839 utilise de façon conséquente l'expression "l'Escaut et ses embouchures". Cette terminologie s'accorde aux caractéristiques typiques du fleuve telles qu'elles ont été décrites par le prof. Ch. de Visscher:

considéré comme faisant partie des eaux maritimes. Bien que du point de vue hydraulique leur régime ne soit pas maritime, le Canal Gand-Terneuzen, le Canal Baudouin, le Canal Bruges-Ostende et même le Canal Albert accueillent un trafic maritime intense. Bien que dans le cadre des définitions proposées l'on ait pas choisi de considérer ces cours d'eau comme eaux maritimes[140], la pénétration du réseau des voies navigables belges par la navigation maritime justifie d'autant plus la primauté du droit maritime. Pour une juste compréhension: cela ne signifie pas qu'un bateau-mouche qui navigue entre Anvers et le Deurganckdok, Lillo ou Doel doive être considéré comme navire de mer parce que dans l'Escaut maritime inférieur il se situe dans un environnement plus ou moins maritime. Afin qu'un tel bateau soit un navire, il faut qu'il réponde aux critères repris dans la loi. Lorsque le bateau y répond mais que, dans les faits, il opère sur l'Escaut, il reste toutefois un navire de mer.

3.58. Afin de rendre la délimitation aussi claire que possible, et afin de réduire les discussions quant au type de bâtiment à un minimum, la définition proposée du navire de mer fait tout d'abord référence, quelque peu par analogie avec les droits allemand, français et néerlandais[141], à la réalité administrative. Dans l'immense majorité des cas l'aptitude d'un bâtiment à naviguer en mer se déduira simplement des documents de bord officiels (lettre de mer, lettre de pavillon,

---

> *Pour apprécier exactement le régime instauré en 1839 et comprendre les raisons qui en justifient la révision, il est indispensable d'avoir nettement présentes à l'esprit les particularités très frappantes qui caractérisent la navigation sur l'Escaut. On peut les résumer dans les trois propositions suivantes: au point de vue économique, la navigation sur l'Escaut en aval d'Anvers est essentiellement une navigation maritime d'intérêt belge; [...]. La navigation scaldéenne est donc essentiellement une navigation maritime qui s'effectue en transit à travers le territoire hollandais; elle est essentiellement en provenance ou à destination des ports belges et avant tout d'Anvers* (De Visscher, Ch., *Le droit international des communications*, Gand/Paris, Buyens/Arthur Rousseau, 1924, 55).

Dans son examen historique du statut de l'Escaut, S.T. Bindoff décrit également expressément l'Escaut comme "a highway of maritime navigation" (Bindoff, S.T., *The Scheldt Question to 1839*, Londen, George Allen & Unwin, 1945, 3).

139 Dans l'annexe du Règlement (CEE) n° 281/71 de la Commission du 9 février 1971 relatif à la détermination de la liste des voies navigables à caractère maritime visée à l'article 3 sous e) du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil, du 4 juin 1970 (*J.O.C.E.,* L 33 du 10 février 1971, p. 11) tant le "Beneden-Zeeschelde/Escaut maritime inférieur" en Belgique que le "Westerschelde" aux Pays-Bas sont repris dans la liste des voies navigables à caractère maritime. Observons que la Commission européenne reprend la terminologie typique "Beneden-Zeeschelde" et "Escaut maritime inférieur", classique en droit public belge. Le Règlement (CEE) n° 281/71 susmentionné a été pris en exécution du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (J.OC.E., L 130 du 15 juin 1970, p. 4). Ce dernier Règlement vise à imposer aux Etats-membres la tenue d'une comptabilité des dépenses afférentes à la gestion des routes servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, dont, selon l'article 3, e) du Règlement n° 1108/70, sont exclues les "voies navigables à caractère maritime". Selon la même disposition, lors de l'élaboration de la liste des voies navigables à caractère maritime, la Commission doit notamment tenir compte "de la part du trafic assuré par la navigation intérieure sur les voies navigables à caractère maritime". Le fait que, dans le Règlement n° 281/71, la Commission européenne ait repris notamment le Westerschelde et l'Escaut maritime inférieur comme voies navigables à caractère maritime, prouve dès lors que la Commission reconnait que la navigation maritime est prédominante sur ces voies navigables. Le Règlement n° 1108/70 considère lui-aussi expressément l'Escaut comme voie navigable maritime:

- au sujet de l'Escaut belge l'article 8.7 parle textuellement du "bassin maritime de l'Escaut"; le texte anglais fait état du "maritime basin of the Scheldt", le texte néerlandais mentionne "het zeebekken van de Schelde", en allemand le texte se réfère à "die Scheldemündung", le texte espagnol "la cuenca marítima del Escalda", le texte italien "il bacino marittimo della Schelda", etc., ce qui montre encore une fois que le législateur européen considère spécifiquement l'Escaut comme un bassin maritime;
- à l'Annexe III C du Règlement il est fait état de données relatives aux remorqueurs qui empruntent les voies navigables régies par le Règlement; ainsi l'on reconnait implicitement qu'il n'y a pas lieu de comptabiliser les données relatives aux remorqueurs utilisés sur les voies navigables à caractère maritime, car ceux-ci sont soumis au régime des voies navigables à caractère *maritime*.

140 Comparez l'art. 4 du Livre 8 du Code civil néerlandais.

141 Dans le même sens, voyez également la position de G. Berlingieri citée dans Antapassis, A., "Brève analyse de certaines règles tirées de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes", DMF 2009, (322), 325.

certificats de sécurité[142]). Le fait de figurer dans par ex. le registre belge des navires de mer est déterminant[143]. Il n'y a toutefois aucune raison de ne prendre en compte le statut administratif que pour les bâtiments belges: le même critère vaut tout autant pour les bâtiments étrangers[144]. Tant pour les bâtiments belges que pour les bâtiments étrangers, il suffit donc qu'un seul document de bord officiel désigne le bâtiment comme navire de mer, pour qu'il soit considéré comme tel au sens du Code belge de la navigation[145]. De cette façon, le droit maritime privé se rattache mieux au droit maritime public et on réduit les confusions. De façon indirecte la primauté est reconnue aux définitions du droit maritime public de l'Etat du pavillon du bâtiment. Le fait que la détermination du statut juridique d'un bâtiment puisse de la sorte dépendre en partie d'un choix à faire par le propriétaire ou l'armateur lui-même[146], ne constitue pas un inconvénient, même bien au contraire. Le fait pour ce dernier d'opter, pour une matière déterminée, à l'intérieur du cadre de droit public en vigueur, pour le statut maritime, justifie, vu la primauté du droit maritime, la qualification du bâtiment comme navire de mer dans le cadre du Code belge de la navigation. Celui qui achète ou construit un bâtiment qui selon la loi qui régit son enregistrement est un navire de mer, ou celui qui choisit volontairement d'exploiter son bâtiment comme navire de mer, doit en d'autres termes accepter la conséquence que ce bâtiment sera également considéré comme navire de mer par le Code belge de la navigation. Lorsque un bâtiment possède – comme cela arrive fréquemment – à la fois un certificat de jaugeage maritime et un certificat de jaugeage pour la navigation intérieure, la primauté du statut comme navire de mer vaut également.

3.59. Lorsque le caractère maritime ne ressort pas des documents de bord, il peut encore toujours être déduit du fait que le bâtiment est destiné à être utilisé en mer, ce qui peut ressortir de sa construction, ou du fait qu'il soit habituellement utilisé en mer.

Ce critère complémentaire, qui ne sera en général utilisé que dans les cas limites, s'inspire dans une certaine mesure du Livre 8 du Code civil néerlandais[147], mais s'en écarte quand même de façon significative. En instaurant un rapport objectif avec la construction du bâtiment, la preuve s'en trouve facilitée. Les spécificités de la construction et les plans du bâtiment peuvent éventuellement clarifier la situation, et sont également susceptibles de procurer une certaine sécurité au bénéfice des tiers. Lorsqu'eu égard à sa construction un bâtiment est destiné à être utilisé en mer, il est sans importance qu'il soit effectivement utilisé en mer.

Contrairement au code néerlandais, il n'est pas non plus exigé qu'un tel bâtiment soit destiné exclusivement ou principalement à être utilisé en mer. A cet égard, la primauté est à nouveau donnée au droit maritime. Le texte proposé se rallie ainsi à l'avant-projet de code néerlandais[148] et à l'ancienne position allemande de Prüßmann et Rabe[149].

Le dernier sous-critère est celui de l'utilisation de fait en mer. Lorsque la qualité de navire de mer ne ressort pas des documents de bord et ne peut être déduite de sa construction, elle peut encore

---

142 Sur les exigences de sécurité, voyez en particulier Beckert-Breuer, 155-156, n° 420.

143 Comparez Japikse, 38, n° 66 et 41, n° 73. Notons toutefois que l'enregistrement comme navire de mer en Belgique s'effectue sur la base du certificat de jaugeage maritime, délivré par le SPF Mobilité et Transports. En fait, c'est là que se passe la qualification initiale du navire.

144 La solution est différente aux Pays-Bas: voyez Japikse, 43, n° 78.

145 Cela ressort du deuxième "ou" dans la définition. Comparez, au sujet d'un ponton affecté à des travaux d'entrepreneur pour lequel une lettre de jauge internationale avait été délivrée, Comm. Anvers, 26 février 1997, *J.P.A.*, 1998, 314.

146 Comparez les débats à ce sujet lors de la préparation de la Loi maritime de 1908: *Ann. parl.*, Chambre, 28 novembre 1907, en particulier 114.

147 Voyez PG Livre 8 du Code civil néerlandais, 46.

148 PG Livre 8 du Code civil néerlandais, 46.

149 Voyez Herber, 86.

toujours découler de l'usage de fait. Le critère est de savoir si, à un moment quelconque pertinent pour apprécier la matière concernée (p.ex. la situation juridique ou le litige), le bâtiment a été utilisé en mer. Sauf disposition dérogatoire, un bâtiment impliqué dans un événement de mer sera donc, en principe, soumis au droit maritime. Inversement, conformément aux critères commentés ci-dessus, un bâtiment qui en vertu de ses documents ou de sa construction est un navire de mer, conservera ce statut lorsqu'il se rendra dans les eaux intérieures et y sera impliqué dans un événement.

3.60. Le concept d'eaux maritimes est défini simplement comme étant toutes les eaux situées du côté de la ligne de base qui fait face à la mer. Il s'agit en particulier de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et de la haute mer. A cet égard il est sans pertinence de savoir quel Etat exerce la souveraineté ou des droits souverains sur les eaux maritimes.

3.61. Dans les définitions proposées du navire de mer et du bateau d'intérieur, des éléments tels que les dimensions, la nature de la propulsion et la destination fonctionnelle ne jouent aucun rôle. Une fabrique flottante ou une ville flottante peuvent être un navire, tout comme un scooter de mer, une planche à voile ou un canot pneumatique.

3.62. En conformité avec ce qui précède, les "low-profile coasters" qui disposent d'une lettre de mer mais qui peuvent également se présenter comme bateau d'intérieur et naviguent souvent dans les eaux intérieures, sont considérés comme navires de mer dans le contexte du Code belge de la navigation.

La même règle doit s'appliquer aux navires estuaires, c.à.d. aux bateaux d'intérieur qui naviguent dans une partie limitée des eaux côtières et sont spécialement adaptés à cet effet, notamment par l'augmentation du franc-bord et le renforcement de la proue. Ces navires relient les ports côtiers belges aux autres ports et au réseau européen des voies navigables et sont à présent soumis à des règles spécifiques qui déclarent applicables certaines parties de la réglementation maritime de droit public[150]. Selon une certaine doctrine ces navires sont également des navires de mer au sens de la Loi maritime[151]. Dans le cadre de la Loi relative à l'enregistrement des navires de tels navires "fluvio-maritimes" étaient considérés "sans aucun doute" comme navires de mer[152]. La jurisprudence s'est exprimée de manière diverse sur la question de savoir si les navires estuaires sont des navires de mer au sens de la Convention CLC de 1992[153]. Ils ont été considérés comme des bateaux d'intérieur dans le cadre des règles relatives à la saisie conservatoire des navires[154]. Cette discordance souligne encore une fois la nécessité d'une intervention législative (sans toutefois que celle-ci ne porte atteinte au principe de l'interprétation autonome des concepts utilisés dans les différentes conventions internationales). L'extension, sur la base du choix volontaire des armateurs concernés, que prend ainsi la navigation intérieure en direction de la mer, doit logiquement mener à reconnaître aux navires estuaires la qualité de navires de mer, également en droit maritime privé.

---

150 A.R. du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer, *Mon. b.*, 16 mars 2007.

151 Libert, H. in De Weerdt I, 4, n° 4; comparez toutefois Van Aerde, 14, n° 10

152 Van de Velde, J., "De Wet van 21 december 1990 betreffende de Registratie van Zeeschepen", *E.T.L.*, 1991, (485), 504.

153 Comm. Anvers, 24 juin 2009, NV RO-ROCO c.s. / SAPPHIRE SHIPPING SA c.s., A/08/00941 et A/08/01564, non publié, réformé par Anvers, 31 janvier 2011, SAPPHIRE SHIPPING SA c.s. / AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF met rechtspersoonlijkheid HAVEN OOSTENDE, 2009/AR/2208, non publié..

154 Saisies Anvers, 1 octobre 2009, SAPPHIRE SHIPPING SA / RO-ROCO NV, 09-4733-A, non publié; dans la même affaire Anvers, 31 janvier 2011, BELGISCHE STAAT / SAPPHIRE SHIPPING SA, 2009/AR/2199, non publié.

Il n'est pas accédé au souhait de l'autorité portuaire de Zeebruges de considérer les navires estuaires comme bateaux d'intérieur. Premièrement cela porterait atteinte à la systématique du Livre 3 du code et à son ensemble de définitions. Deuxièmement la qualification des navires estuaires comme navires de mer ne porte aucunement atteinte à la position concurrentielle des armateurs de ces navires et des ports où ils entrent. Le Livre 3 du Code belge de la navigation ne concerne en effet pas les normes d'exploitation de droit public mais uniquement les règles de droit privé. Il va de soi qu'en ce qui concerne les normes relatives à la sécurité et à l'équipage, le statut des navires estuaires sera revu en profondeur dans le cadre de la révision du droit maritime public, et qu'à cet égard il sera dûment tenu compte de l'impact éventuel sur les ports. L'application de certaines réglementations de droit privé intégrées au Livre 3, comme celles en matière de contrat de transport, est d'ailleurs déterminée par les conventions internationales, auxquelles le législateur national ne peut rien changer. D'autres réglementations intégrées dans le Livre 3 ne font pas ou font peu de distinction entre les navires de mer et les bateaux d'intérieur, de sorte que du point de vue des conditions économiques d'exploitation elles restent neutres[155]. Troisièmement la qualification comme navires de mer des bâtiments qui naviguent habituellement dans la mer territoriale a, lors de la première consultation, été soutenue par d'autres organisations telles la FEBELFIN et l'URAB. Quatrièmement l'option qui a été prise trouve également un appui en droit comparé: en France également les navires fluvio-maritimes sont considérés comme navires de mer[156].

Dans la même logique les remorqueurs de mer qui sont utilisés – éventuellement à titre temporaire – sur l'Escaut maritime inférieur, conservent également leur caractère de navire de mer.

3.63. Tel qu'il a déjà été indiqué ci-dessus, et tel qu'il a été confirmé lors de la première consultation par l'ABDM, la FEBELFIN, l'URAB et les KBZ-KBMA-BZB ainsi que par le HvB-A, il n'y a aucune raison de considérer, comme le fait pourtant la Loi maritime, les dragueurs comme étant par définition des bateaux d'intérieur. Dans le Code belge de la navigation les dragueurs sont classés comme navires de mer ou bateaux d'intérieur selon les critères ordinaires.

B. 3. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LA NOTION D'ÉLÉMENTS DU BÂTIMENT]

A) TEXTE DE LOI

3.64.

11° "éléments du bâtiment": tout ce qui fait partie du bâtiment, en particulier:
a) la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à sa conduite;
b) les autres choses attachées au bâtiment de manière telle qu'elles ne peuvent en être séparées sans leur ou lui occasionner de dommages significatifs;
c) les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure;

B) COMMENTAIRE

3.65. Comme il a été mentionné ci-dessus[157] il n'y a pas dans la Loi maritime de définition générale des notions d'éléments du bâtiment et d'accessoires du bâtiment. En matière de privilèges maritimes il existe en revanche une définition spécifique des accessoires du navire et du

[155] Sauf le régime en matière de limitation de responsabilité (voyez Livre Bleu 4).
[156] Vialard, 238, n° 277, en particulier la note infrapaginale 2.
[157] Cf. *supra*, n° 3.16.

fret, empruntée à la Convention de 1926 relative aux privilèges et hypothèques maritimes (art. 23, §2) dont la terminologie est toutefois discutable[158], et en outre la Loi maritime dispose que l'hypothèque maritime s'étend en principe aux "agrès, apparaux, machines et autres accessoires" (en néerlandais : "tuig en takelage, machines en ander toebehoren"[159]) (art. 27). Dans le Livre I du Code de commerce, "tout achat ou vente d'agrès, apparaux et avitaillements" est réputé être un acte de commerce.

Cependant la délimitation précise des notions d'éléments du bâtiment et d'accessoires du bâtiment est de la plus grande importance pour d'autres matières également. L'on songe notamment à l'objet de la vente d'un bâtiment, à l'accession, à la question de savoir si un abordage a eu lieu, à la saisie conservatoire et à la saisie-exécution des bâtiments ainsi qu'aux clauses de réserve de propriété lors de travaux de construction et de réparation.

La doctrine belge a tenté de clarifier les choses. C'est ainsi que Delwaide définit les accessoires du navire comme "de zaken die geen deel uitmaken van het schip doch die niet van het schip kunnen weggenomen worden zonder een normale zeevaart onmogelijk te maken". Font selon lui partie de ceux-ci les lits et la literie de l'équipage, mais pas les soutes ni les provisions[160]. Inspiré par la jurisprudence néerlandaise, Den Haerynck écrit notamment que l'on peut parler d' éléments du bâtiment lorsqu'à défaut de ceux-ci, le bâtiment est inachevé ou incomplet. Ainsi le moteur du bâtiment fait partie des éléments du bâtiment; le fait que l'élément puisse être détaché sans endommager le bâtiment, n'empêche pas qu'il constitue néanmoins une composante essentiel du bâtiment. Selon le même auteur il y a peu de controverse quant au fait que p.ex. les ancres, les chaînes d'ancres, le radar, l'équipement radio, les chaloupes de sauvetage e.a. doivent être qualifiées comme éléments du bâtiment. Il observe en revanche que la qualification d'autres choses telles les provisions de bouche et les soutes fait quant à elle bel bien l'objet de discussions[161]. Dans la jurisprudence, il a été estimé de manière générale que les bâtiments se composent de "de romp of het casco, de opbouw, het tuig en de uitrusting, de voortstuwingsmiddelen en stuurinrichting, en de inventaris, zijnde het geheel der aanwezige voorwerpen"[162].

Il est évident qu'une définition légale est souhaitable. Outre l'importance de la problématique, l'insécurité juridique ambiante et la désuétude des termes légaux tel celui d'"agrès et apparaux", les exemples étrangers peuvent également être mentionnés à l'appui de la nécessité d'une définition légale. L'Allemagne et les Pays-Bas connaissent un régime légal exprès avec des critères de distinction clairs, basé et ensuite développé sur une doctrine et une jurisprudence sophistiquées, qui, bien que n'excluant bien entendu pas tous les cas limites, semble offrir un bon point de repère au monde des affaires et aux praticiens du droit. Le droit maritime français[163], dont le droit belge actuel en la matière est issu, semble moins raffiné et est dès lors moins utile

---

158 Voyez *infra*, n° 3.448.

159 Observons que selon les dictionnaires contemporains "agrès" signifie "takelage" en néerlandais, de sorte que l'ordre des mots est différent en néerlandais par rapport au français. Dans l'ancienne doctrine française les "agrès" étaient entendu de façon plus large comme

> *les différents objets qui forment l'appareil indispensable pour mettre un vaisseau en état de naviguer, tels que la chaloupe, le canot, [...] les mâts, les voiles, les cordages, les ancres, etc., qui ne font pas cependant partie intégrante du navire, et peuvent en être détachés sans fracture : il faudrait aussi comprendre dans les agrès, les canons destinés à l'armement du navire et disposés pour son usage habituel* (Alauzet, I., *Commentaire du code de commerce et de la législation commerciale,* III, Paris, Cosse et Marchal, 1857, 6, n° 1051; Pardessus, J.-M., *Cours de droit commercial,* II, Bruxelles, Hauman et C^e^, 1842, 3-4, n° 599; pour une interprétation contemporaine, voyez Houtcieff, D., Droit commercial, Paris, Sirey, 2008, 82, n° 197).

160 Delwaide SB, 10-11, n° 8.

161 Den Haerynck, W., "Beslag op "bunkers"", *LA Libert*, (89), 91-92.

162 Anvers, 5 mai 2008, *RHA* 2008, 134.

163 Voyez notamment Rodière LN, 24-26, n° 16.

comme référence sur ce point. A défaut de régime légal l'on peut ici aussi faire abstraction du droit anglais.

Lors de la rédaction du texte légal l'équilibre des intérêts en présence doit être gardé à l'esprit. Le propriétaire du bâtiment et les créanciers d'une part ont intérêt à ce que la notion d' éléments du bâtiment soit définie de façon aussi large que possible, car elle renforce la fonction du bâtiment comme sûreté de financement et objet de recours. D'autre part une conception plus étroite permet plus de souplesse dans l'exploitation, ainsi que l'utilisation par les créanciers de mécanismes de sûreté spécifiques par rapport à certains éléments.

3.66. Les définitions proposées ici sont basées en premier lieu sur le Livre 8 du Code civil néerlandais, ses travaux préparatoires[164] et les commentaires auxquels il a donné lieu[165]. En conséquence une distinction est faite entre les éléments du bâtiment, les accessoires du bâtiment et les choses qui ne sont ni l'un ni l'autre. En droit allemand la même distinction est faite, à laquelle s'ajoute encore une distinction supplémentaire entre les éléments du bâtiment substantiels et ceux qui ne le sont pas. Sur cette dernière sorte de choses les tiers peuvent encore faire valoir des droits propres, comme une réserve de propriété[166]. Pour des raisons de simplicité et de maniabilité du texte légal et compte tenu du régime spécifique proposé en matière d'inscription des droits sur les accessoires du bâtiment (art. 3.11), qui est, par ailleurs, également emprunté au droit néerlandais, cette distinction supplémentaire du droit allemand n'est toutefois pas transposée dans l'Ébauche du Code belge de la navigation.

3.67. Dans la définition proposée les éléments du bâtiment sont tout d'abord définis à l'aide d'une description générale, pour ensuite mentionner expressément sous a) certains éléments de base qui, à l'étranger[167] également, sont sans la moindre hésitation considérés comme tels (la coque, la superstructure, dont le pont, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à la conduite du bâtiment[168]).

3.68. Sous b) figure une définition des autres choses attachées au bâtiment. Le régime général des éléments du bâtiment et accessoires est emprunté au Livre 3 du Code civil néerlandais qui s'applique également aux bâtiments (art. 4). Cela implique p. ex que les feuilles d'acier qui sont incorporées dans la coque deviennent des éléments du bâtiment. Il en va de même du bastingage et d'une piscine intégrée au pont qui sont également à considérer comme éléments du bâtiment.

3.69. La désignation, sous c), des outils de propulsion, engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et de tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure comme éléments du bâtiment, résulte de la simplification du texte légal néerlandais correspondant (art. 1.3 du Livre 8 du Code civil néerlandais[169]) et d'entretiens informels avec des experts belges dont il est apparu qu'il était souhaitable de mentionner expressément les engins et outillages nécessaires à la manutention des marchandises et autres instruments analogues. L'on

---

164 PG Livre 8 Code civil néerlandais, 25 et suivants.

165 Japikse, 13-37, n°s 21-63; voyez également Wiersma, H.W., "Scheepstoebehoren en scheepsbestanddelen volgens boek 8 BW en volgens het overgangsrecht", *W.P.N.R.*, 1992, 819-829.

166 Voyez Rabe, 33-34, n°s 1-8.

167 Voyez p. ex. Aeby-Deceuninck HBAR, 10, n° 2 et comparez p. ex. Rabe, 34, n° 6 et aussi Athanassopoulou, V., *Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge*, Tübingen, Mohr Siebeck, 2005, 6.

168 De façon conséquente, un gouvernail démontable fait également partie des éléments du bâtiment. Les locaux destinés à l'équipage appartiennent également à la "superstructure". Le critère de distinction alternatif de ce qui est nécessaire à la navigabilité du bâtiment, est inadéquat parce que les provisions de bouche, p. ex., en font également partie, alors qu'elles ne font manifestement pas partie des éléments du bâtiment.

169 "Voortbewegingswerktuigen en andere machinerieën worden bestanddeel van het schip op het ogenblik dat, na hun inbouw, hun bevestiging daaraan zodanig is als deze ook na voltooiing van het schip zal zijn".

songe notamment aux panneaux de cales, treuils fixes, mâts de charge et grues de pont, aux installations de réfrigération et aux réservoirs ou citernes, à la tuyauterie, aux robinets, pompes resp. installations de suçage des navires-citernes et dragueurs. Tombent notamment également sous le texte légal les moteurs destinés à produire de l'électricité ainsi que les installations de chauffage et de conditionnement d'air.

En ce qui concerne ces engins et dispositifs le texte pose l'exigence spécifique qu'ils soient attachés à perpétuelle demeure, ce qui pour ces engins constitue ainsi une *lex specialis* qui prime sur d'autres critères plus généraux. Le fait que des travaux doivent encore être effectués plus tard, comme la fixation de l'arbre d'hélice et le raccordement de la tuyauterie, est sans pertinence. L'enlèvement temporaire en vue d'un entretien ou d'une réparation n'ôte pas aux engins de propulsion leur statut d' éléments du bâtiment. Le droit de rétention du réparateur de bâtiments régi par l'article 3.51 continuera à s'étendre à ces éléments du bâtiment, même en cas d'enlèvement temporaire du bord. En conformité avec les critères usités un moteur hors-bord attaché de façon non-inamovible ne fait pas partie des éléments du bâtiment, contrairement à un moteur hors-bord fixé de façon inamovible qui en fait partie. Un spreader embarqué (en particulier par un affrêteur) en vue de la manutention de conteneurs dans certains ports d'escale ne fera pas partie des éléments du bâtiment. Il semble aussi que dans certains cas des citernes destinées au chargement de marchandises spéciales à bord de bateaux d'intérieur restent la propriété des firmes industrielles. Cet exemple justifie une interprétation flexible de la disposition proposée.

B. 4. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LA NOTION D'ACCESSOIRES DU BÂTIMENT]

A) TEXTE DE LOI

3.70.

12° "accessoires du bâtiment": les biens de consommation se trouvant à bord qui sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du bâtiment, ainsi que les choses, à l'exclusion des éléments du bâtiment**, mises à bord en vue d'y être utilisées durablement, en particulier lorsque:**
a) leur présence à bord est imposée par ou en vertu de la loi; ou
b) ils doivent être reconnus comme tels en raison de leur forme; ou
c) ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du bâtiment;

B) COMMENTAIRE

3.71. La définition des accessoires du bâtiment ne s'inspire que dans une mesure limitée du Livre 8 du Code civil néerlandais[170]. Le texte proposé est plus abstrait, plus simple et plus large.

3.72. Tout d'abord le texte proposé choisit de donner aux biens de consommation, tels les soutes ("bunkers"), les vivres, la pharmacie de bord et le fardage, le statut d'accessoires du bâtiment.

Il est ainsi dérogé au droit néerlandais[171] et la controverse qui sévit en droit belge[172] se voit aplanie. Le point de vue selon lequel les biens de consommation en question constituent bel et

[170] Voyez à ce sujet supra, n° 3.27.
[171] Japikse, 19, n° 32.
[172] Voyez notamment Delwaide SB, 11, n° 8; Den Haerynck, W., "Beslag op "bunkers"", *o.c.*, 92; *R.P.D.B.*, v° Navire, n° 16.

bien des accessoires du navire, prévaut en Allemagne[173] et, en ce qui concerne les soutes, également en France[174].

Il serait pour le moins étrange – tel qu'il sera justifié ci-dessous – de considérer comme accessoires du bâtiment le service de table, les gants de toilette dans les cabines des passagers ou le projecteur de cinéma du bâtiment, mais pas les soutes, les vivres ou les médicaments. Le fait est et demeure qu'un bâtiment ne peut naviguer sans combustibles.

En outre il faut ici aussi tenir compte de la réglementation de droit public. En ce qui concerne la nourriture de l'équipage et des personnes embarquées le Règlement sur l'inspection maritime contient plusieurs règles assorties de sanctions pénales[175]. Il serait dès lors artificiel d'exclure les biens de consommation des accessoires du bâtiment.

Dans les propositions à expliquer ailleurs sur le droit procédural de la navigation, nous aborderons plus en détail le caractère souhaitable d'un régime légal spécifique concernant la saisie de soutes selon le droit commun[176].

3.73. En ce qui concerne les choses autres que les biens de consommation, la définition met l'accent sur le fait qu'elles doivent être destinées à être utilisées durablement à bord. La forme de la chose comme critère de reconnaissance comme accessoires du bâtiment ne constitue pas, contrairement au Livre 8 du Code civil néerlandais, une condition devant être remplie de façon cumulative, mais simplement une indication supplémentaire. Deux autres indications ont encore été ajoutées: la présence à bord imposée par ou en vertu de la loi, et le caractère nécessaire ou utile pour l'usage normal du bâtiment. La référence aux exigences légales crée un lien avec le Règlement sur l'inspection maritime, qui prescrit en détail l'équipement devant se trouver à bord. Cette dernière indication n'est toutefois pas toujours déterminante. Le Règlement sur l'inspection maritime réglemente également la présence de l'équipement dit non réglementaire[177], et de façon générale il n'y a pas de raison de refuser la qualité d'accessoires du bâtiment aux investissements qui sont utiles, en particulier pour la sécurité de la navigation, et qui ont été faits par le propriétaire du bâtiment sans qu'il y soit obligé. Considérés dans leur ensemble, le critère et les trois indications mènent à une conception plutôt large de la notion d'accessoires du bâtiment.

3.74. Parmi ce qui peut normalement être considéré comme faisant partie des accessoires du bâtiment, ont peut citer: les ancres, les chaloupes de sauvetage[178], les bouées de sauvetage, les amarres, les cordages, les feux susceptibles d'être déconnectés aisément, le matériel de pêche, les voiles, les vaigres, le matériel destiné à couvrir les cales (pour autant qu'il ne constitue pas des éléments du bâtiment), ainsi que le matériel nécessaire au calage, à la fixation et à l'arrimage; également les livres de bord[179]. Ne constituent en revanche (notamment) pas des accessoires du bâtiment: les conteneurs vides appartenant à l'armement ni bien entendu la cargaison elle-même; ces choses ne sont pas destinées à être utilisées durablement à bord mais à être transférées à l'aide du bâtiment d'un endroit à un autre. Pour la même raison les allèges à bord d'un navire LASH ne peuvent normalement pas non plus être considérées comme accessoires du bâtiment. Les objets muni d'un nom ou d'un logo figurant sur l'inventaire des cabines de paquebots, ou qui sont

---

173 Herber, 88; Rabe, 35, n° 15.

174 Voyez Cass. fr., 13 janvier 1998, *D.M.F.*, 1998, 823; Ndende, M., "La problématique de la saisie des soutes: la restauration de l'autorité du droit maritime", *D.M.F.,* 1998, 771-787.

175 Voyez notamment les art. 141 et 143.

176 Voyez Livre Bleu 10.

177 Art. 89.

178 Comparez le § 478 HGB et à ce sujet Rabe, 35-36, n° 18.

179 Dans la pratique ces derniers sont d'ailleurs généralement exclus de la vente du navire. Selon l'art. 8 de la SALEFORM 1993 le vendeur peut conserver les livres de bord mais l'acheteur a le droit d'en prendre une copie.

adaptés spécialement au navire ou à la cabine, et qui ont donc une forme spécialement reconnaissable en tant qu'accessoires du bâtiment, en feront certainement partie[180], mais la même règle vaut pour l'inventaire de cabine sans forme ou apparence spéciales. En effet la literie et les couverts de table sont toujours nécessaires pour que le bâtiment soit opérationnel[181]. L'équipement d'une salle de cinéma à bord d'un paquebot de croisière fait également partie des accessoires du bâtiment, tout comme les appareils de télévision ou de vidéo destinés à l'équipage qui ne sont pas fixés de façon permanente.

3.75. Pour acquérir le statut d'accessoire du bâtiment une première présence à bord est requise. L'enlèvement temporaire du bord ne modifie pas la qualité d'accessoire du bâtiment; le statut d'accessoire du bâtiment ne prend fin que lorsque l'objet perd sa destination à être utilisé durablement à bord ou, dans le cas des biens de consommation, est consommé.

3.76. Contrairement au Livre 8 du Code civil néerlandais, les moyens de navigation et de communication – qui font souvent l'objet de clauses de réserve de propriété – ne sont pas désignés comme catégorie d'accessoires du bâtiment distincte. Concrètement il s'agit p.ex. d'équipements de radio, fax, radar et boussole, qui en vertu du Règlement sur l'inspection maritime doivent d'ailleurs obligatoirement se trouver à bord[182] et qui, ne fût-ce que pour cette raison doivent être considérés comme accessoires du bâtiment. Dans le Livre 8 du Code civil néerlandais les moyens de navigation et de communication ne deviennent accessoires du navire qu'à partir du moment où ils sont rattachés matériellement au navire, de sorte que la simple mise à bord ne suffit pas. Une telle distinction ne semble pas nécessaire, puisque de toute façon selon l'article 3.11 le statut de la propriété de tous les accessoires du bâtiment peut être déterminé contractuellement. Le critère néerlandais du rattachement matériel semble en outre trop étroit, parce que dans le cas contraire certains moyens de navigation et de communication qui ne sont pas rattachés au bâtiment, alors que d'évidence ils sont nécessaires pour la sécurité de la navigation voire requis par la réglementation de droit public évoquée ci-dessus, ne sont pas inclus dans la définition des accessoires du bâtiment. Il s'agit p.ex. des sextants, qui en Allemagne sont également considérés comme faisant partie des accessoires du navire[183], et des cartes marines, dont la présence à bord est également imposée par le Règlement sur l'inspection maritime[184].

Les moyens de navigation et de communication qui ne sont pas susceptibles d'être détachés du bâtiment, sans entraîner de dommages significatifs pour eux ou pour le bâtiment, doivent en tout cas être considérés comme éléments du bâtiment . Les moyens de navigation et de communication qui répondent à la définition des accessoires du bâtiment et qui tombent également sous la catégorie visée au 11° de "les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure", doivent être considérés comme accessoires du bâtiment, parce que la définition concernée constitue à cet égard une *lex specialis*[185]. Les moyens de navigation et de communication mis à bord temporairement, p.ex. pour effectuer des essais, ne constituent ni des éléments du bâtiment ni des accessoires du bâtiment. Cela découle du critère général commenté ci-dessus selon lequel la mise à bord doit servir à l'usage durable à bord du bâtiment.

3.77. Dans le texte proposé on a renoncé à l'instauration d'une indication additionnelle relative à l'inscription des choses dans l'inventaire du navire, comme cela figure dans la législation

---

180 Voyez concernant tout ceci en particulier Japikse, 19, n° 32 et les citations.
181 En ce sens Falkanger-Bull-Brautaset, 47.
182 Voyez les art. 79 et suivants du Règlement sur l'inspection maritime.
183 Rabe, 34, n° 10.
184 Voyez en particulier l'art. 78.
185 Comparez sur ce dernier point Japikse, 29, n° 52.

allemande[186]. Il s'est avéré que le concept d'inventaire du navire n'était pas univoque et que l' indication en question aurait peu d'utilité dans la pratique, et qu'elle pourrait même être susceptible d'engendrer des abus.

3.73. La définition proposée des accessoires du bâtiment (tout comme d'ailleurs celle des éléments du bâtiment) vaut, sauf dérogation en vertu de dispositions spécifiques, pour l'application de tout le Code belge de la navigation, y compris les dispositions relatives aux privilèges et hypothèques sur bâtiments. L'on crée ainsi une situation plus simple qu'aux Pays-Bas, qui suite à l'intégration dans leur législation du Premier Protocole à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, utilisent pour ces deux matières une définition dérogatoire[187].

3.78. Les choses qui ne sont ni éléments du bâtiment, ni accessoires du bâtiment, sont des choses isolées, qui n'ont pas de statut particulier dans le cadre du Code belge de la navigation.

B. 5. ARTICLE 3.2. LES ÉLÉMENTS ET LES ACCESSOIRES DES BÂTIMENTS EN CONSTRUCTION

A) TEXTE DE LOI

3.79.

Article 3.2. Les éléments et les accessoires des bâtiments en construction

Les définitions visées à l'article 1, 11° et 12° valent également pour les bâtiments en construction.

B) COMMENTAIRE

3.80. La disposition proposée prévoit que la définition des éléments du bâtiment et celle des accessoires du bâtiment valent également pour les bâtiments en construction et correspond à une disposition expresse du Livre 8 du Code civil néerlandais (art. 1.6).

Il n'est pas nécessaire de préciser que ces définitions valent également pour les bâtiments en transformation ou en réparation, étant donné que ces bâtiments existent déjà et que par hypothèse ils continuent à satisfaire à la définition du bâtiment du Code belge de la navigation, de sorte que les définitions des éléments du bâtiment et des accessoires du bâtiment s'y appliquent automatiquement.

[186] § 478 HGB et à ce sujet Rabe, 36, n° 19.
[187] Voyez Japikse, 20-21, n° 34.

B. 6. ARTICLE 3.3. DÉROGATIONS

A) TEXTE DE LOI

3.81.

Article 3.3. Dérogations

Le Roi peut:

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

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

3° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme bateaux d'intérieur des bâtiments qui conformément au § 1 ne constituent pas des bateaux d'intérieur;

4° soustraire les bâtiments, navires de mer et bateaux d'intérieur qu'Il désigne à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution;

5° définir les éléments et les accessoires de tous les bâtiments, navires de mer, bateaux d'intérieur ou bâtiments en construction, ou de certains d'entre eux, de manière plus précise ou, si nécessaire en vue de l'application des dispositions qu'Il désigne, de manière dérogatoire.

B) COMMENTAIRE

3.82. Comme dans la Loi relative à l'enregistrement des navires[188], dans le Livre 8 du Code civil néerlandais[189] et dans le Merchant Shipping Act anglais[190] le pouvoir exécutif se voit attribuer le pouvoir d'adapter les définitions légales, et partant le champ d'application du régime légal, par Arrêté Royal.

Ceci est nécessaire pour cinq raisons.

Tout d'abord il est impossible de délimiter dans le Code de façon ultime les engins qui constituent encore tout juste un bâtiment, un navire de mer ou un bateau d'intérieur, et les engins qui ne le sont tout juste plus. La disposition commentée ici est un filet destiné à saisir des situations particulières, concrètes[191].

188 Art. 1, § 2.
189 Art. 1.2, 2.2 et 3.2. Il n'a toutefois pas encore été fait usage de cette faculté (Japikse, 13, n° 20, 40, n° 70 et 52, n° 96).
190 Section 311.
191 Comparez, concernant la Loi relative à l'enregistrement des navires, *Doc. parl.*, Chambre, 1989-90, n° 1207/1, 12.

Deuxièmement la nature de la matière peut requérir que pour certains types de bâtiments des règles dérogatoires soient instaurées. C'est déjà le cas dans le droit maritime actuel p.ex. en matière de limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

Troisièmement il peut être nécessaire d'instaurer des définitions dérogatoires ou exceptions en vue d'une application correcte des conventions internationales, dont certaines connaissent des concepts, définitions ou sphères d'application spécifiques. A cet égard, il convient de rappeler que l'obligation d'interprétation autonome des conventions a été explicitée dans le code[192].

Quatrièmement la possibilité de déroger est nécessaire afin de pouvoir réagir aux développements technologiques. La technique des bâtiments est en évolution constante et souvent des évolutions inattendues se font jour (comme récemment la réutilisation de la propulsion éolienne en marine marchande). Pour cette raison il est également souhaitable de prévoir la possibilité de définir les concepts d' éléments du bâtiment et d'accessoires du bâtiment de façon plus précise ou, si nécessaire pour l'application de dispositions à désigner, de façon dérogatoire.

Cinquièmement la possibilité de déroger peut être utile pour combler les lacunes de la loi. L'on peut songer ainsi à la suggestion faite récemment par le Conservateur des hypothèques maritimes en ce qui concerne la constitution d'hypothèques maritimes sur les parcs éoliens en mer[193].

3.83. Dans la pratique, les dérogations et précisions visées dans la disposition proposée concerneront le plus souvent des catégories à définir de façon générale. A condition que le principe d'égalité soit respecté, des dérogations ou précisions pourront également être introduites en ce qui concerne des bâtiments ou autres choses déterminés, individualisés.

B.7. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LES NOTIONS DE REGISTRE DES BÂTIMENTS, REGISTRE DES NAVIRES DE MER, REGISTRE DES BATEAUX D'INTÉRIEUR ET REGISTRE BELGE DES BÂTIMENTS]

A) TEXTE DE LOI

3.84.

13° "registre des bâtiments": le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur, selon le cas;
14° "registre des navires de mer": le registre des navires visé à […];
15° "registre des bateaux d'intérieur": le registre matricule visé à […];
16° "Registre belge des Bâtiments": l'autorité visée à [...];

B) COMMENTAIRE

3.85. Les définitions figurant dans la disposition ici proposée vont de soi et ne nécessitent que peu de commentaires. On peut s'attendre à ce qu'elles soient également utiles pour la rédaction du Livre 2 de droit public de l'Ebauche de Code belge de la navigation, de telle sorte qu'elles trouvent finalement leur place dans les dispositions générales du Livre 1. Les références à reprendre dans les définitions aux points 14° et 15° sont des références aux dispositions de droit public pertinentes à reprendre dans le Livre 2 (dans la législation en vigueur, il s'agit du registre des navires visé dans la Loi relative à l'enregistrement des navires et du registre des bateaux de navigation intérieure visé à l'article 272bis de la Loi maritime).

192 Voyez l'art. 2.14 de l'Ebauche de Code belge de la navigation.
193 Voyez De Latte, G., "Is vestiging van hypotheek mogelijk op windmolenparken op zee ?", *J.P.A.*, 2009, 1-16.

D'une manière générale, la terminologie proposée a été simplifiée à l'extrême afin d'être facile à utiliser pour le monde maritime et portuaire et pour le praticien du droit, tout en étant reconnaissable et attirante sur le plan international.

3.86. L'expression "le registre matricule des bateaux d'intérieur" ne figure pas en tant que telle dans l'actuel article 272*bis* de la Loi maritime, mais bien dans sons arrêté d'exécution, à savoir l'Arrêté Royal du 5 septembre 1908 réglant la tenue du registre matricule et la forme des inscriptions en matière d'hypothèque fluviale[194]. Le Conservateur des hypothèques maritimes avait déjà plaidé en faveur d'un changement de nom, à savoir celui de "register der binnenschepen"[195]. La préférence va toutefois au terme plus simple et plus attractif de "binnenschepenregister".

3.87. La nouvelle dénomination Registre belge des Bâtiments est proposée pour désigner, dans le cadre du Code belge de la navigation, l'autorité chargée de la tenue des registres des bâtiments et de la publicité des droits sur les bâtiments . Dans la Loi maritime, il s'agit du "conservateur des hypothèques maritimes".

Bien que la dénomination "conservateur des hypothèques maritimes" soit généralement acceptée, un changement de nom s'impose, au sein de la terminologie du Code belge de la navigation.

La première raison en est que la dénomination actuelle ne correspond pas à la réalité. Elle suggère que l'instance concernée ne s'occupe que de l'inscription des hypothèques maritimes ou tout au plus également d'autres questions relatives à la publicité des droits réels sur les bâtiments. En réalité les compétences du Conservateur des hypothèques maritimes sont beaucoup plus larges puisqu'il est, notamment, également chargé de l'enregistrement et de l'immatriculation de droit public des bâtiments. Cette compétence est en quelque sorte plus fondamentale encore que celle de droit privé, car l'enregistrement ou l'immatriculation précède la publicité des droits réels et en constitue même une condition. La nouvelle dénomination proposée reflète donc mieux la réalité et l'essence des compétences de l'instance en question.

Deuxièmement le Conservateur des hypothèques maritimes lui-même utilise déjà une terminologie analogue dans sa propre communication externe. C'est ainsi que l'on peut lire sur le site internet au nom illustratif de www.shipregistration.be:

> *The Belgian ship mortgage registry, also called* "ship registry" *or* "registry"*, is established at B-2000 Antwerp, Frankrijklei 73 [...].*
> *The business of the ship registry is to register* ships under Belgian flag*, to record property interests and other rights in rem in ships as well as mortgages, arrests and other charges against ships, and to issue certificates related to these registrations and entries*[196].

Troisièmement une terminologie analogue est utilisée dans de nombreux Etats de pavillon étrangers (p.ex. l'Allemagne, l'Angleterre, les Pays-Bas et la Norvège).

Quatrièmement l'ancrage et la reconnaissance de l'instance concernée dans la *lex specialis* que constitue le Code belge de la navigation, est de nature à consolider sa continuité autonome, à la lumière de possibles tentatives visant à l'intégrer dans l'administratien publique ordinaire, en particulier dans le SPF Finances.

---

194 *Mon.b.*, 25 septembre 1908, tel que modifié.
195 De Latte TRS, 67, n° 151.
196 Les caractères non-cursifs indiquent qu'ils sont en gras dans l'original.

Cinquièmement, l'instauration d'une nouvelle dénomination constitue peut-être même le premier pas vers la gestion indépendante du pavillon belge, comme cela a été suggéré précédemment[197], qui serait susceptible de renforcer la combativité de l'organisation et de la compétitivité de la Belgique comme Etat de pavillon. A cet égard, il convient de remarquer que le terme "conservateur" (même si on assimile ce terme au mot courant anglais "registrar") n'est guère parlant pour le monde extérieur.

Le statut du Registre belge des bâtiments sera examiné et élaboré de manière plus approfondie dans le cadre de la révision du droit de la navigation de droit public et de la rédaction du Livre 2 de l'Ebauche de Code belge de la navigation. À cette occasion, le choix se portera éventuellement sur une gestion indépendante du pavillon. A cet égard, il faudra naturellement faire preuve de prudence en ce qui concerne un changement du statut particulier actuel du Conservateur des hypothèques maritimes en tant que conservateur des hypothèques, qui se caractérise notamment par un régime propre en ce qui concerne la responsabilité et les finances. Le fait de savoir si les caractéristiques du statut actuel du Conservateur des hypothèques maritimes seront intégrées dans une gestion indépendante du pavillon devra faire l'objet d'un examen détaillé. De ce point de vue, les définitions proposées ici n'ont qu'un caractère provisoire. Il n'est pas à exclure qu'on opte finalement pour une double terminologie, où on distinguera le Registre belge des bâtiments en tant qu'autorité (le cas échéant une personne morale distincte) du conservateur des registres des bâtiments en tant que fonctionnaire dirigeant du Registre belge des bâtiments ayant un statut juridique personnel particulier.

[197] Voyez Van Hooydonk SVSMS, 230-234, n°s. 179-180.

3. STATUT DU BÂTIMENT

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

3.88. Le statut réel – au sens strict du terme – du navire fait l'objet d'un seul article de la loi maritime, qui dispose comme suit :

> Article 2
> *Les navires sont meubles. Néanmoins, ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre.*

En vertu de l'article 272 de la loi maritime, cette disposition est également applicable aux bateaux de navigation intérieure.

Pour ce qui concerne le caractère meuble des bateaux, le Code civil dispose:

> Article 531
> *Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont meubles; la saisie de quelques-uns de ces objets peut cependant, à cause de leur importance, être soumise à des formes particulières, ainsi qu'il sera expliqué dans le Code de la procédure civile.*

Enfin, le Code de droit international privé contient la disposition suivante:

> Article 89. Droit applicable au moyen de transport
> *Les droits sur un aéronef, un navire, un bateau ou tout autre moyen de transport inscrit dans un registre public sont régis par le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'inscription a eu lieu.*

A.2. APPRÉCIATION

3.89. Eu égard au caractère succinct de la législation belge actuelle, il n'est pas nécessaire d'élaborer une critique approfondie générale. Par ailleurs, il n'existe aucun traité international d'harmonisation en matière du statut réel au sens strict de bâtiments[198]. La matière est entièrement laissée à la discrétion des législateurs nationaux. La plupart de ces législations sont plus détaillées que la nôtre. Ainsi qu'il est précisé dans le commentaire par article des nouvelles dispositions proposées, la nouvelle réglementation qui est proposée, s'inspire en partie des exemples étrangers. Là où cela s'avère utile, il est également procédé à une codification ou adaptation de la jurisprudence belge disponible. Néanmoins, des changements révolutionnaires ne s'imposent pas en cette matière. C'est aussi la teneur générale des réactions lors de la première consultation publique.

3.90. Toutefois, il faut d'ores et déjà attirer l'attention sur le caractère relativement non réglementé du statut des droits réels des navires et des bateaux en droit belge.

---

[198] Excepté le protocole n°1, joint à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure de 1965, lequel protocole n'engage pas la Belgique (voir *infra*, n°s. 3.263-265).

Ainsi qu'il sera exposé ci-après[199], les sortes de droits réels susceptibles d'être constituées sur des navires et bateaux, ne sont sujettes en Belgique à aucune restriction.

Deuxièmement, la propriété des navires et bateaux en Belgique peut également être cédée – à la différence d'autres pays – par actes sous seing privé et il n'existe pas d'obligation de rédiger un acte officiel de livraison soumis à publication.

Sous ces deux angles, le droit belge déroge au droit néerlandais, qui dispose que la cession d'un navire doit se faire par acte authentique et qu'un acte notarié de livraison doit être rédigé et publié pour ce '*registergoed*' [200].

En Belgique, conformément au droit commun (code civil art. 1583), un contrat d'achat et de vente portant sur un bâtiment ne doit même pas être couché sur papier. Une telle obligation existe bel et bien en France. L'Allemagne accepte également le transfert d'un navire *solo consensu*, mais elle connaît, par contre, un système de publicité positif. Cela constitue une troisième différence entre les droits belge et étranger. Dans le système allemand, les données publiées sur les droits réels sur navires et bateaux sont censées refléter la vérité juridique. En Belgique, la publicité des actes relatifs aux droits sur navires et bateaux se limite à rendre opposable ces actes aux tiers, mais ne garantit rien concernant le statut des droits réels du navire ou bateau.

Une quatrième différence qui est liée aux points précédents, consiste dans le fait que le droit belge ne connaît pas de règles de preuve spécifiques relatives aux droits réels sur bâtiments.

Un cinquième et dernier point distinctif tient au fait que la Belgique ne connaît pas de règles spécifiques en matière de prescription acquisitive des bâtiments. En théorie, n'est admis, comme en France, que la prescription trentenaire.

Le constat général est que, comme indiqué plus haut, le droit belge relatif au statut des droits réels des bâtiments n'est guère réglementé. Cette situation offre aux parties contractantes et à d'autres intéressés un maximum de flexibilité, ce qui ne doit pas être écarté en tant que tel. D'autre part, il ne peut être nié que cette situation conduit parfois à une insécurité juridique. En particulier, la propriété des bateaux d'intérieur peut faire l'objet de litiges et la rédaction défectueuse des actes sous seing privé concernant de tels bâtiments est souvent pointée du doigt[201]. Il est donc souhaitable que certaines choses soient précisées au niveau de la législation. De même, le fait que le nouveau Code Belge de la Navigation trouvera aussi à s'appliquer à des bateaux non affectés à la navigation professionnelle, voire à des bateaux historiques, nécessitera des précisions, étant donné que des litiges portant sur la propriété des bateaux ne seront justement pas à exclure pour ces catégories de bateaux, qui sont souvent gérés par des particuliers ou des ASBL.

L'ébauche du Code Belge de la Navigation entend préserver l'essence du système non réglementé actuel, mais contient également quelques mesures spécifiques visant à contribuer à plus de sécurité juridique :
- ainsi que cela a été recommandé plus haut, il y a lieu de considérer, dans le cadre de la révision du droit maritime public, l'introduction éventuelle de l'immatriculation obligatoire des bateaux d'intérieur affectés à des fins professionnelles ou commerciales, de façon à documenter officiellement le statut de propriété de ces bateaux;
- dans le même temps, l'immatriculation facultative des bâtiments non affectés à des fins commerciales doit être introduite;

---

199 Voir *infra*, n° 3.142.
200 Art. 3:89 NBW.
201 Aeby-Deceuninck RN, 22, n° 36; Aeby-Deceuninck HBAR, 28-29, n° 25.

- bien que la cession des bâtiments par acte sous seing privé reste possible, le don manuel des bâtiments est, conformément à la doctrine actuelle, expressément exclue;
- le texte de loi reconnaît la faculté de puiser des présomptions de fait relatives au statut de propriété dans la documentation officielle relevant du droit public ayant trait aux bâtiments;
- afin d'encourager le recours à des actes authentiques de cession des bateaux d'intérieur (et aussi l'immatriculation des bâtiments non affectés à des fins commerciales) , il est introduit une forme spéciale de prescription acquisitive pour des droits réels sur des bâtiments qui résultent d'actes rédigés sous forme authentique ou à l'intervention d'un avocat, qui sont inscrits dans un registre des bâtiments pendant quinze ans et qui vont de pair avec une possession de bonne foi;
- bien que cela ne concerne pas directement le statut de propriété, il est également proposé une précision légale relative à la faculté de rendre des bâtiments immeubles (*'onroerendmaking'* en néerlandais) ;
- afin d'améliorer le statut des bateaux de logement, la constitution d'un droit d'habitation sur des bateaux de logement sera rendue possible.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 3.4. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

3.91.

TITRE 2 – BÂTIMENTS

Chapitre 1er – Statut réel

Article 3.4. Application internationale

§ 1. Les droits sur un bâtiment sont régis par :
1° le droit de l'Etat du registre d'origine, si le bâtiment est inscrit dans un registre d'affrètements coque nue;
2° faute d'inscription dans un registre d'affrètements coque nue, le droit de l'Etat où le bâtiment est enregistré ou immatriculé;
3° faute d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit de l'Etat du port d'attache du bâtiment;
4° faute de port d'attache, le droit de l'Etat, où le bâtiment est habituellement utilisé, ou si cet Etat ne peut pas être déterminé, le droit de l'Etat où le bâtiment se trouve.

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

§ 3. Le droit visé aux paragraphes précédents est le droit qui s'applique au moment où les droits sur le bâtiment sont invoqués.
Toutefois, l'acquisition et la perte de droits sur un bâtiment sont régies par le droit qui s'applique au moment de la survenance des actes ou des faits invoqués pour fonder l'acquisition ou la perte de ces droits.

§ 4. Le droit visé aux paragraphes précédents détermine en particulier:
1° le caractère mobilier ou immobilier du bâtiment;
2° ce qui constitue un élément du bâtiment ou un accessoire du bâtiment;
3° quels droits peuvent exister sur un bâtiment, et quelle est la nature et quel est le contenu de ces droits;
4° de quelle manière ces droits naissent, changent, se transmettent et s'éteignent et quel est leur rapport réciproque ;
5° les titulaires de ces droits;
6° la disponibilité de ces droits ;
7° la publication et l'opposabilité de ces droits.

§ 5. Les paragraphes 3, 4 et 5 s'appliquent également aux droits sur les bâtiments en construction.

B) COMMENTAIRE

3.92. La disposition proposée introduit une règle claire de renvoi de droit international privé (DIP) relativement au statut de droit réel des navires et bateaux. Un telle règle n'existe pas dans la loi maritime[202]. La disposition précitée[203] du Code belge de droit international privé n'est pas satisfaisante pour les raisons exposées ci-après[204] et est abrogée pour ce qui concerne les bâtiments, par le biais d'une disposition à insérer dans la loi d'introduction. La disposition présentement proposée y est substituée, ce qui cadre dans l'objectif général d'intégrer les règles de droit international privé dans la mesure du possible dans le nouveau Code Belge de la Navigation[205]. L'intitulé "Application internationale", qui est employé tout au long du Code comme point de référence générale, vise en l'espèce plus précisément le "Droit applicable ".

3.93. Le contenu des règles s'inspire en partie des législations allemande et néerlandaise.

La loi allemande *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche* (EGBGB) dispose:

> Art 45. Transportmittel
> *(1) Rechte an Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen unterliegen dem Recht des Herkunftsstaats. Das ist*
> *[...]*
> *2. bei Wasserfahrzeugen der Staat der Registereintragung, sonst des Heimathafens oder des Heimatorts,*
> *[...].*
>
> Art 46. Wesentlich engere Verbindung
> *Besteht mit dem Recht eines Staates eine wesentlich engere Verbindung als mit dem Recht, das nach den Artikeln 43 bis 45 maßgebend wäre, so ist jenes Recht anzuwenden.*

Ces dispositions ont remplacé les règles analogues dans le *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* (SchRG). Le point de départ est que le statut réel est régi par la *lex registrationis*. Ce statut est donc réglé indépendamment des juridictions auxquelles a affaire le bâtiment au cours de ses voyages. La transmission de propriété par vente publique reste, toutefois, régie par la *lex fori*. En cas d'affrètement coque nue, les droits sur le bâtiment sont régis par le droit de l'Etat

[202] Sauf, pour un aspect marginal, l'art. 22 de la loi maritime : voir i*nfra*, n° 3.234.
[203] Voir *supra*, n° 3.88.
[204] Voir *infra*, n° 3.248.
[205] Sur l'insertion de règles de droit international privé dans l'Ebauche du Code Belge de la Navigation en général, voir 1er Livre Bleu 1, 185-195, n°s 1.225-1.236.

de l'enregistrement de la propriété (c.-à-d. le droit du registre d'origine ou *underlying register*). La dérogation reprise à l'article 46 précité est pertinente, parce que l'utilisation de bâtiments non enregistrés ayant un port d'attache étranger a dans la pratique souvent un lien plus étroit avec l'Allemagne[206].

Aux Pays-Bas, la *Wet van 25 februari 2008, houdende regeling van het conflictenrecht betreffende het goederenrechtelijke regime met betrekking tot zaken, vorderingsrechten, aandelen en giraal overdraagbare effecten (Wet conflictenrecht goederenrecht)*, dispose:

> Artikel 2
> *1. Behoudens voor zover in het tweede en het derde lid anders is bepaald, wordt het goederenrechtelijke regime met betrekking tot een zaak beheerst door het recht van de staat op welks grondgebied de zaak zich bevindt.*
> *2. Behoudens artikel 3 van de Wet van 18 maart 1993, Stb. 168, houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht, wordt het goederenrechtelijke regime met betrekking tot teboekstaande schepen beheerst door het recht van de staat waar het schip teboekstaat.*
> *[...]*
> *4. Het in de vorige leden bedoelde recht bepaalt in het bijzonder:*
> *a. of een zaak roerend of onroerend is;*
> *b. wat een bestanddeel van een zaak is;*
> *c. of een zaak vatbaar is voor overdracht van de eigendom ervan of vestiging van een recht erop;*
> *d. welke vereisten aan een overdracht of vestiging worden gesteld;*
> *e. welke rechten op een zaak kunnen rusten en welke de aard en de inhoud van deze rechten zijn;*
> *f. op welke wijze die rechten ontstaan, zich wijzigen, overgaan en tenietgaan en welke hun onderlinge verhouding is.*
> *5. Voor de toepassing van het vorige lid is, wat betreft de verkrijging, de vestiging, de overgang, de wijziging of het tenietgaan van rechten op een zaak, bepalend het tijdstip waarop de daarvoor noodzakelijke rechtsfeiten geschieden.*
> *6. De voorgaande leden zijn van overeenkomstige toepassing in het geval van overdracht en van vestiging van rechten op zakelijke rechten.*

Ces règles remplacent l'article 2 de la *Wet van 18 maart 1993 houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht* [207]. L'article 3.1 de cette loi – article qui est toujours en vigueur - dispose :

> *Indien in Nederland in geval van faillissement of van gerechtelijke uitwinning de opbrengst van een teboekstaand schip gerechtelijk moet worden verdeeld, wordt de vraag of, en zo ja, tot welke omvang, een daarbij geldend gemaakte vordering bestaat, beantwoord naar het recht dat die vordering beheerst.*

D'après les propositions existant au moment de la mise sous presse, les dispositions précitées seraient reprises presqu'inchangées dans le nouveau Livre 10 du Code civil néerlandais.

Les alinéas qui font suite à l'alinéa ci-dessus, et qui sont commentés ci-après[208], concernent le droit international privé en matière de privilèges maritimes.

---

[206] Nöll, 353-354, n°s 58-64.
[207] Voir Van der Velde, 46-48.
[208] Voir *infra*, n° 3.300.

La réglementation néerlandaise répond à l'article 10 du Premier Protocole de la Convention Internationale sur les bateaux de navigation intérieure de 1965, que les Pays-Bas ont également transposé dans leur législation pour régler le statut des navires de mer[209]. L'article 10 dispose:

> *Les règles relatives aux droits réels visés au présent chapitre sont déterminées par la législation du pays d'immatriculation, à l'exception de celles qui sont fixées par le présent Protocole et de celles qui s'appliquent au transfert de propriété, ou à l'extinction d'autres droits réels, à la suite d'une exécution forcée.*

Pour les navires non enregistrés, les Pays-Bas – contrairement à l'Allemagne – emploient une règle commune de droit international privé qui renvoie à la *lex rei sitae*[210]. Les règles de renvoi néerlandaises commentées ne concernent que le statut réel du navire, à l'exclusion des questions y liées relativement au droit des obligations[211].

3.94. Le § 1er contient un système à cascade de points de renvoi.

Le § 1er, 1°, dispose, tout d'abord et expressément, qu'en cas d'inscription dans un registre d'affrètement coque nue la loi du registre d'origine reste applicable. Cette règle fait presque l'unanimité internationale. La règle a été avancée notamment par l'ICC[212]. La justification évidente en est que le propriétaire du bâtiment est plus étroitement concerné par le statut réel et par les litiges portant sur les droits réels du bâtiment que l'affréteur coque nue[213].

L'explicitation proposée a été suggérée dans le Livre Vert. Elle a été appuyée par ABDM, HvB-A et CRMB-ARMB-LMB. L'URAB ne jugeait pas cette précision nécessaire, mais se ralliait au contenu de la solution proposée. Dès lors, on peut partir du principe que la règle proposée est soutenue par les secteurs concernés.

3.95. Le § 1er, 2° renvoie, à titre de principe fondamental, à la *lex registrationis*. Cette règle, qui est reprise du Code de droit international privé, correspond non seulement aux législations allemande et néerlandaise, mais il s'agit aussi d'une règle internationalement répandue[214]. Les premiers congrès de droit maritime international tenus à Anvers en 1885 et à Bruxelles en 1888 propageaient déjà la règle[215].

La raison pour laquelle presque tous les pays renvoient à la *lex registrationis* tient bien entendu au fait que cette règle assure à tous les intéressé une stabilité maximale et une sécurité juridique, parce que la droit applicable ne change pas au gré des déplacements du bâtiment. En outre, il est logique que des questions telle que celle de la propriété d'un bâtiment soient réglées par le droit que le propriétaire a lui-même choisi en optant pour l'enregistrement du bâtiment dans un état de pavillon bien déterminé.

Signalons, à titre d'illustration, que parmi les pays qui ont incorporé cette règle de renvoi dans une disposition légale nationale, on trouve notamment l'Italie, la Croatie et la Chine.

---

209 Voir à ce sujet *infra*, n° 3.299.
210 Voir Van der Velde, 56-57.
211 Voir notamment Boonk, 77-78; Japikse, 30.
212 Voir surtout Nöll, 353-354, n° 62 et les références y reprises.
213 Boonk, 86-87; Van der Velde, 55-56.
214 Comp.aussi Rodière LN, 128, n° 99.
215 Voir notamment Van der Velde, 43-44. Le congrès bruxellois était plus explicite à ce propos, bien que le principe n'ait apparemment pas été avancé pour le statut réel *in globo* mais plutôt pour certains aspects partiels du statut (voir notamment la résolution y afférente dans *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Paris, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, 407-408).

L'article 6 de la *Codice della navigazione* dispose:

> Articolo 6 – Legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia su navi ed aeromobili
> *La proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonché le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.*

Le Code Maritime Croate dispose e.a.:

> Art. 991
> *According to the law of the ship's nationality, the following shall be assessed:*
> *[...]*
> *(2) The proprietary rights in the ship;*
> *[...]*
>
> Article 992
> *Croatian law shall be applied to the proprietary rights and interests in the ship under construction in the Republic of Croatia.*

L'article 270 du Code Maritime Chinois dispose:

> *The law of the flag State of the ship shall apply to the acquisition, transfer and extinction of the ownership of the ship.*

Verder, l'article 37 de la *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* du 23 septembre 1953 dispose:

> Art. 37. Propriété et autres droits réels
> *1 Sauf disposition contraire de la présente loi la législation fédérale sur le registre des bateaux s'applique à la propriété ainsi qu'aux autres droits réels sur les navires suisses.*

Les derniers exemples de lois frappent par leur caractère sommaire, en comparaison des règles proposées. Aux fins d'une sécurité juridique maximale et eu égard aux problèmes d'interprétation qui se sont posés dans d'autres pays, il est opté – à l'exemple de l'Allemagne et des Pays-Bas - dans le Code Belge de la Navigation pour des règles moins sommaires, sans verser dans trop de détaillisme ou de rigidité.

Le texte de loi utilise les deux termes 'enregistrement' et 'immatriculation'. En effet, la terminologie internationale n'est pas uniforme. En Belgique, 'l'immatriculation' est pour les bateaux d'intérieur l'équivalent de ce qu'est 'l'enregistrement' pour les navires de mer. Aux Pays-Bas, les termes '*registratie*/enregistrement' et '*teboekstelling*/immatriculation' semblent être employés sans trop de distinction, et ce pour indiquer tant l'enregistrement de droit public que l'inscription de droits réels sur navires et bateaux, laquelle relève du droit privé[216]. Le texte de loi commenté vise à renvoyer au droit de l'Etat où a été effectué l'enregistrement ou l'immatriculation de droit public, peu importe le nom par lequel cette opération est indiquée.

---

[216] Le site www.kadaster.nl mentionne p.e.:
> *Naast een openbaar register voor onroerende zaken heeft het Kadaster ook een openbaar register voor schepen. In dit register wordt de eigendom van een schip geregistreerd. Registratie (teboekstelling) biedt een betere bescherming van de eigendom van het schip in het rechtsverkeer.*

3.96. Le § 1er, 3° de la disposition proposée fixe une règle pour les bâtiments non enregistrés et non immatriculés. Le point de repère est ici le port d'attache du bâtiment. Cette notion de port d'attache a un sens large: il peut s'agir d'un port d'attache officiel obligatoire mais également d'un port d'attache de fait ou d'un emplacement sans connotation spécifique juridique que le propriétaire ou l'exploitant emploie sur son bâtiment ou à propos de son bâtiment. Il peut s'agir aussi de l'endroit indiqué sur la coque, où est établi le yacht club auquel appartient le propriétaire. La raison pour laquelle la notion doit être interprétée largement, tient au fait que les législations nationales sont très divergentes en la matière.

3.97 À titre de solution encore plus subordonnée, le § 1, 4° renvoie au droit de l'état où le navire ou bateau est habituellement utilisé ou, si cet état ne peut être déterminé, au droit de l'état où le navire ou bateau se trouvait au moment de la naissance du droit concerné. La première règle est une formulation plus précise du principe auquel adhère le législateur allemand. La seconde règle se réfère au droit international privé de droit commun relatif aux meubles, lequel renvoie à la *lex rei sitae*.

3.98. Le § 2 introduit une règle spécifique pour des bâtiments en construction. Si un bâtiment en construction est enregistré/immatriculé, la *lex registrationis* est d'application. À défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, il est renvoyé au droit du pays où le bâtiment est construit (comp. Le Code Maritime Croate). Si les travaux de construction ont lieu dans différents pays, le droit du pays où est posée la quille, prime. Au cas où le bâtiment en voie de construction est déplacé d'un pays à l'autre, et si la *lex registrationis* n'offre pas de solution, le droit applicable change également.

3.99. Les règles reprises aux § 3 et § 4 s'inspirent plus ou moins de la réglementation générale du Code de droit international privé et/ou de la législation néerlandaise commentée.

La formulation du § 3 s'inspire de l'article 87, § 1, du Code droit international privé. On part du principe que les droits créés valablement sur un bâtiment continuent d'exister en cas de changement de l'enregistrement ou d'immatriculation.

Le § 4 précise quelles questions sont régies par le droit indiqué. La formulation est basée en grande partie sur une combinaison de la législation néerlandaise commentée et des règles générales de l'article 94 du code de droit international privé. La liste des questions est reprise à titre d'exemple. La publication des droits est expressément mentionnée à l'instar de la législation italienne précitée.

Après amples réflexions, une disposition comme l'article 2.6 de la *Wet conflictenrecht goederenrecht* néerlandaise n'a pas été retenue. Les règles présentement proposées concernent également des droits réels dérivés.

3.100. Il faut observer, en général, que l'article commenté ne détermine que le statut réel du bâtiment et qu'il ne porte pas atteinte p.e. au droit international privé relatif aux obligations et contrats qui créent des droits sur les bâtiments, qui modifient ces droits ou par lesquels ces droits sont éteints (p.e. des contrats de construction ou de vente).

3.101. La disposition proposée ne prescrit pas non plus quel droit s'applique aux sûretés sur bâtiment, tels les droits de rétention sur bâtiments, les privilèges sur bâtiments ou les hypothèques sur bâtiments. Ces questions sont réglées dans l'article 3.32 qui fait partie du Chapitre traitant des droits de sûreté sur bâtiments.

3.102. Il n'a pas été jugé indiqué de déclarer certaines règles contenues dans le présent chapitre non applicables aux bâtiments d'Etat ou à certaines sous-catégories de ces bâtiments. A ce propos, il est rappelé (1) que le Titre 1er de la loi maritime est déjà applicable "aux navires qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement utilisés à des opérations lucratives" (art. 1, § 3 de la loi relative à l'enregistrement des navires) et (2) que l'objectif général consiste à déclarer le Code Belge de la Navigation applicable au maximum aux navires d'Etat[217]. Dans la mesure où les dispositions présentement proposées renvoient à des règles de droit public, il devra être tenu compte du champ d'application propre à ces dernières, dont certains navires d'Etat peuvent être exclus.

B.2. ARTICLE 3.5. AUTRE RÉGLEMENTATION

A) TEXTE DE LOI

3.103.

Article 3.5. Autre réglementation

Ne s'appliquent pas aux bâtiments:
1° l'article 531 du Code civil;
2° les articles 87 et 89 du Code de droit international privé.

B) COMMENTAIRE

3.104. L'article 531 précité du Code civil[218], qui vise à confirmer le caractère meuble de bâtiments utilisés plutôt de manière stationnaire, peut – compte tenu de l'option générale pour préciser davantage la relation entre le Code Belge de la Navigation et les autres législations[219], et eu égard à à l'article 3.7 commenté plus loin – être déclaré non applicable à tous bâtiments visés par le Code Belge de la Navigation. Toutefois, il n'est pas question de supprimer cet article 531 du Code civil, du fait que cet article s'applique également à d'autres objets que les bâtiments entendus au sens du Code Belge de la Navigation[220]. Par ailleurs, il n'est apporté aucun changement à la faculté qu'ont les bacs et les barques à rames utilisés en dehors des eaux publiques – p.e. sur un étang ou canal privé – d'acquérir un caractère immeuble.

3.105. Il est souhaitable d'insérer dans l'article 531 du Code civil une référence au Code Belge de la Navigation. Cela peut se faire dans la Loi d'introduction.

3.106. Il sera revenu ci-dessous sur la relation avec le Code de droit international privé[221]. Il découle de la disposition proposée que l'article 94 du Code de droit international privé ne trouve pas non plus à s'appliquer, mais il n'est pas nécessaire de le confirmer dans le texte de loi. En effet, l'article 94 de ce code ne concerne que le droit qui est applicable en vertu du Code international privé même.

[217]Voir 1er Livre Bleu, 142-147, n°s 1.164-173.
[218] Voir *supra*, n° 3.88.
[219] Voir 1er Livre Bleau, 142-146, n°s 1.164-1.170.
[220] Sur la disposition, voir 1er Livre Bleu, 145, n° 1.166 et les références y reprises.
[221] Zie o.m. *supra*, nr. 3.92 en *infra*, nr. 3.248.

B.3. ARTICLE 3.6. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

3.107.

Article 3.6. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent au présent chapitre sont nulles.

B) COMMENTAIRE

3.108. Le chapitre présentement proposé a trait aux fondements du statut des droits réels du bâtiment ainsi qu'à la position juridique des tiers à ce sujet. En vue de la sécurité juridique et de la cohérence avec les autres chapitres, il est prévu expressément par l'article proposé que des dérogations contractuelles ne sont pas possibles.

B.4. ARTICLE 3.7. BIENS MEUBLES

A) TEXTE DE LOI

3.109.

Article 3.7. Biens meubles

Les bâtiments sont meubles.
Ils ne deviennent immeubles par incorporation que s'ils deviennent des engins fixes par suite de cette incorporation.
Ils ne deviennent pas immeubles par destination.

B) COMMENTAIRE

3.110. La règle de l'article 2 de la loi maritime disposant que des navires sont meubles, est une évidence déjà confirmée par l'Ordonnance de la Marine[222] et le Code de Commerce[223]. Cette règle se passe de commentaire[224]. Par suite de l'article 272 de la loi maritime, la règle s'applique également aux bateaux d'intérieur. La règle est répétée par le premier alinéa de la disposition proposée. Le fait que les navires et bateaux sont meubles est une évidence admise comme telle dans d'autres pays, tels la France, où le législateur a même fini par ne plus mentionner le principe dans la législation maritime[225], et les Pays-Bas, où il n'existe non plus de disposition légale

[222] Livre II, Titre X, Art. 1er. Pour de plus amples données de l'histoire du droit, dont il résulte qu'une autre opinion avait cours dans certaines régions, il est renvoyé notamment à : Delwaide, L., "De inpandgeving van de handelszaak en het scheepskrediet", *LA Tricot*, (175), 207-208, n° 43; Desjardins I, 119-121, n° 56; Gaurier, D. et Hesse, Ph.-J., "L'incertain statut mobilier du navire: faut-il réinventer les cateux ?", in *Annuaire de droit maritime et aéro-spatial*, X, 1989, Paris / Nantes, A. Pédone / Centre de droit maritime et aérien, 1989, 151-166 ; Jacobs I, 22-23, n° 2.
[223] Art. 190.
[224] Pour un aperçu récent du droit commun relatif à la distinction entre biens meubles et immeubles, voir : Tilleman, B., "De notie roerend en onroerend goed", dans Lecocq, P., Tilleman, B. et Verbeke, A. (eds.), *Zakenrecht / Droit des biens*, Bruges, die Keure, 2005, 1-42; voir aussi Dekkers-Dirix, 10-32, n°s 19-75; Hansenne, J., *Les biens*, Luik, Ed. Collection Scientifique de la Faculté de Droit de Liège, 1996, 59-134, n°s. 46-113.
[225] Voir e.a. Bonassies-Scapel, 112, n° 156; Rodière LN, 23-24, n° 14; Rodière-du Pontavice, 73-74, n° 66.

spécifique[226]. Pendant la première consultation publique (Livre Vert – Question 22), personne n'a plaidé pour un changement de la règle actuelle.

3.111. Le second alinéa de la disposition proposée traite de la question de savoir si un bâtiment peut devenir immeuble par incorporation. L'hypothèse ne peut être écartée, car il est matériellement parfaitement possible d'attacher de manière fixe un bâtiment à un immeuble. Le bien perd, toutefois, *ipso facto* son caractère de navire, tel que défini à l'article 2, étant donné qu'il n'est plus apte à être utilisé comme moyen de circulation maritime ou fluviale[227] et qu'au surplus, il devient un engin fixe, qui a été expressément exclu par la définition. Il pourrait s'agir par exemple d'un bâtiment historique qui est exposé à un endroit fixe du quai. Le bâtiment incorporé à l'immeuble devient immeuble de ce fait et sort du champ d'application du Code Belge de la Navigation. La même règle peut être appliquée aux plates-formes de forage et aux engins similaires (les FSPO, FSO et FSU), sur lesquels l'association royale des armateurs belges a attiré l'attention lors de la première consultation publique. Il a déjà été précisé ci-avant sous quelles conditions ces engins sont considérés comme des bâtiments[228]. Conformément aux projets de conventions préparés par le CMI[229], s'ils se trouvent attachés aux fonds marins à perpétuelle demeure, ils ne sont plus des navires (ou selon la terminologie employée, des bâtiments). Aussi, la règle établie par ce code, en vertu de laquelle les bâtiments sont meubles, cesse-t-elle de leur être applicable.

Il est donc en grande partie répondu à la question de savoir si les bâtiments peuvent devenir immeubles par incorporation, par la définition du navire de l'article 2. Toutefois, il s'est avéré souhaitable d'apporter une précision légale complémentaire à cet égard. En effet, le droit commun admet sur base de la jurisprudence que les biens qui sont susceptibles de déplacement mais qui sont destinés à rester sur place de manière plus ou moins permanente, peuvent être considérés comme des immeubles; l'attention a notamment été retenu par les caravanes résidentielles[230] et les grues mobiles à quai dans les zones portuaires[231]. L'analogie avec les bateaux de logement, les hôtels flottants, les restaurants flottants, les salles de théâtre flottantes, les terrasses flottantes et d'autres engins flottants destinés à un usage plus ou moins permanent ou à une location bien déterminée, est claire. Afin de régler cette problématique, le deuxième alinéa de l'article proposé dispose que les bâtiments ne peuvent devenir immeubles par incorporation, qu'à condition que cette incorporation ait pour effet qu'ils deviennent des engins fixes et qu'ils sortent donc du champ d'application du Code Belge de la Navigation. Il a été précisé plus haut qu'il n'est question d'un engin fixe que s'il existe un attachement matériel permanent, et non pas un amarrage plus ou moins permanent[232]. En application des règles proposées, des bateaux de logement amarrés à l'aide de câbles, continuent d'être des bateaux au sens de ce code, et par conséquent des meubles. Un bac conduit à l'aide de câbles est également un bateau[233].

---

226 Voir e.a. Cleveringa, 82-84; Piccardt-Korthals Altes, 7.

227 Cfr.: concernant la loi relatif à l'enregistrement des navires, *Doc.Parl.*, Chambre, 1989-90, n° 1207/1, 11-12. Le fait que le stationnement (temporaire) est une forme de circulation ne fait pas obstacle à ce constat.

228 Voir *supra*, n° 3.40.

229 Voir également *supra*, n° 3.40.

230 Voir Tilleman, B., "De notie roerend en onroerend goed", dans Lecocq, P., Tilleman, B. et Verbeke, A. (eds.), *Zakenrecht / Droit des biens*, Bruges, die Keure, 2005, (1), 6-7, n° 10.

231 Voir Cass., 11 février 2008, *R.W.*, 2008-09, 456, avec note de Sagaert, V., "Onroerendmaking door incorporatie: over het verschil tussen beweegbaarheid en verplaatsbaarheid", *TBO* 2008, 118, avec note de Muylle, M., "Over het statuut der goederen: de rolkraan gewikt, gewogen en onroerend uit de aard bevonden"; Kokelenberg, J., "Onroerend uit zijn aard: de beperkingen van de notie beperkt", *TBBR* 2009, 337-347.

232 Voir *supra*, n° 3.40.

233 Pour ce point, voir Dekkers-Dirix, 25, n° 56, vn. 35.

3.112. Il semble utile d'insérer dans le Code Belge de la Navigation une nouvelle disposition complémentaire, qui empêche les bâtiments de devenir immeubles par destination[234]. Bien qu'il ait été jugé que les dragueurs, les pontons et les bateaux affectés réellement au service d'une carrière de pierres, peuvent devenir immeubles par destination[235], et que ce statut soit souvent attribué à des véhicules routiers[236], il est préférable d'exclure par loi cette hypothèse pour les bâtiments au sens Code Belge de la Navigation. La faculté de rendre immeuble par destination ne prête qu'à confusion et insécurité juridique, et risque de porter atteinte à la consistance du statut du bâtiment. Un des objectifs principaux du nouveau code consiste justement à octroyer un statut uniforme à autant de bâtiments que possible. La faculté de rendre immeuble par destination peut donner lieu à beaucoup de discussions insoupçonnées, p.e. au sujet du statut des remorqueurs portuaires et d'autre matériel flottant ou naviguant qui sont destinés à contribuer à l'exploitation de l'infrastructure portuaire (immeuble par nature). Une problématique analogue pourrait se présenter p.e. en ce qui concerne les grues flottantes et cales sèches flottantes appartenant à un chantier naval ou les allèges-citernes, stationnaires ou non, appartenant à une station de soutage. Aussi longtemps que ces bâtiments répondent à la définition de l'article 2 du Code Belge de la Navigation, ils doivent être et rester considérés comme des meubles.

3.113. Par ailleurs, il est bon de rappeler que la loi relative à l'enregistrement des navires, qui rendait le titre Ier de la loi maritime applicable à d'autres bateaux que les navires et bateaux d'intérieur visés par cette loi, visait déjà à rendre susceptible d'hypothèque notamment le matériel flottant d'entreprises[237]. Si des bâtiments pouvaient devenir immeubles par destination, ils pourraient faire l'objet d'une hypothèque de droit commun, et ne seraient, dès lors, plus susceptibles d'hypothèque maritime. Cela irait également à l'encontre de l'option de doter tous les bâtiments répondant à la même définition légale, du même statut juridique de droits réels.

3.114. En ce qui concerne le matériel flottant d'entreprises, qui n'est pas utilisé dans les eaux publiques, il y a lieu de renvoyer une fois de plus à la définition de l'article 2: le matériel de ce genre ne fait pas partie des navires et bateaux visés dans ce code et n'est, par conséquent, pas visé par la règle proposée relative au caractère meuble.

3.115. L'exception relative aux effets juridiques de la possession de bâtiments telle que reprise à l'article 2 de la loi maritime, fait l'objet d'un article 3.8 à part. La disposition d'exception reprise à l'article 25, alinéa 1er, de la loi maritime, par laquelle les bâtiments peuvent être hypothéqués, figure à l'article proposé 3.54.

B.5. ARTICLE 3.8. MANIÈRES DONT ON ACQUIERT LA PROPRIÉTÉ

A) TEXTE DE LOI

3.116.

Article 3.8. Manières dont on acquiert la propriété

§ 1. La propriété d'un bâtiment s'acquiert:
1° exception faite des dérogations des §§2 et 3, par les manières du droit commun;

---

234 Voir *Livre vert*, 37.
235 Trib. Huy 1er septembre 1971, *Jur.Liège,* 1971-72, 100.
236 Voir Tilleman, B.; "De notie roerend en onroerend goed", ", dans Lecocq, P., Tilleman, B. et Verbeke, A. (eds.), *Zakenrecht / Droit des biens*, Bruges, die Keure, 2005, (1), 15-16, n° 28.
237 *Doc.Parl.*, Chambre 1989-90, n° 1207/1, 12-13.

2° par délaissement, prise, confiscation et par d'autres manières telles que réglées par ou en vertu de lois spéciales.

§ 2. Un bâtiment enregistré ou immatriculé ne peut faire l'objet d'un don manuel.

§ 3. En matière de bâtiments enregistrés ou immatriculés, la possession ne vaut titre.
Le possesseur d'un bâtiment acquiert un droit réel sur un bâtiment, à la condition :
1° qu'il possède le bâtiment de bonne foi pendant quinze ans;
2° que le bâtiment est enregistré ou immatriculé pendant quinze ans ; et
3° que le droit résulte d'un acte authentique ou d'un acte sous seing privé cosigné par un avocat en qualité de conseil, qui a été inscrit durant la même période dans un registre des bâtiments sans avoir été contesté.
Dans tous les autres cas, le possesseur d'un bâtiment n'acquiert des droits sur ce bâtiment que par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.

B) COMMENTAIRE

3.117. Les deux premiers paragraphes de la disposition proposée confirment et précisent les points de vue actuels. Aux bâtiments s'appliquent tout d'abord, en principe, les manières du droit commun pour en acquérir la propriété (le droit 'foncier'[238]). En outre, le droit maritime connaît quelques manières spécifiques d'acquisition de propriété, telles que confirmées par la doctrine classique[239], dont le délaissement, la prise et la confiscation. Le délaissement sera examiné dans le cadre de la révision du droit des assurances maritimes[240]. La prise est réglée actuellement par la loi du 26 août 1919[241]. La consignation est réglée e.a. dans la loi relative à l'enregistrement des navires[242]. La prise et la consignation seront étudiées dans le cadre de la révision du droit maritime public. La formulation large du § 1, 2°, vise à attirer l'attention sur d'autres mécanismes d'acquisition de propriété repris dans des législations spécifiques. Lors de la préparation du Livre 2 de l'Ebauche du Code Belge de la Navigation, la rédaction de la présente disposition peut encore être perfectionnée.

3.118. Par dérogation au droit commun foncier, le § 2 dispose que la propriété d'un bâtiment ne peut se transmettre par don manuel. Cela correspond à la position adoptée par la doctrine actuelle[243], sans que, toutefois, cette position ne s'appuie sur une disposition légale. Conformément à l'objectif général d'ajouter à la sécurité juridique relative à la propriété des bâtiments, il est indiqué d'exclure le don manuel par la loi, à tout le moins en ce qui concerne les bâtiments enregistrés et immatriculés.

3.119. Aux termes de l'article 2, 2e phrase, de la loi maritime, les navires ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre. Cette règle a été insérée dans la loi maritime lors de la révision de 1908. Au cours des travaux parlementaires, la règle était présentée comme étant évidente[244]. La règle est depuis longtemps en vigueur dans le droit

238 Sur la relation entre le droit maritime et le droit foncier, voir notamment art. 2.14, § 2 de l'Ebauche du Code Belge de la Navigation.
239 Voir p.e. Smeesters-Winkelmolen I, 22-24, n°s 7 en 10.
240 Voir Livre Bleu 9.
241 *M.B.*, 1-2 septembre 1919; modifiée par la loi du 17 août 1920, *M.B.*, 12 septembre 1920; voir Delwaide, 309-311, n° 272.
242 Voir Loi relative à l'enregistrement des navires art. 14 de même que l'aperçu des formes de saisie ne ressortissant pas au droit civil (lesquelles – il est vrai – n'ont pas toutes une acquisition de propriété pour effet) *dans* Delwaide SB, 301 et suiv, nr°s 266 et suiv.
243 De Decker, 8, n° 6; De Smet, I, 29, n° 18.
244 Voir notamment *Doc.Parl.*, Chambre, 1904-05, n° 60, 5; *Doc.Parl.*, Chambre, 1904-05, n° 174, 8.

français. La doctrine belge reste, néanmoins, très vague sur son intention précise et sur sa portée. Cette règle peut s'expliquer par la valeur considérable des navires, qui fait que la transmission de la propriété est généralement établie par écrit, ainsi que par la publicité des droits sur navires et bateaux , laquelle rend superflue une protection de l'acquéreur *a non domino*[245]. L'existence d'un droit de suite sur les bâtiments serait, au surplus, incompatible avec la règle suivant laquelle la possession vaut titre[246]. La jurisprudence qui est assez rare, déduit de l'article 2 de la loi maritime que le fait de conduire un bateau d'intérieur n'implique pas qu'on en soit propriétaire; du fait que la possession ne vaut pas titre, celui qui conduit un bateau d'intérieur doit rapporter la preuve qu'il en est bien le propriétaire; l'achat d'un bateau d'intérieur ne peut en avoir transmis la propriété à l'acheteur, qu'à la condition qu'il prouve que le vendeur l'avait acquis lui-même, la vente de la chose d'autrui étant nulle en vertu de l'article 1599 du code civil[247]. La doctrine majoritaire du droit maritime déduit de la règle en question que la propriété des navires et bateaux peut être acquise par suite de la possession trentenaire[248], mais la littérature relative aux droits réels avance quelquefois que les navires et bateaux ne sont pas susceptibles du tout de prescription acquisitive[249]. Cette dernière prise de position est clairement erronée, car la possibilité de la prescription trentenaire a été expressément confirmée lors des travaux parlementaires de la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires et à l'immatriculation des navires et des bateaux de navigation intérieure[250]. Toutefois, il est souhaitable que le législateur apporte des éclaircissements, d'autant plus que l'article 2279 du code civil, que la loi maritime a declaré inapplicable, n'a pas été rédigé non plus dans des termes très clairs.

3.120. Pour bien comprendre l'exclusion de la règle suivant laquelle la possession vaut titre, il est utile de se reporter au droit français. A ce propos, surtout l'arrêt de cassation du 18 janvier 1870 et la note très claire de J.-E. Labbé[251] s'avèrent d'une importance fondamentale. La Cour considérait qu'un navire, quoique meuble par sa nature, est soumis, quant aux saisies, exécutions et ventes dont il peut être l'objet, à des règles spéciales qui excluent en cette matière l'application du principe suivant lequel en fait de meubles possession vaut titre. Dans la note précitée, Labbé explique que les meubles sont l'objet de mutations si multiples, si rapides, et qu'ils ont en général une individualité si peu accusée que l'habitude n'est pas d'en constater les transmissions de propriété par écrit. L'acheteur d'un meuble n'a d'autre raison de croire que le vendeur en est lui-même le propriétaire, sinon le commerce des meubles serait à peu près impossible. Si l'acheteur s'est trompé, seul le vrai propriétaire doit se reprocher d'avoir confié sa chose à une personne infidèle. C'est pourquoi la bonne foi de l'acheteur de meubles est protégée par l'article 2279 du code civil, suivant lequel la possession vaut titre. Ce raisonnement ne tient pas pour les bâtiments. Les bâtiments, quoique meubles, ont, en général, une grande valeur, et leurs mutations de propriété ne sont pas si fréquentes. L'usage est de constater par écrit la transmission de la propriété des bâtiments. Le droit français de l'époque imposait déjà l'obligation d'établir un écrit, et le capitaine était même tenu d'avoir à bord l'acte de propriété du navire. Il s'en suit que l'acheteur pouvait à ses risques et périls rechercher s'il traitait avec le véritable propriétaire; trompé sur la qualité et le droit du vendeur, il ne méritait pas d'autre protection que celle accordée à l'acheteur d'un immeuble qui a acheté de bonne foi. En outre, les créances privilégiées assorties d'un droit de suite survivent à la vente et restent opposables au possesseur de bonne foi;

---

245 Smeesters-Winkelmolen I, 14, n° 3.

246 Voir Delwaide, L., "De inpandgeving van de handelszaak en het scheepskrediet", in LA Tricot, (175), 207, n° 44.

247 Trib.Comm. Anvers, 3 février 1923, *J.P.A.*, 1923, 144; cfr. Trib.Comm Anvers, 17 mars 1920, *Pas.*, 1920, III, 128.

248 Aeby-Deceuninck RN, 22, n° 34; Aeby-Deceuninck HBAR, 10, n° 3 et 19, n° 14; Goemans, B. dans Huybrechts, M. e.a., "Belgium", dans IEL Transport Law (January 1994), 53, n°s 54 et 54, n° 56; Smeesters-Winkelmolen I, 23, n° 9.

249 Derine, R., Van Neste, F. et Vandenberghe, H., *Zakenrecht*, I.B, Antwerpen/Amsterdam, Standaard Wetenschappelijke Utgeverij, 1974, 990, n° 668.

250 *Doc.Parl.*, Sénat, 1963-64, n° 336, 7-8; ; voir également *Doc.Parl.*, Sénat, 1953-54, n° 155, 8.

251 Cass. fr., 18 janvier 1870, *Recueil Sirey*, 1870, 145, avec note de J.-E. Labbé, *Recueil Dalloz*, 1870, 127.

à plus forte raison, il reste exposée à la revendication du véritable propriétaire. Depuis l'arrêt de cassation précité, il est généralement admis en France – en dehors de tout texte légal spécifique mais sur base du système légal actuel de la francisation et de la publicité des droits réels – que la possession ne vaut titre en matière de bâtiments; la question de savoir si la prescription trentenaire du droit commun, par application de l'article 2262 du code civil, ou la prescription de dix ans ou de vingt ans, par application de l'article 2265 B.W.du code civil, doit être retenue pour les bâtiments est controversée, étant entendu la solution *théoriquement* la meilleure – laquelle a été immédiatement reprise en Belgique – était la prescription trentenaire; le mot *théoriquement* doit être mis en exergue, eu égard à la durée de vie moyenne limitée des bâtiments[252]. Des auteurs qui font autorité tel Ripert[253] et – à leur instar – Remond-Gouilloud[254] et Rodière[255] étaient d'avis que la prescription acquisitive était tout à fait impossible pour des navires. A part leur scepticisme à propos de la durée de vie des navires, ils argumentaient aussi qu'il ne peut se concevoir pratiquement qu'une personne puisse exercer une possession non viciée pendant trente ans alors que les documents du navire et d'autres données l'informeront du statut de propriété réel. De toute façon, tous les commentateurs anciens et récents s'accordent à tenir la prescription acquisitive de bâtiments pour une hypothèse des plus exceptionnelles (ou pour une hypothèse franchement irréaliste).

3.121. Très tôt, la doctrine française a attiré l'attention sur des législations, telle celle de l'Italie ou de l'Espagne, qui prévoyaient des délais plus courts pour la prescription acquisitive de navires.

De nos jours, les Pays-Bas font également partie de cette catégorie de pays. L'article 201, Livre 8, du nouveau code civil (NBW) dispose notamment:

> *Eigendom, hypotheek en vruchtgebruik op een teboekstaand zeeschip worden door een bezitter te goeder trouw verkregen door een onafgebroken bezit van vijf jaren.*

Cette règle vaut seulement pour les navires immatriculés, et est rappelée à l'article 791 du code pour les bateaux d'intérieur immatriculés. Le droit commun s'applique aux bâtiments non immatriculés: l'acquéreur de bonne foi, qui a acquis à titre onéreux, est protégé de l'incapacité du vendeur[256]. Dans l'ancien droit néerlandais, la prescription acquisitive était généralement exclue pour les bâtiments inscrits[257]. Lors de la préparation des nouvelles dispositions, on a considéré que – au cas où le délai requis serait trop court – la pratique pourrait évoluer en ce sens qu'on finirait par renoncer à la rédaction et à la transcription d'un acte, compte tenu de ce que la mutation de la propriété se réaliserait tout de même à bref délai[258].

Lors de la première consultation publique, la reprise, par la Belgique, de la règle néerlandaise actuelle a été rejetée par l'ABDM, mais non pas par la HvB-A. D'autres réponses à la question posée dans le Livre Vert n'ont pas été reçues.

---

252 Voir à ce sujet notamment Danjon I, 257-265, n°s 163-167; Desjardins I, 121-122, n° 57; voir aussi Bonassies-Scapel, 112, n° 157; Vialard, 282, n° 329.
253 Ripert I, 331-335, n°s 362-365.
254 Remond-Gouilloud, 80, n° 103.
255 Rodière LN, 129-130, n° 101.
256 Oostwouder, 27. Ceci est basé sur l' art. 86 Livre 3 NBW, dont le premier alinéa dispose: "Ondanks onbevoegdheid van de vervreemder is een overdracht overeenkomstig artikel 90, 91 of 93 van een roerende zaak, niet-registergoed, of een recht aan toonder of order geldig, indien de overdracht anders dan om niet geschiedt en de verkrijger te goeder trouw is".
257 Voir Cleveringa, 88; Muller, A.P., *Scheepshypotheek,* Amsterdam, H.J. Paris, 1923, 165-166; Piccardt-Korthals Altes, 85; Van Opstall, S.N., *Scheepshypotheek,* Leiden, L. van Nifterik, 1932, 70.
258 PG Livre 8 NBW, 734.

3.122. En Allemagne, il existe une réglementation intéressante mais – à ce qu'il paraît - peu appliquée dans la pratique[259]. Le § 5 du *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* (SchRG) dispose:

> *Wer als Eigentümer eines Schiffs im Schiffsregister eingetragen ist, ohne daß er das Eigentum erlangt hat, erwirbt das Eigentum, wenn die Eintragung zehn Jahre bestanden und er während dieser Zeit das Schiff in Eigenbesitz gehabt hat. Die zehnjährige Frist wird in derselben Weise berechnet wie die Frist für die Ersitzung einer beweglichen Sache. Der Lauf der Frist ist gehemmt, solange ein Widerspruch gegen die Richtigkeit der Eintragung im Schiffsregister eingetragen ist.*

Le délai de dix ans s'explique par la durée de vie relativement moins longue des navires. La bonne foi n'est pas nécessaire. D'autre part, une prescription acquisitive qui irait à l'encontre des mentions du registre des navires, n'est pas possible. La réglementation vaut uniquement pour le droit de propriété, à l'exclusion des droits réels limités[260]. La prescription du droit commun des meubles s'applique aux navires susceptibles d'être immatriculés mais non immatriculés[261]. Il y a, toutefois, lieu de faire observer que le droit allemand connaît un système positif de publicité des droits, qui vise à fournir des renseignements juridiques exacts à tout moment[262].

3.123. Il peut être conclu des notes de droit comparatif qui précèdent qu'il n'y a pas lieu en Belgique d'abandonner la règle suivant laquelle la possession des bâtiments ne vaut titre. L'acquéreur, et en particulier le tiers-acquéreur, est suffisamment protégé par la publicité relative aux droits réels sur les navires et bateaux; il n'a qu'à utiliser l'information disponible. C'est pourquoi la non-applicabilité de la règle suivant laquelle la possession de meubles vaut titre est confirmée dans le 1er alinéa du § 3 de la disposition proposée. En vue de la cohérence de la réglementation, cette formulation empruntée à la loi maritime est conservée; il n'a donc pas été retenu de la déclarer non applicable dans le cadre de l'article 3.5.

3.124. Nonobstant le scepticisme dont la littérature française se fait l'écho, force est de constater après mûre réflexion que l'introduction d'une prescription acquisitive de courte durée pourrait s'avérer intéressante pour certaines catégories de bâtiments. Cela vaut en particulier pour les bateaux d'intérieur dont la période de navigation active est souvent très longue, ou qui sont réaffectés par après à d'autres fonctions stationnaires ou récréatives. En outre, le statut de propriété des bateaux d'intérieur n'est pas bien documenté à cause du caractère non-obligatoire de l'immatriculation, du défaut d'obligation de rédiger des actes authentiques et de beaucoup d'histoires personnelles ou familiales. La question présente aussi de l'intérêt pour les bateaux non-commerciaux (p.e. bateaux appartenant au patrimoine nautique) qui sont soumis par principe au Code Belge de la Navigation.

Dans ce contexte, il a été opté d'insérer dans l'Ebauche du Code Belge de la Navigation une nouvelle réglementation spécifique qui veille à préserver l'équilibre entre les intérêts du vrai propriétaire et ceux de l'acquéreur *a non domino* qui est de bonne foi. Cette règle encourage la rédaction d'actes authentiques ou – à tout le moins – d'actes vérifiés par un avocat, ainsi que l'enregistrement ou l'immatriculation lorsque cet enregistrement ou cette immatriculation n'est pas obligatoire. La règle peut donc contribuer également à rendre tout le système de l'enregistrement, de l'immatriculation et des inscriptions plus important, plus utilisable et plus fiable.

---

259 Rabe, 28, n° 20.
260 Nöll, § 5, 362, n°s 1-2; Rabe, 28, n° 20.
261 Nöll, § 6, 363, n° 4.
262 Voir *infra*, n° 3.135.

Concrètement, il est introduit dans le 2e alinéa du § 3, compte tenu des droits allemand et néerlandais, et ce pour tous les droits réels, une forme spéciale de prescription acquisitive au profit du possesseur de bonne foi qui peut faire valoir une inscription d'un acte authentique ou d'un acte sous seing privé rédigé à l'intervention d'un avocat qui signe l'acte avec les parties en qualité de conseil, lequel acte constate le droit et laquelle inscription a été effectuée dans un registre de navires ou bateaux et n'a pas été contestée pendant quinze ans. La règle proposée est conforme à la règle de preuve proposée dans l'article suivant. En outre, il pousse les propriétaires à agir lorsqu'une personne qui n'est pas propriétaire exerce la possession et a fait inscrire son droit apparent. La règle de prescription proposée vise, en d'autre mots, à exclure au plus tôt toutes contestations relatives au statut de propriété et à ajouter à la sécurité juridique. Toutefois, il doit être observé que l'inscription en tant que telle ne suffit pas pour que la prescription soit acquise: l'inscription doit toujours aller de pair avec une possession de fait exercée de bonne foi, pendant le même délai; cette possession ne peut être viciée ni faire l'objet d'une contestation, ce qui est expressément mentionné. Ce n'est pas l'inscription qui donne seule lieu à la prescription acquisitive[263]: il faut une possession de bonne foi qui doit être qualifiée spécialement par le fait qu'elle va de pair avec une inscription. En ce sens, la règle peut être comparée à celle de l'article 2265 du code civil, qui soumet la prescription acquisitive d'immeubles à des délais courts à la condition que le possesseur dispose d'un juste titre; ce 'juste titre' requiert, de l'avis général, que le titre de transmission soit transcrit[264]. Le fait que l'article 2265 et la règle proposée soient comparables, ne signifie par pour autant que la disposition proposée doit être interprétée complètement dans le sens de cet article 2265, étant donné qu'elle s'inspire également des exemples des droits maritimes allemand et néerlandais qui viennent d'être cités plus haut. Pour ce qui est de la notion de possession, de la bonne foi, des vices dont peut être entachée la possession, du calcul du délai, de l'interruption, de la suspension et d'autres aspects pertinents, le droit commun sera d'application (voir notamment l'art. 2228 et suivants du code civil, et la jurisprudence et la doctrine en la matière). La bonne foi est donc présumée. Pour l'application de la disposition proposée, aucune distinction ne doit être faite entre les données figurant dans un acte authentique et donc revêtues d'authenticité, et les autres. La disposition vise primairement à encourager la rédaction d'actes authentiques ou juridiquement bien préparés, parce que ces actes offrent plus de garanties.

3.125. Enfin, le dernier alinéa du § 3 renvoie, pour tous les autres cas, à la prescription trentenaire du droit commun, telle que réglée par l'article 2262 du code civil. Cette règle déterminera les effets juridiques de la possession concernant les bâtiments non enregistrés ou non immatriculés, les bâtiments pour lesquels aucun acte n'a été inscrit, les possesseurs qui ne sont pas de bonne foi, etc. Cette règle résiduaire, qui peut s'avérer utile pour établir le statut de propriété de bateaux anciens (en particulier, de bateaux historiques), tranche une controverse qui existe dans le droit actuel[265] et encourage – en combinaison avec la règle de la prescription acquisitive abrégée - une publication correcte des actes, qui seront de préférence authentiques ou rédigés autrement en bonne et due forme.

---

263 Comp. Gand, 13 décembre 1937, *Ann.Not.*, 1939, 279.

264 Voir notamment: Bruxelles, 23 novembre 1965, *Pas.*, 1966, II, 281, *Rev.Prat.Not.*, 1968, 342; De Page-Dekkers VII, n° 1295; Lecocq, P., "De la prescription acquisitive abrégée: autour et alentour du juste titre », note sous Cass., 7 septembre 2001, *R.C.J.B.*, 2003, (428), 446, n° 13; Van Neste, F., *Zakenrecht, o.c.*, 343, n° 186.

265 Voir *supra*, n° 3.119.

B.6. ARTICLE 3.9. PREUVE DE LA PROPRIÉTÉ

A) TEXTE DE LOI

3.126.

Article 3.9. Preuve de la propriété

Sans préjudice de l'opposabilité des actes et jugements inscrits dans un registre des bâtiments conformément à l'article 3.77, le juge peut dans tous les cas déduire des mentions reprises en exécution des articles [...] dans un registre des bâtiments ainsi que des documents délivrés par des autorités relativement à un bâtiment des présomptions de fait concernant la propriété du bâtiment.

B) COMMENTAIRE

3.127. La loi maritime ne dispose pas par quels moyens le droit de propriété d'un navire peut être prouvé, et quelle est la valeur probante des actes pertinents en la matière. La loi ne fixe dans son article 8 qu'une règle visant à rendre opposables aux tiers des droits sur des navires par leur inscription dans un registre de navires. Dès lors, le droit commun s'applique pour ce qui est de la valeur probante des actes relatifs au droit de propriété. Alors que lors de la première consultation publique, l'URAB ne jugeait pas nécessaire d'introduire des règles légales relatives à la preuve de la propriété des navires de mer, la suggestion faite dans le Livre Vert de faire préciser cette question par le législateur, n'a été rejetée ni par l'ABDM ni par la HvB-A. FEBELFIN signalait également que l'expérience des banques démontre que la plupart des juridictions (également en Belgique) se reportent à l'inscription dans le registre des bâtiments. Ce qui signifie qu'une fois qu'un bâtiment est enregistré dans le registre des bâtiments, les tiers peuvent avoir confiance dans l'exactitude de cette information. Selon FEBELFIN, cela rappelle le système de publicité connue en matière d'hypothèques foncières. FEBELFIN estime que la solution des problèmes éventuels doit se situer au niveau du conservateur des hypothèques maritimes et qu'il doit, de toute façon, être tenu compte de la pratique juridique internationale.

3.128. Il résulte de la jurisprudence publiée que le droit de propriété tant des navires de mer que des bateaux d'intérieur fait régulièrement l'objet de litiges et que des précisions légales s'imposent. La Cour de cassation a jugé que la non-inscription d'un acte de vente d'un bateau de navigation intérieure n'a pour effet que la non-opposabilité de cette vente aux tiers mais que cela n'implique pas que les tiers doivent reconnaître le vendeur, au nom duquel le bateau continue à être immatriculé, comme propriétaire[266]. D'autre part, certains juges du fond ont jugé que l'immatriculation d'un bateau d'intérieur n'est qu'une obligation purement administrative sans que cela ne sorte le moindre effet juridique, alors que l'inscription d'un acte de vente dans les registres du conservateur des hypothèques maritimes constituerait bien une preuve[267]. Il a été jugé dans le même sens que l'inscription à la conservation des hypothèques maritimes prouve la propriété par rapport aux tiers[268]. Par contre, il a également été jugé que l'inscription d'un contrat de construction rend ce contrat opposable aux tiers, mais n'en fait pas un titre de propriété[269]. Les

[266] Cass., 6 mars 1979, *Arr.Cass.*, 1978-79, 790; comp. En ce qui concerne des immeubles p.e. Bruxelles, 23 novembre 1965, *Pas.*, 1966, II, 281.
[267] Trib.Comm.Gand, 6 décembre 1977, *R.H.A.*, 1977-78, 473.
[268] Juge des saisies Termonde, 20 septembre 1992, *Eur.Vervoerr.*, 1993, 561.
[269] Gand, 2 décembre 1959, *Pas.*, 1961, II, 131.

données du Lloyd's Register of Shipping n'offrent pas, non plus, une garantie suffisante d'exactitude[270].

3.129. En vue d'améliorer la situation existante, six scénarios alternatifs peuvent être envisagés

Dans un scenario 'zéro' le législateur n'intervient pas et le problème est laissé aux bons soins de l'évolution de la jurisprudence. Ainsi qu'il résulte de ce qui précède, la jurisprudence actuelle n'est pas équivoque et il ne peut être prédit à quel moment la jurisprudence aura fini par dégager la sécurité juridique requise. Ce scénario doit donc être rejeté.

Une deuxième alternative consiste à rendre obligatoire l'immatriculation des bateaux d'intérieur affectés à des fins de navigation commerciale et à introduire l'immatriculation facultative des bâtiments non affectés à des fins professionnelles ou commerciales. Cette initiative augmenterait considérablement la valeur du système de documentation des bâtiments. Toutefois, elle ne créerait pas davantage de sécurité juridique pour ce qui est du statut des bâtiments déjà enregistrés et immatriculés, et n'apporterait aucune précision quant à la valeur probante des données et documents publiés concernant les bâtiments.

Troisième alternative: l'extension suggérée du système d'immatriculation pourrait aller de pair avec une exclusion de l'inscription des actes autres que les actes authentiques ou les actes sous seing privé rédigés à l'intervention d'un avocat qui signe avec les parties en qualité de conseil. Ceci contribuerait à la précision juridique et à la fiabilité des actes sous seing privé à inscrire et offrirait la possibilité de faire appel à des avocats qui travailleraient à des conditions de marché librement négociées, outre des notaires (dont les experts en matière de droit maritime ou fluvial sont plutôt rares). Le fait que le Code Belge de la Navigation s'appliquera aussi aux bâtiments non-commerciaux (dont les bâtiments des autorités publiques, les bâtiments de plaisance et le patrimoine nautique) constitue une raison supplémentaire pour veiller à la qualité juridique des actes. Il faut éviter que la qualité moyenne des données publiées ne diminue en conséquence. Il faut tout mettre en œuvre pour arriver à une gestion qualitative et professionnalisée des bâtiments.

Une quatrième alternative consiste à faire attacher une valeur probante particulière aux mentions figurant dans les registres des navires et des bateaux d'intérieur et aux documents délivrés obligatoirement par les autorités relativement aux bâtiments. A ce sujet, trois variantes peuvent se présenter. Il va sans dire que l'introduction d'une présomption irréfragable n'est pas souhaitée. Le choix entre une présomption légale réfragable et la confirmation que le juge peut déduire des présomptions de fait à partir des données concernées, n'est pas facile à faire. Une autre question est celle de savoir si la présomption doit porter également sur les données provenant des inscriptions relatives aux droits réels dans les registres des bâtiments.

Cinquième alternative: une réforme fondamentale du système de publicité des droits sur les bâtiments dans le sens du système semi-positif néerlandais ou du système positif allemand pourrait être envisagée. A la différence du système belge, où le conservateur des hypothèques maritimes garde un rôle passif en prenant soin de la publication des documents que les parties lui présentent, et où l'exactitude des données n'est pas garantie, le système néerlandais et surtout le système allemand, ainsi qu'il sera exposé par après[271], sont expressément conçus pour générer des informations juridiques exactes et complètes sur les droits sur les bâtiments. Un changement dans ce sens aurait des conséquences radicales mais n'a été demandé par personne lors de la première consultation, dérogerait au régime belge de publicité foncière du droit commun, mettrait en place

[270] Anvers, 15 janvier 2001, *Eur.Vervoerr.*, 2001, 22 en *R.H.A.*, 2001, 22.
[271] Voir *infra*, n° 3.135.

un système bureaucratique assez rigide, et supposerait l'élaboration de mesures transitoires. C'est pourquoi il vaut mieux renoncer au changement révolutionnaire en question, bien qu'il ne puisse être exclu à plus longue échéance[272].

Après évaluation des avantages et inconvénients de ces scénarios, il est opté dans l'Ebauche du Code Belge de la Navigation pour une combinaison des scénarios deux, trois et quatre. Dans le cadre de la révision du droit maritime public, l'immatriculation des bateaux d'intérieur affectés à des fins professionnelles ou commerciales sera généralisée et des bateaux non affectés à des fins professionnelles ou commerciales seront également susceptibles d'immatriculation facultative; ensuite la consultation d'un avocat est quelque peu encouragée (voir art. 3.8, § 3, alinéa 2, 3° et art. 3.59); et, enfin, une valeur probante particulière mais limitée est attribuée aux mentions opérées en exécution de la législation de droit public dans les registres des bâtiments ainsi qu'aux mentions reprises dans les documents de droit public relatifs aux bâtiments (voir l'article 3.9 présentement commenté).

3.130. A première vue l'introduction d'une valeur probante spéciale méconnaît le fait déjà signalé que le rôle du conservateur des hypothèques maritimes n'est que passif lors de l'inscription des actes relatifs à des droits réels; cette introduction d'une telle valeur probante méconnaît également le caractère traditionnellement négatif du système belge de publicité des droits sur bâtiments[273]: en effet, la publication des actes relatifs à des droits réels s'effectue sans que le conservateur contrôle l'existence réelle de ces droits et ne vise qu'à rendre ces actes opposables aux tiers, sans donner une certitude absolue sur la situation de la propriété ou sur d'autres droits.

La disposition proposée ne porte, toutefois, pas atteinte à ces principes. Il a été renoncé à l'introduction d'une présomption générale légale, quoique réfragable, suivant laquelle le statut réel de propriété est celui qui résulte des registres des bâtiments et éventuellement des documents officiels relatifs aux bâtiments. Après concertation exhaustive avec le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales, il n'a été retenu qu'une variante affaiblie minimale, consistant à ce que le juge peut, le cas échéant, déduire des données relevant du droit public et contenues dans les registres de bâtiments et dans les documents officiels relatifs aux bâtiments, des présomptions de fait. Cela ne porte pas atteinte aux règles applicables en matière d'opposabilité des actes et jugements inscrits (voir art. 3.77). Les inscriptions relatives aux 'droits réels' (de même que les certificats "hypothécaires" y afférents) ne concernent que la publicité des actes et jugements mais ne créent pas le statut juridique du bâtiment en tant que tel. Ce principe classique reste maintenu. L'article 3.9. présentement proposé implique seulement que pour déterminer le statut de propriété du bâtiment, le juge peut tenir compte de toutes sortes de données collectées ou attestées par les autorités en exécution de la loi relativement à ce statut, mais qu'aucune présomption légale réfragable ou irréfragable ne peut en être déduite[274]. Les autres articles auxquels le texte de loi proposé se réfère concernent les dispositions relatives à l'enregistrement et l'immatriculation des bâtiments qui doivent être insérées dans le livre 2 (droit public) du Code Belge de la Navigation.

3.131. La réglementation proposée peut, tout d'abord, être justifiée, du fait qu'il est réservé une attention particulière au statut de propriétaire, tant au moment de l'enregistrement du bâtiment

[272] Il serait intéressant de s'attarder au fameux système australien pour les transmissions foncières appelé "système Torrens", inspiré par la législation maritime.
[273] Voir à ce sujet De Latte ZRHS, 56, nr. 146.
[274] La mention "dans tous les cas" vise à écarter l'interprétation selon laquelle des présomptions de fait ne peuvent être prises en considération que "dans les cas seulement où la loi admet les preuves testimoniales" (art. 1353 du code civil).

(relevant du droit public) que lors de la publication de des actes portant sur des droits réels (relevant du droit privé).

L'enregistrement se fait à la demande du propriétaire[275] ou de l'exploitant spécialement autorisé à cet effet par le propriétaire[276], et le registre des navires[277], la lettre de mer [278] ainsi que le certificat de jaugeage[279] indiquent qui est le propriétaire. La demande d'enregistrement doit être accompagnée de l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, s'il s'agit d'un acte sous seing privé, ou d'une expédition de l'acte, s'il s'agit d'un acte authentique; un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique doit être joint et rester déposé au bureau du conservateur[280]. En outre, il doit être annexé une déclaration d'un notaire confirmant que le demandeur remplit les conditions fixées par l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires [281], de même que, le cas échéant, l'autorisation requise de la part du propriétaire du navire[282] et une déclaration des autorités du pays où le navire était enregistré en dernier lieu, relative à l'état hypothécaire du navire et mentionnant le dernier propriétaire[283].

Dans le cadre des formalités relevant du droit public, l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires charge expressément le conservateur des hypothèques maritimes ainsi que les autorités maritimes d'une mission de contrôle (limitée). Le propriétaire, l'exploitant et l'affréteur coque nue doivent toujours communiquer soit au conservateur, soit au fonctionnaire délégué qui leur en fait la demande, les renseignements que l'un ou l'autre juge nécessaires pour pouvoir apprécier si la demande d'enregistrement ou la demande d'inscription dans le registre des affrètements à coque nue est complète ou légitime[284]. Toute demande illégitime ou incomplète est refusée, de même que lorsqu'une des pièces à y annexer fait défaut ou n'est pas conforme à la demande ou à une autre pièce à y annexer ; le refus est motivé sur la demande[285]. Les actes relatifs à la cession de la propriété d'un navire de mer ou d'un bateau de plaisance ne sont inscrits que s'ils sont accompagnés d'une déclaration faite en double concernant le propriétaire du navire ou bateau[286].

De tout cela, il peut être conclu que lors des formalités de l'enregistrement (relevant du droit public) et lors de la délivrance des lettres de mer et des certificats de jaugeage, une documentation très complète qui fait l'objet d'un contrôle officiel assez fouillé (quoique plutôt formel), est constituée sur le statut de propriété, laquelle documentation est accessible au public.

De plus, l'inscription des actes portant sur des droits réels sur des navires et bateaux, quelque passive que soit la manière dont cette inscription se fait, et quelque négatif que soit le système d'information, est placée sous la garde du même conservateur des hypothèques maritimes. Cette

---

275 Art. 16, § 1 et 19 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires.

276 Voir art. 17 et 19 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires. Une telle autorisation est consignée soit dans un acte social de la société, publié dans l'annexe au *Moniteur belge*, soit dans un acte spécial établi par un notaire. Cet acte mentionne pour chacune des personnes concernées, le nom et la nationalité, l'adresse du domicile ou de la résidence principale ou du siège effectif (art.18).

277 Aux termes de l'art. 13, 13° de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires, le registre des navires mentionne "le nom, l' adresse du domicile ou de la résidence principale ou la dénomination et l'adresse du siège effectif du propriétaire".

278 Annexe III de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires.

279 Voir les modèles dans l'Annexe de l'A.R. du 7 mai 1984 portant exécution de la loi du 12 juillet 1983 relative au jaugeage des navires (*M.B.*, 17 juillet 1984) et art. 68, deuxième alinéa, 4° du Règlement général de la navigation.

280 Art. 21, 3° de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires.

281 Art. 21, 4° de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires .

282 Art. 21, 5° de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires .

283 Art. 21, 8° de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires.

284 Art. 5 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires.

285 Art. 6 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires.

286 De Latte, G., "Hypothèques maritimes et fluviales", *Notamus* 2008/3, point 4.2, avec renvoi à l' art. 7 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires.

publication des actes relatifs à des droits réels, nonobstant le rôle passif du conservateur et le caractère négatif du système, a pour but d'éviter, autant que faire se peut, des litiges sur le statut de propriété. La publicité des droits sur navires et bateaux est une des raisons pour laquelle la possession ne vaut titre pour les navires et bateaux[287].

Les certificats délivrés sur demande par le conservateur des hypothèques maritimes contiennent normalement toujours une description du bâtiment et une indication du dernier propriétaire connu[288]. Il existe des certificats qui mentionnent spécialement le dernier titre de propriété inscrit [289].

En conclusion, bien que les registres des bâtiments et les documents relatifs aux bâtiments n'offrent pas de certitude absolue, les mentions que ces registres et documents contiennent relativement au statut de propriété, justifient à tout le moins une présomption de fait que le statut réel y correspond. L'information concentrée auprès du conservateur des hypothèques maritimes quant à la propriété, constitue l'information la plus objective, la plus contrôlée et la plus actuelle qui soit disponible, ce qui est déjà une justification suffisante en soi pour faire de l'information collectée en exécution de la loi la source d'une présomption de fait.

3.132. Une deuxième raison qui justifie la création d'une telle présomption, tient au fait que dans la pratique les mentions officielles relatives à la propriété ne donnent presque jamais lieu à contestation. La pratique démontre que ces mentions sont dans la règle correctes, et qu'elles sont rarement contestées. La situation décrite est dans la majorité des cas exacte. Probablement, cela s'explique par le fait que les transactions portant sur des droits réels sur bâtiments sont relativement peu nombreuses et ont un contenu plutôt simple – comparées aux transactions relatives aux immeubles[290].

3.133. Une troisième justification réside dans la jurisprudence rappelée ci-avant, qui a admis des présomptions[291]: la règle codifie, en d'autres mots, une position jurisprudentielle existante. Par ailleurs, la jurisprudence et la doctrine relatives à la propriété des immeubles puisent également une indication de fait, si ce n'est une présomption, dans les données cadastrales [292]. Compte tenu de ce que les données dans les registres des bâtiments sont probablement plus dignes de foi, une règle légale spéciale est d'autant plus justifiée.

3.134. Un quatrième argument soulignant l'importance des registres et documents relatifs aux bâtiments concerne la mesure complémentaire recommandée ci-avant[293] de l'introduction de l'immatriculation obligatoire des bateaux d'intérieur affectés à des fins professionnelles ou commerciales et de l'immatriculation facultative des navires et bateaux non affectés à des fins professionnelles ou commerciales. L'extension de l'enregistrement et de l'immatriculation renforce encore l'autorité de fait des mentions figurant dans les registres. La règle proposée présentement améliore la qualité de la documentation publique relative aux bâtiments.

---

[287] Voir *supra*, n° 3.120.
[288] De Latte TRS, 77, nr° 176.
[289] De Latte TRS, 78, n° 177.
[290] Comp. pour les Pays-Bas: Mijnssen, F.H.J. ent De Haan, P., *Algemeen goederenrecht*, Deventer, Kluwer, 2006, 461, n° 417.
[291] Voir *supra*, n° 3.128.
[292] Voir et comp. à ce sujet notamment: Cass., 17 septembre 1987, *R.W.*, 1987-88, 777; Cass., 7 septembre 2001, *Arr.Cass.*, 2001, 1393, *Pas.*, 2001, 1342, *J.L.M.B.*, 2003, 433, *R.C.J.B.*, 2003, 425, avce note P. Lecocq, *Rev.Not.B.*, 2002, 119, *T.Not.*, 2002, 755, avec note S. Devos; Gent, 13 décembre 1937, *Ann. Not.*, 1939, 279 (en bref); Hansenne, J., *Les biens*, I, Luik, Ed. Collection Scientifique de la Faculté de Droit de Liège, 1996, 602, n° 641; Verhaegen, G., "De kadastrale gegevens als beschrijving in de eigendomstitel", *T. Not.*, 1960, 225-234.
[293] Voir *supra* n°3.128 .

3.135. Cinquièmement, des présomptions analogues sont reconnues dans plusieurs autres systèmes de droit.

Le *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken* (SchiffsRG) précité contient les règles les plus explicites à cet égard. Cette loi dispose notamment :

> § 15
> *(1) Es wird vermutet, daß Eigentümer des Schiffs ist, wer als Eigentümer im Schiffsregister eingetragen ist.*
> *(2) Ist im Schiffsregister für jemanden eine Schiffshypothek oder ein Recht an einer solchen oder ein Nießbrauch eingetragen, so wird vermutet, daß ihm das Recht zusteht.*
> *(3) Ist ein eingetragenes Recht (Absatz 1, 2) gelöscht, so wird vermutet, daß es nicht mehr besteht.*
>
> § 16
> *(1) Zugunsten dessen, der das Eigentum an einem Schiff, eine Schiffshypothek oder ein Recht an einer solchen oder einen Nießbrauch an einem Schiff durch Rechtsgeschäft erwirbt, gilt der Inhalt des Schiffsregisters, soweit er diese Rechte betrifft, als richtig, es sei denn, daß ein Widerspruch gegen die Richtigkeit eingetragen oder die Unrichtigkeit dem Erwerber bekannt ist. Ist der Berechtigte in der Verfügung über ein im Schiffsregister eingetragenes Recht (Satz 1) zugunsten einer bestimmten Person beschränkt, so ist die Beschränkung dem Erwerber gegenüber nur wirksam, wenn sie aus dem Schiffsregister ersichtlich oder dem Erwerber bekannt ist.*
> *(2) Ist zum Erwerb des Rechts die Eintragung erforderlich, so ist für die Kenntnis des Erwerbers die Zeit der Stellung des Antrags auf Eintragung oder, wenn die Einigung erst später zustande kommt, die Zeit der Einigung maßgebend.*

Ainsi que le fait remarquer le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales De Latte, le système allemand de publicité des droits sur navires – à la différence du système belge - présente un caractère positif[294]. Toutefois, la présomption établie par le § 15 SchiffsRG n'est qu'une présomption réfragable[295]. Le § 16 citée crée une fiction au profit de l'acquéreur de la propriété d'un navire, d'une hypothèque maritime ou d'un *Nießbrauch* sur un navire: en ce qui concerne cet acquéreur, le contenu du registre des bâtiments est censé être correct, à moins qu'une contestation n'ait été inscrite ou qu'il n'ait connaissance d'une faute[296].

Il est admis en Angleterre que l'enregistrement d'un navire dans le registre des navires ne rapporte pas de preuve décisive concernant la propriété du navire, mais constitue "*prima facie evidence of the registered owner being the real owner*". La charge de la preuve incombera à celui qui prétend en être le véritable propriétaire. Le tribunal peut établir qui est fondé à demander l'enregistrement[297].

En France, la plupart des auteurs admettent également que les mentions contenues dans "l'acte de francisation" créent une présomption, mais que le véritable propriétaire peut rapporter la preuve contraire[298]. Il a été jugé que la propriété d'un navire est prouvée par "la fiche matricule des douanes"[299]. Alors que la législation dispose seulement que la publication rend les actes

---

294 De Latte TRS, 132, nr° 280, vn. 315.
295 Nöll, 389, § 15, nr° 1.
296 Nöll, 390, § 16, nr° 2.
297 Mandaraka-Sheppard, 299; comp. Chorley-Giles, 26; Hill, 1.
298 Voir notamment. Bonassies-Scapel, 144-145, n° 187; comp. Remond-Gouilloud, 90-91, n° 118; Vialard, 292-293, n° 345.
299 Cass. fr., 6 mai 2003, *D.M.F.*, 2003, 1095 (résumé qui ne semble pas correspondre à l'arrêt consultable sur www.legifrance.gouv.fr, parce que la règle de preuve n'a été proposée que par la cour d'appel).

opposables, la Cour de cassation de France a jugé que les mentions figurant sur cette fiche et sur l'*acte de francisation* créent une présomption réfragable et qu'elles peuvent être contestées par tout intéressé[300].

Aux Pays-Bas, les navires et bateaux immatriculés dans les registres publics sont qualifiés de '*registergoederen*'[301]. Les '*registergoederen*' sont des biens dont la mutation nécessite une inscription dans des registres à ce destinés[302]. La loi offre la possibilité d'inscrire tous les actes juridiques et tous les autres faits juridiques qui présentent un intérêt pour la situation juridique du '*registergoed*'[303]. Les registres publics relèvent du droit privé : ils constituent l'ensemble des actes inscrits. Lors de l'inscription, le rôle du conservateur des registres publics est passif, mais cela n'est pas le cas pour ce qui concerne les enregistrements relevant du droit public[304]. La passivité signifie que le conservateur n'est pas compétent pour vérifier l'exactitude des faits relatés dans les documents présentés, telle la validité du titre qui est à l'origine de la délivrance. Il est toujours tenu de procéder à l'inscription si les pièces répondent aux conditions légales[305]. Dans certains cas, toutefois, l'inscription peut être refusée[306]. Le système néerlandais de publicité n'est pas un système positif qui impliquerait que l'autorité publique protègerait les tiers de bonne foi en garantissant l'exactitude de l'information publiée. Il n'empêche que la publication d'un fait dans les registres publics a pour conséquence que l'ayant droit d'un '*registergoed*' peut toujours s'en prévaloir à l'encontre d'autres personnes qui acquièrent des droits à titre particulier sur le bien. La loi dispose que la bonne foi ne peut être invoquée par un acquéreur d'un '*registergoed*', lorsque cet acquéreur invoquerait qu'il n'était pas au courant de faits qu'il aurait appris en consultant les registres[307]. Un acquéreur doit, à tout le moins, faire l'effort d'une recherche dans les registres publics. L'idée sous-jacente en est que l'acquéreur qui ne consulte pas suffisamment les registres, est responsable lui-même des conséquences nuisibles, qui en découlent: on peut s'attendre à ce qu'il se charge de cette recherche[308]. Cette règle n'est pas applicable aux données que l'enregistrement de droit public peut faire connaître[309]. La loi dispose aussi que, si au moment où un acte juridique tendant à l'acquisition à titre particulier d'un droit sur un '*registergoed*' est inscrit dans les registres, un fait également susceptible d'inscription n'était pas inscrit, ce fait ne peut être opposé à l'acquéreur, à moins qu'il n'en ait eu connaissance[310]. L'acquéreur est, par conséquent, protégé du fait que les registres ne soient pas complets, sauf s'il avait lui-même connaissance du fait non inscrit[311]. Les tiers sont encore protégés autrement. Si au moment où un acte juridique tendant à l'acquisition à titre particulier d'un droit sur un '*registergoed*' est inscrit dans les registres, un fait relatif à ce '*registergoed*' était inscrit en vertu d'un acte authentique dans lequel le fait était établi par un fonctionnaire pouvant conférer l'authenticité, l'inexactitude de ce fait ne peut être opposée à l'acquéreur, à moins qu'il n'ait eu connaissance de cette inexactitude ou qu'il n'en ait pu en connaître la possibilité en consultant les registres[312]. Si au moment où un acte juridique tendant à l'acquisition à titre particulier d'un droit sur un *'registergoed'* est inscrit dans les registres, un fait qui n'est pas exact était inscrit dans les registres relativement à ce *'registergoed'*, ce fait inexact ne peut être opposé à l'acquéreur par celui qui aurait pu raisonnablement avoir pris soin

300 Cass. fr., 11 décembre 2007, *DMF* 2008, 27, avec note claire et approbatrice de P. Bonassies..
301 Art. 8:199 et 8:790 NBW.
302 Art. 3:10 NBW.
303 Voir notamment art. 3:17 NBW.
304 Reehuis, W.H.M. et Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, Deventer, Kluwer, 2006, 32, n° 49; Mijnssen, F.H.J. et De Haan, P., *Algemeen goederenrecht*, Deventer, Kluwer, 2006, 398, n° 363.
305 Reehuis, W.H.M. et Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, *o.c.*, 35, n° 56.
306 Voir art. 3:20 NBW.
307 Art. 3:23 NBW.
308 Reehuis, W.H.M. et Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, *o.c.*, 44, n° 67.
309 Reehuis, W.H.M. et Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, *o.c.*, 46, n° 70.
310 Art. 3:24 NBW.
311 Reehuis, W.H.M. et Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, *o.c.*, 47, n° 73.
312 Art. 3:25 NBW.

de ce que les registres correspondent à la réalité, à moins que l'acquéreur n'ait eu connaissance du caractère inexact du fait inscrit ou qu'il n'ait pu en connaître la possibilité en consultant les registres[313]. L'acquéreur ne peut, dès lors, se fier toujours à ce que les faits inscrits soient corrects. Celui qui se fie à un fait qui est faux, n'est protégé que pour autant qu'il soit question soit d'un fait établi avec force de chose authentique dans un acte authentique soit d'un fait qui aurait pu raisonnablement être rectifié par l'ayant droit. Cette protection limitée reste conforme au caractère négatif du système néerlandais de publicité, bien que le droit actuel confère plus de protection à ceux qui s'y fient[314]. La loi règle aussi une procédure de '*rechtsuitwijzing*', par laquelle celui qui prétend avoir un droit quelconque sur un '*registergoed*' peut provoquer un jugement confirmant ce droit, ce qui peut donner lieu à une inscription à effet positif[315]. Des commentateurs qui font autorité, estiment que le système de publicité du code civil néerlandais est un système semi-positif, puisque le caractère complet, l'exactitude et la validité des inscriptions y sont garanties en grande partie, tant vis-à-vis des tiers-acquéreurs que vis-à-vis de ceux qui perdent ainsi des droits à leur insu. Le fait que les faits juridiques susceptibles d'inscription dans les registres publics ont été rendus aussi complets que possible, contribue à cet état de fait[316].

Des présomptions ont existé ou existent aussi dans d'autres systèmes de droit. Au Canada, il était admis p.e. que l'immatriculation d'un navire ou bateau établit une preuve *prima facie* du titre de propriété, et que la preuve du contraire peut être administrée[317]. Au Chili, il existe une présomption légale réfragable de possession régulière[318].

Il peut être conclu de cette revue de droit comparatif que, peu importe le rôle actif ou passif du conservateur des hypothèques, et abstraction faite du caractère négatif ou positif du régime de publicité, les mentions relatives à la propriété du navire ou bateau dans les pays voisins créent essentiellement une présomption réfragable. Conjointement avec les autres mesures précitées tendant à renforcer la valeur du système de documentation, cela justifie tout au moins la ratification légale d'une présomption de fait en Belgique. Toutefois, pareille présomption de fait ne déplace pas la charge de la preuve: celui qui veut contester la propriété résultant d'un registre des navires et bateaux 'de droit public', ne doit pas rapporter lui-même la preuve qu'il est le véritable propriétaire. De toute façon, il ne semble pas y avoir lieu de régler la valeur probante dans le Code Belge de la Navigation, de façon aussi détaillée que dans le code néerlandais. Une règle plus simple est souhaitable pour donner de la flexibilité au juge.

3.136. Enfin et sixièmement, l'introduction d'une présomption de fait constitue un encouragement pour les parties intéressées afin de régler le statut de propriété des bâtiments avec autant de soin que possible, de faire inscrire les actes dans les délais les plus brefs et de publier toujours et au plus tôt toute modification.

3.137. Ainsi qu'il a été indiqué, la présomption de fait proposée concerne les données relevant du droit public et contenues dans les registres de bâtiments (à l'exclusion des inscriptions relatives aux droits réels) et celles contenues dans les documents à délivrer par les autorités, dont surtout la

---

313 Art. 3:26 NBW.

314 Reehuis, W.H.M. en Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, *o.c.*, 52, nr. 79.

315 Voir art. 3:27 NBW et à ce sujet notamment Reehuis, W.H.M. et Heisterkamp, A.H.T., *Goederenrecht*, *o.c.*, 54, n° 83 ; le term 'rechtsuitwijzing' pourrait être traduit par 'jugement déclaratif de droit'.

316 Mijnssen, F.H.J. et De Haan, P., *Algemeen goederenrecht, o.c.*, 407, n° 370.

317 Voir Braën, A., *Le droit maritime au Québec,* Montreal, Wilson & Lafleur Itée, 1992, 180-181, n° 468.

318 Art. 13, alinéa 2, de la *Ley de Navegación* qui dispose:

> *Se presumirá poseedor regular de la nave la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure inscrita en el Registro de Matrícula respectivo, salvo prueba en contrario.*

Pour commentaire, voir Cornejo Fuller, 75-77.

lettre de mer et le certificat de jaugeage. Les certificats hypothécaires ou relatifs aux droits réels tels que délivrés par le conservateur des hypothèques ne sont pas visés. Cela n'empêche pas qu'ils puissent être pris en compte, mais ils n'emportent pas la présomption de fait que l'article proposé veut établir. L'article ne porte donc aucunement atteinte au régime de publicité des droits réels sur les navires et bateaux. L'article proposé ne concerne que la valeur probante des données et documents relatifs aux navires et bateaux qui relèvent du droit public.

3.138. L'introduction de cette présomption de fait ne change rien au statut, à la mission ou à la responsabilité du conservateur des hypothèques maritimes. Le conservateur continue à jouer un rôle passif; il ne garantit pas l'exactitude des actes publiés et des autres données. Sa responsabilité pour les inscriptions relatives aux droits réels est, à l'heure actuelle, essentiellement régie par les règles de la loi hypothécaire[319], qui sont intégrées dans l'article 3.92 proposé ci-dessous.

Il n'est rien changé non plus à la responsabilité des autorités qui délivrent les documents relatifs aux bâtiments. Si un tel document contient une faute, elle sera généralement imputable à une déclaration fautive faite par le requérant du document. Les autorités ne garantissent aucunement l'exactitude des données qui leur sont communiquées par les intéressés en vue de la confection des documents relatifs aux bâtiments.

Pour éviter qu'il ne soit abusé des nouvelles règles dans un but frauduleux, il sera introduit, lors de la révision du droit maritime public, une peine spécifique pour le cas où une information fautive est produite sciemment.

3.139. Dans un souci d'être complet, il est ajouté qu'il n'y a pas lieu de réintroduire l'obligation – figurant dans la loi maritime de 1879 mais abrogée plus tard – d'établir les contrats d'achat et de vente des navires par écrit[320]. La flexibilité de principe résultant du caractère non réglementé du statut des droits réels des navires belges doit être maintenue. Il n'en reste pas moins que les nouvelles règles relatives à la publicité et à la valeur probante des actes incitent, bien évidemment, à établir des contrats écrits.

3.140. Par ailleurs, la règle de preuve spéciale proposée ne porte pas atteinte aux règles de preuve du droit commun, qui déterminent la valeur probante des actes authentiques et sous seing privé en matière de bâtiments. La règle proposée renforce, toutefois, la position de celui qui peut se prévaloir des mentions 'de droit public' contenues dans les registres des bâtiments ou dans les documents relatifs aux bâtiments.

B.7. ARTICLE 3.10. DROITS RÉELS LIMITÉS SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.141.

Article 3.10. Droits réels limités sur bâtiments

§ 1. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit commun sur des meubles, peuvent être constitués sur des bâtiments.
En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des bâtiments.

[319] Art. 128-130 de la loi hypothécaire, rendus applicables par l'art.45, alinéa 2, de la loi maritime.
[320] Voir à ce sujet notamment Smeesters-Winkelmolen I, 31, n° 15. À l'époque, la rédaction d'un acte authentique ou sous seing privé était rendue obligatoire par le Règlement général sur les taxes assimilées au timbre (art. 40).

§ 2. L'article 3.9 s'applique de manière analogue à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités sur des bâtiments.

B) COMMENTAIRE

3.142. Ainsi qu'il a été indiqué, la loi maritime ne règle rien en ce qui concerne les droits réels susceptibles d'être constitués sur des navires de mer et sur des bateaux de navigation intérieure. Le doit commun relatif aux meubles s'applique en la matière. La loi maritime confirme indirectement dans son article 272*bis*, § 3 et § 4, 2° qu'il peut être constitué un usufruit, tout au moins sur des bateaux d'intérieur[321].

Il n'y pas lieu à limiter dans le Code belge de la Navigation les droits qui peuvent être constitués sur des bâtiments. Il existe, toutefois, des règles restrictives dans d'autres pays. C'est ainsi que l'article 197 Livre 8 du code civil néerlandais (NBW) dispose:

> *De enige zakelijke rechten, waarvan een in de openbare registers teboekstaand zeeschip het voorwerp kan zijn, zijn de eigendom, de hypotheek, het vruchtgebruik en de in artikel 211 en artikel 217 eerste lid onder b genoemde voorrechten*[322].

Cette règle est empruntée au Premier Protocole de la Convention sur les bateaux d'intérieur de 1965[323] et vise à exclure le nantissement sur des bateaux immatriculés. Le législateur belge doit répondre également à la question de savoir si les navires et bateaux peuvent faire l'objet d'un nantissement. Cette réponse sera apportée dans le chapitre du Code Belge de la Navigation sur les droits de sûreté réels sur bâtiments (art.3.35).

A part cette question spécifique, toutes les possibilités offertes par le droit commun, y compris – de même qu'en Allemagne[324], en France[325] et aux Pays-Bas – l'usufruit et – puisqu'il peut également être constitué sur des meubles (art. 625 et suivants du Code civil) – le droit d'usage, seront conservées dans le Code Belge de la Navigation. Afin d'améliorer le statut des bateaux de logement, la constitution d'un droit d'habitation est rendue possible par une disposition expresse reprise au § 1er, alinéa 2 (voir à nouveau l'art.625 et suivants du Code civil). Selon le droit commun, un droit d'habitation ne peut être créé que sur les immeubles[326]. En France, Rodière avait déjà plaidé en faveur de la faculté de constituer un droit d'habitation sur un bateau[327]. La mesure proposée étend davantage la flexibilité déjà existante actuellement[328].

---

[321] Ces dispositions portent:
§ 3. Si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur le bateau des droits en propriété ou en usufruit*, la déclaration indique la nature et la quotité de ceux-ci et donne pour chacune de ces personnes les indications énumérées au § 2.*
§ 4. La déclaration doit être accompagnée des documents suivants:
1° le certificat de nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales, propriétaires ou copropriétaires;
2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, si cet acte est sous seing privé, ou une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique doit être jointe et reste déposée au bureau du conservateur des hypothèques (c'est nous qui mettons en italiques).

[322] Concernant les règles néerlandaises des privilèges maritimes, voir *infra*, n° 3.296.

[323] Art. 3 du Protocole dispose:
> *Les seuls droits réels dont un bateau peur faire l'objet sont la propriété, l'usufruit, l'hypothèque et le privilège, les Parties contractantes restant libres, toutefois, d'attacher un effet de droit réel à la saisie conservatoire.*

[324] Bien entendu sous la condition stricte du § 9 SchiffsRG; voir à ce sujet Nöll, § 9, 384, n°s 1-6; Rabe, 29-30, n° 33.

[325] Bonassies-Scapel, 173, n° 229.

[326] Derine, R., Van Neste, F. et Vandenberghe, H., *Zakenrecht,* II.A, Gand, E. Story-Scientia, 1984, 565, n° 912.

[327] Rodière LN, 115, n° 89.

[328] Il est à noter que les biens pouvant faire l'objet d'un droit d'usage (y compris apparemment l'habitation) sont réputés insaisissables (voir notamment Derine, R. e.a., *Zakenrecht, o.c.*, II.A, 568, n° 912). Dans la mesure où

3.143. Le § 2 renvoie à la présomption de propriété de fait de l'art. 3.9 laquelle présomption a fait l'objet d'un commentaire exhaustif ci-avant. Il n'y a aucune raison pour que cette présomption ne vale pas non plus au profit du titulaire d'un droit réel limité sur un bâtiment.

3.144. L'article présentement commenté ne concerne que la constitution de droits réels. Pour les contrats d'affrètement, il est renvoyé au Titre 5 de l'Ebauche du Code Belge de la Navigation[329]. Pour le 'leasing' des navires ou bateaux, aucune disposition légale spéciale ne s'est avérée nécessaire ; lors de la première consultation basée sur le Livre Vert, des desiderata n'ont pas été enregistrés ; la jurisprudence connue n'a révélé aucun problème ; à l'étranger, il n'existe guère ou peu de législation spécifique[330].

B.8. ARTICLE 3.11. DROITS SUR ÉLÉMENTS ET ACCESSOIRES DES BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.145.

Article 3.11. Droits sur éléments et accessoires des bâtiments

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

B) COMMENTAIRE

3.146. La disposition proposée définit le statut de droit réel des éléments et des accessoires tels que décrits par l'article 3.1, 11° respectivement 12°. Ainsi qu'il a été exposé ci-dessus[331], c'est à peine si ce statut est traité dans la loi maritime. La nouvelle disposition rend en principe superflu tout renvoi aux règles du droit commun de l'accession relatives aux meubles, qui sont contenus dans le code civil (art. 551 et 565-577) et qui ne conviennent pas à la navigation.

Le contenu de la règle s'inspire en partie du droit néerlandais. Le droit néerlandais dispose que dès qu'un objet devient une partie constituante d'un navire, un fournisseur ou loueur en perd la propriété au profit du propriétaire du navire[332]. Des dispositions dérogatoires relativement aux parties constituantes des bâtiments ne sont pas possibles. Les parties constituantes ne peuvent, dès lors, faire l'objet de droits séparés[333].

Aux Pays-Bas il a été observé que la loi ne détermine pas expressément le statut patrimonial des parties constituantes du navire[334]. La disposition présentement proposée détermine bien ce statut: celui qui a un droit réel ou un droit assorti d'un effet réel sur un bâtiment en tant que tel, a ce droit également sur toutes les éléments du bâtiment. Cette règle correspond à une opinion juridique courante et aux règles du droit commun en matière d'accession et offre une sécurité juridique aux propriétaires des bâtiments et à leurs créanciers.

---

l'insaisissabilité du droit commun, relative à un navire, serait contraire à la convention de la saisie sur navires de 1952 et aux dispositions d'exécution nationales, ces dernières règles sont évidemment prioritaires.

329 Voir Livre Bleu 6.

330 Pour la doctrine, voir Cachard, O., "Les garanties du financement des navires: crédit réel et crédit personnel", *in* Cachard, O. et Henry, X., *Mélanges en honneur du professeur Gilles Goubeaux,* Parijs, L.G.D.J., 2009, 55-70.

331 Voir *supra*, n°s 3.16 en 3.65.

332 Comp. Japikse, 28, n° 52.

333 Comp. pour l'Allemagne Rabe, 33, n°s 2-3.

334 Van der Velde, 28.

3.147. De même pour ce qui est des accessoires des bâtiments, la disposition s'inspire en partie du Livre 8 du code civil néerlandais (NBW), dont l'article 1.5, première phrase, dispose:

Behoudens afwijkende bedingen wordt het scheepstoebehoren tot het schip gerekend[335].

Aux Pays-Bas mais p.e. également en Allemagne[336], le propriétaire des accessoires du navire ou bateau n'est pas nécessairement le propriétaire du navire ou bateau. Une clause dérogatoire relative à la propriété des accessoires – dont la valeur est souvent élevée – peut résulter notamment d'une réserve de propriété, d'un bail, d'un usufruit, d'un nantissement sans dépossession, ou encore d'une vente du navire à l'exclusion des soutes[337]. La doctrine a observé que la disposition de loi néerlandaise est défectueuse, parce qu'elle omet de déterminer le statut patrimonial des accessoires, et qu'il faudrait la compléter à ce sujet[338]. La disposition proposée détermine bien – comme pour les éléments du bâtiment – la statut réel des accessoires. Celui qui a un droit sur un bâtiment en tant que tel, a ce droit également, sauf clause dérogatoire, sur les accessoires du bâtiment. Sur base de l'article 3.77 commenté ci-dessous, une clause dérogatoire peut être opposée aux tiers moyennant inscription dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur. Il sera traité du cas spécifique de la saisie sur soutes lors de la présentation des dispositions de l'Ebauche du Code Belge de la Navigation concernant la saisie sur bâtiment[339].

335 Voir notamment Japikse, 24-26, n°s 44-48.
336 Rabe, 36, n° 20.
337 Voir notamment PG Livre 8 NBW, 40.
338 Van der Velde, 28.
339 Voir Livre Bleu 10.

4. CONSTRUCTION NAVALE

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

3.148. La loi maritime ne contient pas de disposition au sujet des contrats de construction et de réparation navales. Elle règle la constitution d'hypothèques sur des navires et bateaux en construction (article 26) et l'immatriculation de bateaux de navigation intérieure en construction (article 272*bis*, § 5). La loi relative à l'enregistrement des navires et l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires régissent l'enregistrement des navires en construction[340].

A.2. APPRÉCIATION

3.149. Actuellement, on ne construit plus de grands navires en Belgique. Lors de la construction de navires de mer on utilise dans la pratique des contrats de construction navale standardisés à l'échelle internationale[341]. Dès lors, le droit belge est actuellement relativement peu important pour le secteur de la construction navale. Pour autant que l'on sache, la construction de bateaux de navigation intérieure et de bateaux de plaisance, qui existe toujours en Belgique, n'utilise pas de contrats types sectoriels.

3.150. L'absence de dispositions légales belges spécifiques quant au contrat de construction navale n'est pas si particulière sur le plan international. Il y a peu de pays qui possèdent une réglementation légale spécifique concernant le contrat de construction navale[342]. La France en est un des rares exemples. La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, contient en son deuxième chapitre intitulé « Construction de navires » cinq dispositions succinctes mais assez claires. Le *Codice della navigazione* italien contient lui aussi un titre séparé relatif à la construction navale, avec des dispositions de droit tant public que privé (articles 232-244).

3.151. Il n'y a aucune convention internationale concernant les contrats de construction navale. La convention de Bruxelles du 27 mai 1967 relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction (ci-après la convention navires en construction 1967) ne régit pas les droits et obligations des parties mais uniquement la publication des droits relatifs au navire. Les initiatives du CMI en vue de créer un droit uniforme à propos du contrat de construction navale n'ont pas abouti, mais des recherches intéressantes de droit comparé ont été menées[343]. La convention de Vienne sur la vente internationale de marchandises[344], qui assimile aux contrats de vente les contrats de fourniture de marchandises à fabriquer ou à produire (article 3, 1)), n'est pas

340 Voir en particulier le commentaire de l'article 3.61.
341 Pour un exposé, voir Clarke, M.A., *Shipbuilding* Contracts, Londres, LLP, 1992, 265 p.
342 Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation,* Bangkok, United Nations, 1991, 126.
343 Voir l'étude de M.A. Clarke citée plus haut, publiée avec la collaboration du CMI ; voir également Rodière LN, 85, n° 67 et les références qui y figurent.
344 Convention de Vienne du 11 avril 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises, approuvée par la loi du 4 septembre 1996 (*M.B.* du 1 juillet 1997).

applicable aux ventes de navires, bateaux, aéroglisseurs et aéronefs (article 2, e)). Il va de soi que la convention ne s'applique pas non plus à la vente de bateaux de plaisance[345].

3.152. L'élaboration d'un régime supplétif élémentaire en matière de contrats de construction navale a été recommandée au niveau international[346].

3.153. Bien que la nécessité d'adopter une réglementation belge sur le contrat de construction navale paraisse limitée, il est tout de même proposé de reprendre quelques dispositions de principe de droit supplétif dans le Code belge de la navigation. Ceci se fait en premier lieu parce que le champ d'application du nouveau code s'étend également à la navigation non-commerciale. Pour des raisons exposées ailleurs[347] les bateaux-logements, bateaux de plaisance, bateaux historiques et bateaux en service de l'administration sont également régis par le code. Il arrive régulièrement que lors de telles activités de construction et de réparation, souvent effectuées à petite échelle et ponctuellement, il ne soit pas fait appel à des contrats-types, et même que les conventions, conclues parfois avec des prestataires de services non professionnels, ne soient pas ou mal mises par écrit. Quelques dispositions légales « filet de sécurité » sont d'autant plus utiles que le droit commun en matière de vente et d'entreprise n'est pas adapté à la problématique de fait et de droit qui est traitée ici. Que l'application du droit commun donne lieu à des litiges indique qu'il y a insécurité juridique. En théorie, les dispositions proposées pourront également être utiles aux activités de construction et de réparation à plus grande échelle ou professionnelles, mais en pratique ce sera plutôt rarement le cas.

3.154. Les dispositions proposées ci-dessous s'inspirent en partie de la législation française, qui est succincte mais claire et est principalement d'ordre supplétif, et qui traite de thèmes qui sont également apparus dans la doctrine belge, tout en correspondant au droit belge des contrats. La deuxième source d'inspiration est le contrat-type AWES de l'Association of European Shipbuilders and Shiprepairers (à présent Community of European Shipyards' Associations (CESA)). Ce contrat détaillé – appelé ci-après « contrat AWES » – a été étudié pour examiner quels types de cas nécessitaient une réglementation[348]. Pour certains aspects, des comparaisons ont été faites avec d'autres textes, tels que le contrat-type de la Japanese Shipowners' Association (SAJ). Le fait que ces conditions sectorielles servent de source générale d'inspiration n'implique évidemment pas qu'un équilibre des intérêts n'ait pas été recherché lors de la rédaction du texte légal. Par ailleurs, il a également été pris connaissance du texte des conditions générales de contrat de la Flanders Maritime Equipment Association (FLAMEA), de la Nederlandse Vereniging van Ondernemingen in de Bedrijfstak Waterrecreatie (HISWA) et de la Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI).

3.155. On a sciemment renoncé à incorporer dans le Code belge de la navigation des dispositions aussi détaillées que celles des conditions-types AWES et SAJ. Les textes légaux proposés visent à fournir aux parties et au juge un outil aisément maniable pour résoudre des problèmes de principe d'une manière qui rejoint les conventions en vigueur dans le secteur. La plupart des cas pour lesquels un régime légal supplétif est utile sont plutôt des projets simples, car les opérations complexes et coûteuses feront généralement l'objet de conventions détaillées. Une réglementation légale détaillée serait d'autant moins justifiée que les contrats-types internationaux

---

345 En effet, la convention ne régit pas non plus

> *les ventes de marchandises achetées pour un usage personnel, familial ou domestique, à moins que le vendeur, à un moment quelconque avant la conclusion ou lors de la conclusion du contrat, n'ait pas su et n'ait pas été censé savoir que ces marchandises étaient achetées pour un tel usage (article 2, a)).*

346 Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation,* Bangkok, United Nations, 1991, 126-127.

347 Voir Livre Bleu 1, 180, n° 1.217.

348 La version utilisée est celle de 2004.

sont souvent actualisés. Un régime légal succinct qui se borne à fixer les principes résistera évidemment mieux à l'usure du temps.

3.156. En complément des dispositions contractuelles supplétives commentées ci-dessous, il y a lieu de signaler, en ce qui concerne les activités en question, l'incorporation dans le code de réglementations concernant les hypothèques sur les bâtiments en construction (art. 3.61) et le droit de rétention des constructeurs et réparateurs de bâtiments (art. 3.51) ainsi que les considérations dans ce rapport sur la position des constructeurs et réparateurs de bâtiments en matière de privilèges maritimes[349].

3.157. Les dispositions proposées ci-dessous ne règlent pas la forme du contrat de construction navale. L'article 5 de la loi française précitée n° 67-5 exige pourtant explicitement une rédaction par écrit, fût-ce exclusivement *ad probationem*, et, en ce qui concerne les modifications au contrat initial, même à peine de nullité[350]. La *ratio legis* est que le maître d'ouvrage doit être protégé contre des augmentations de prix artificielles. Une règle comparable s'applique aux contrats d'entreprise (article 1793 du Code civil). En France, la règle est jugée utile pour la navigation de plaisance[351]. Dans le Code belge de la navigation, il est renoncé à de telles conditions de forme pour quatre raisons. Premièrement, dans la pratique, le contrat de construction navale est presque toujours établi par écrit – de manière sophistiquée ou rudimentaire. Même dans la navigation non-professionnelle, un contrat de construction navale oral est à peine imaginable. Le prescrit n'aurait donc que peu d'utilité. Deuxièmement, l'on a également choisi de ne pas imposer d'exigences de forme pour le simple achat-vente de bâtiments; il est référé à ce qui est exposé plus haut à ce sujet[352]. Il serait illogique d'exiger une convention écrite pour la construction navale et non pour l'achat-vente. Troisièmement, la législation française semble donner lieu à des controverses dans la pratique, principalement en ce qui concerne la sanction de l'exigence de forme[353]. Quatrièmement, la règle française a été rédigée au temps ou la législation de protection du consommateur n'était pas encore si développée. Actuellement, les donneurs d'ordres non-professionnels sont déjà extrêmement protégés par la législation générale en matière de protection du consommateur, à laquelle les dispositions ci-dessous du Code belge de la navigation renvoient d'ailleurs expressément.

349 Voir *infra*, n° 3.366-3.369.

350 Comparez l'article 237 du *Codice della Navigazione*, qui prévoit que le contrat de construction navale, ses modifications et sa résiliation doivent être établis par écrit à peine de nullité.

351 Bonassies-Scapel, 151, n° 211.

352 Voir *supra*, n° n° 3.139.

353 Voir notamment Bonassies-Scapel, 150-151, n° 210 ; Remond-Gouilloud, 82, n° 104 ; Rodière LN, 85-87, n° 69 ; Rodière-du Pontavice, 77, n° 70 et 81-82, n° 73 ; Vialard, 275-276, n° 320.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLES 3.1. DÉFINITIONS [LES NOTIONS DE CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE, DE CONTRAT DE TRANSFORMATION NAVALE, DE CONTRAT DE RÉPARATION NAVALE ET DE CONTRAT D'ARMEMENT NAVAL]

A) TEXTE DE LOI

3.158.

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre 1 – Notions

Article 3.1. Définitions

Dans le présent code, l'on entend par:

17° « contrat de construction navale » : le contrat par lequel un donneur d'ordre charge un exécutant, dénommé chantier naval, de construire un bâtiment contre rémunération;

18° « contrat de transformation navale » : le contrat par lequel un donneur d'ordre charge un exécutant, dénommé chantier naval, d'achever, de transformer ou d'adapter un bâtiment ou les éléments d'un bâtiment contre rémunération;

19° « contrat de réparation navale »: le contrat par lequel un donneur charge un exécutant, dénommé chantier naval, de réparer un bâtiment, les éléments d'un bâtiment ou les accessoires d'un bâtiment contre rémunération, à l'exception des biens de consommation;

20° « contrat d'armement naval » : le contrat par lequel un donneur d'ordre charge un exécutant, dénommé chantier naval, de livrer et d'incorporer ou de placer les éléments d'un bâtiment ou les accessoires d'un bâtiment contre rémunération, à l'exception des biens de consommation;

B) COMMENTAIRE

3.159. Il était nécessaire d'élaborer les définitions reprises aux numéros 17, 18, 19 et 20 en vue de l'application du Chapitre 2 du Titre 2 du Code belge de la navigation, régissant ces contrats de manière supplétive, et également en vue de l'application du régime des droits de rétention sur bâtiments (art. 3.51-3.52). Ces définitions ne se retrouvent pas dans la législation française précitée relative aux contrats de construction navale[354] mais elles sont souhaitables en vue de préciser le champ d'application des dispositions en la matière. Si l'intégration de quatre notions distinctes dans le Code belge de la navigation peut paraître lourde sur le plan légistique, elle s'avère indispensable, comme on l'a vu ci-dessus, en vue de la précision du champ d'application des dispositions matérielles en la matière.

354 Voir *supra*, n° 3.150.

3.160. Dans le cadre de la fixation de la qualification légale correcte, l'on peut identifier la règle empirique selon laquelle le contrat de construction navale concerne un bâtiment neuf tandis que le contrat de transformation navale, le contrat de réparation navale et le contrat d'armement naval concernent un bâtiment existant. Le fait qu'un contrat global de construction navale renferme également une mission d'armement du bâtiment n'emporte pas qu'il s'agisse de deux contrats distincts : la qualification globale de contrat de construction navale reçoit la priorité.

3.161. Dans la pratique, la construction d'un bâtiment est scindée entre l'ordre de construction du corps du bâtiment et l'ordre de parfaire et d'équiper le corps du bâtiment, en d'autres termes l'achèvement du bâtiment. Il n'est pas rare que ces ordres soient confiés à des chantiers situés en différents endroits, et même sur différents continents. Le juge pourra appliquer judicieusement les règles relatives au contrat de construction navale à l'ordre de construire le corps du bâtiment. L'ordre d'achever le corps constitue en principe un contrat de transformation navale. Ici également le juge devra manier les définitions en faisant preuve de bon sens, le cas échéant de flexibilité, les textes ne pouvant anticiper toutes les éventualités et les nuances factuelles du contrat.

3.162. Les notions d'accessoires du bâtiment et d'éléments du bâtiment sont définies à l'article 3.1, 11° et 12°, commenté ci-dessus.

Il convient de remarquer que les éléments du bâtiment incluent notamment les appareils incorporés définitivement au bâtiment. Au sens des définitions précitées du contrat d'aménagement du bâtiment, du contrat de réparation navale et du contrat d'armement naval, le fait que l'incorporation doive encore intervenir n'empêche pas que l'on puisse parler d'éléments du bâtiment. Le contrat visant l'installation d'un nouveau moteur est donc un contrat d'armement, même si le moteur ne constitue encore qu'une composante future, laquelle n'est pas encore définitivement incorporée au sens de l'article 1, 11°.

Il y a lieu d'indiquer également que le contrat d'armement d'un bâtiment peut tout autant viser le remplacement de composantes d'un bâtiment ou d'accessoires d'un bâtiment.

Les définitions proposées du contrat de réparation navale et du contrat d'armement naval excluent les biens de consommation. L'on entendait ainsi éviter que le remplacement du carburant ou d'autres biens de consommations, qui est réalisé de temps à autre, tombe sous le régime supplétif visé ici.

3.163. Lorsqu'un contrat répond tant à la définition du contrat de transformation navale qu'à celle du contrat de réparation navale, cette dernière qualification recevra la priorité. Lorsqu'il arrive spécifiquement qu'un dommage doive être réparé (en ce compris l'avarie, le défaut ou l'usure), il s'agira alors d'un contrat de réparation navale, également lorsque des adaptations sont apportées au bâtiment à cette occasion.

Le contrat de transformation navale relève en règle d'un projet d'investissement volontaire, qui se rapproche davantage, sur le plan économique, du contrat de construction navale que du contrat de réparation navale.

Le contrat d'armement naval est défini comme une catégorie à part car il s'agit en règle de projets limités qui n'appellent aucune intervention sur le corps du bâtiment, ou en tous cas des interventions limitées ou temporaires. Cette catégorie inclut par exemple le remplacement du moteur du bâtiment. Ces activités plus courantes demeurent en grande partie non régies par le Code belge de la navigation. Le contrat d'armement naval peut apparaître comme une forme

spécifique du contrat de réparation navale. La qualification spécifique de contrat d'armement naval reçoit alors la priorité.

3.164. Consciemment, le texte de loi proposé ne prévoit pas de contrat type distinct pour le contrat d'entretien de bâtiment. La raison en est que les ordres d'entretien ne concernent que rarement l'intégralité du bâtiment, mais plutôt certaines composantes, accessoires ou d'autres parties, si bien qu'un régime légal uniforme s'avère difficilement concevable. Toutefois, rien n'empêche le juge, lorsque cela revêt du sens, d'appliquer certaines dispositions légales par analogie.

Cela vaut également pour les contrats de démolition de bâtiment, lesquels, bien que se produisant régulièrement en Belgique, ne requièrent pas davantage de régime légal distinct.

Un contrat de rénovation de bâtiment peut s'analyser en un contrat de transformation navale, en particulier en cas d'intervention au corps du bâtiment. Lorsque le contrat concerne principalement une rénovation intérieure, il peut s'agir d'un contrat d'armement naval.

3.165. Ces définitions du contrat de construction navale, du contrat de transformation navale, du contrat de réparation navale et du contrat d'armement naval visent le contrat principal entre, d'une part, un propriétaire de bâtiment, un armateur, un gestionnaire ou un utilisateur du bâtiment (par exemple l'habitant), et, d'autre part, son exécutant (principal), s'agissant en règle du chantier naval (de réparation navale), d'un entrepreneur, d'un fournisseur ou d'un autre prestataire de services (lesquels sont désignés indistinctement « chantier naval » dans le texte légal proposé). Lorsque l'exécutant principal (« chantier naval ») fait lui-même appel à un autre chantier, à un autre entrepreneur, fournisseur ou prestataire de services, i !l ne s'agira pas d'un contrat au sens des définitions ici commentées.

La circonstance que le propriétaire du bâtiment ou que l'armateur doive encore devenir propriétaire ou armateur du bâtiment, ou la circonstance qu'il ne possède ou ne gère encore aucun autre bâtiment, n'empêche pas qu'il puisse être considéré comme un donneur d'ordre au sens des définitions ici commentées.

Il n'est pas opportun d'indiquer dans le texte légal que le donneur d'ordre peut également agir via l'intervention d'un représentant (par exemple le capitaine ou l'agent maritime).

B.2. ARTICLE 3.12. CHAMP D'APPLICATION MATÉRIEL

A) TEXTE DE LOI

3.166.

Chapitre 2 - Construction navale

Article 3.12. Champ d'application matériel

Les dispositions du présent Chapitre s'appliquent au contrat de construction navale et au contrat de transformation navale.
Elles ne s'appliquent au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval que dans la mesure où cela est précisé explicitement.

B) COMMENTAIRE

3.167. Afin de ne pas avoir à spécifier le champ d'application dans chaque disposition, ceci se fait dans un article général. Les termes contrat de construction navale, contrat de transformation navale, contrat de réparation navale et contrat d'armement naval sont définis par l'article 3.1, 17° à 20°. En vertu de l'article 3.12, les dispositions de ce chapitre s'appliquent uniquement au contrat de construction navale et au contrat de transformation navale et aux donneurs d'ordre et aux exécutants (« chantiers navals ») agissant dans ce cadre. Les exceptions sont indiquées explicitement plus loin dans le texte légal. Le contrat de réparation navale et le contrat d'armement naval ne relèvent de ce chapitre que dans la mesure où cela est précisé explicitement.

3.168. Il n'est pas stipulé explicitement que ce chapitre n'est pas applicable à une éventuelle construction ou réparation navale à son propre compte, dont il est également question dans la réglementation de l'enregistrement des navires[355]. En droit français, la construction navale au moyen de matériels et personnel propres est appelée « construction par économie ». Ceci est peu courant dans la pratique, du moins dans la navigation commerciale (sauf quand un chantier naval lance des projets de sa propre initiative ou à ses propres risques, afin de maintenir l'entreprise à flot). De toute façon, cette manière d'agir ne répondrait pas aux définitions figurant à l'article 3.1, 17° à 20°. Il est dès lors superflu d'indiquer expressément dans le texte légal que cette situation ne relève pas du présent Chapitre.

3.169. L'ébauche du Code belge de la navigation ne contient pas de disposition au sujet du simple achat de bâtiments. À l'étranger aussi, il n'existe que peu ou pas de dispositions légales spécifiques en la matière[356]. Outre le droit civil commun, la législation en matière de pratiques commerciales ou de vente de biens de consommation peut éventuellement s'appliquer à la vente de bâtiments (voir également l'article 3.13 proposé). Les dispositions de ce chapitre ne sont en tout cas *pas* applicables aux contrats de vente qui ne répondent *pas* aux définitions des contrats de construction, transformation et réparation navales figurant à l'article 3.1. En d'autres termes, elles ne s'appliquent pas au simple achat-vente d'un bâtiment produit auparavant par le vendeur ou par l'exécutant sur ordre de ce dernier, telle que l'achat-vente d'un yacht de série[357].

3.170. Il n'est pas non plus précisé explicitement dans le texte légal que le chapitre ne s'applique pas au contrat entre un exécutant principal d'un contrat de construction navale, contrat de transformation navale, contrat de réparation navale ou contrat d'armement naval et le (sous-)fournisseur, entrepreneur (sous-traitant) ou autre prestataire de services auquel il fait appel. En effet, cette exclusion découle déjà des définitions données par l'article 3.1. Elle cadre avec l'interprétation qui est donnée aux dispositions correspondantes de la loi française n° 67-5[358].

3.171. Le Chapitre proposé ne contient aucune règle spécifique de DIP. Le Règlement Rome I s'applique en la matière[359].

3.172. Le Chapitre proposé s'applique également aux navires d'Etat. Aucune exception légale n'est apparue nécessaire. Des dérogations légales sont évidemment possibles en la matière des navires d'Etat.

---

355 Voir le commentaire de l'article 3.61 ci-dessous.
356 Comparez, pour la France, Bonassies-Scapel, 159-163, nos. 223-229 ; cf. Livre Bleu 1, 195, n° 1.238.
357 Comparez Cass. fr., 13 octobre 1998, *DMF*, 1999, 535, note M. Ndende.
358 Rodière LN, 86, n° 69.
359 Cf. et comparez Mankowski, 422-426.

B.3. ARTICLE 3.13. AUTRE LÉGISLATION

A) TEXTE DE LOI

3.173.

Article 3.13. Autre législation

Les dispositions du présent chapitre ne dérogent pas à :
1° la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux ;
2° la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur ;
3° aux dispositions du Code civil relatives aux ventes à des consommateurs.

B) COMMENTAIRE

3.174. Il est expressément indiqué dans les dispositions générales de l'ébauche du Code belge de la navigation que les dispositions de ce dernier ne dérogent pas à la législation sur la consommation (cf. art. 2-3).

Dans le fonds, la disposition ici proposée ne forme que la spécification de la règle générale. Le cas échéant, les dispositions reprises dans ce chapitre seront complétées ou, en cas d'incompatibilité, devront être remplacées par une législation de droit impératif telle que la législation concernant la responsabilité du fait des produits[360] et les pratiques du commerce et la législation en exécution de la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 mai 1999, sur certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation[361], qui s'appliquent également aux **«** contrats de fourniture de biens de consommation à fabriquer ou à produire » (article 1649*bis*, § 3 du Code civil) et qui peuvent englober les contrats pour la construction de bateaux de plaisance.

B.4. ARTICLE 3.14. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

3.175.

Article 3.14. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 3.13 sont nulles.

B) COMMENTAIRE

3.176. Comme il a été exposé, les dispositions de l'ébauche du Code belge de la navigation revêtent en principe un caractère supplétif[362]. À l'évidence, il ne peut être dérogé contractuellement à la réglementation impérative visée à l'article 3.13. La législation française exposée est également supplétive, sauf en ce qui concerne la garantie des vices cachés.

---

360 À propos de l'applicabilité à la construction navale, voir Bonassies-Scapel, 158, n° 221.
361 *JO,* 7 juillet 1999, L 171/12 ; loi du 1er septembre 2004 relative à la protection des consommateurs en cas de vente de biens de consommation (*MB.* du 21 septembre 2004).
362 Cf. Livre Bleu 1, 174-175, n° 1.208.

B.5. ARTICLE 3.15. QUALIFICATION

A) TEXTE DE LOI

3.177.

Article 3.15. Qualification

Le contrat de construction navale est une vente, même lorsque le donneur d'ordre fournit une partie des matériaux, éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment, plans, dessins ou projets techniques ou qu'il surveille le chantier.
Le contrat d'armement naval est également une vente.
Le contrat de transformation navale et le contrat de réparation navale sont des conventions d'entreprise.

B) COMMENTAIRE

3.178. La disposition proposée, qui ne figure pas dans la législation française correspondante, détermine, de manière supplétive, la qualification des contrats de construction navale, de transformation navale, d'armement naval et de réparation navale. Les qualifications légales supplétives sont d'autant plus utiles qu'en droit commun belge l'incertitude plane quant aux critères généraux de distinction entre la vente et l'entreprise[363]. La disposition légale proposée remplace ces critères de droit commun et entend, sans tomber dans des solutions rigides, neutraliser le plus possible les controverses en question et créer un minimum de sécurité juridique au cas où la convention conclue par les parties ne serait pas claire.

3.179. La disposition évite en premier lieu la confusion quant à la qualification du contrat de construction navale. L'on choisit de ne pas qualifier ce contrat de convention d'entreprise, mais de contrat de vente concernant un bien à réaliser. Il est évident que ceci a d'importantes conséquences pour le statut de propriété du bâtiment en construction et des matériaux sur le chantier, l'autorité sur les activités, la position des parties en cas de faillite, les obligations de garantie, etc. La qualification avancée dans la disposition proposée correspond au point de vue de la majorité de la jurisprudence et doctrine belge en la matière – qui est plutôt rare[364]. De Page lui-même a cependant défendu la qualification d'entreprise[365], et, dans une étude internationale récente de droit comparé, il est également suggéré que cette qualification est la plus courante en Belgique[366]. Il est donc utile de trancher d'un point de vue législatif et c'est la majorité qui est suivie. Le fait que la construction navale pour le compte d'autrui soit appelée « construction *au forfait* ou *à l'entreprise* » en français, n'empêche pas non plus la qualification de vente en France[367].

---

363 À propos de ce dernier point, voir récemment e.a. Burssens, F., *Aannemingsrecht*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2001, 32-34, nos. 9-12; Goossens, W., *Aanneming van werk: Het gemeenrechtelijk dienstencontract,* Bruges, La Charte, 2003, 51-107, nos. 43-118; Tilleman, B., *Bijzondere overeenkomsten. A. Verkoop. Deel 1. Totstandkoming en kwalificatie van de koop*, Anvers, E. Story-Scientia, 2001, 310-331, n°s. 799-846.

364 Voir notamment Gand, 2 décembre 1959, *Pas.*, 1961, II, 131 ; Sent. arb., 27 mai 1970, *RHA*, 1971, 121 ; Aeby-Deceuninck RN, 25, n° 42 ; De Decker, 7, n° 6, note de bas de page 20 ; principalement Smeesters-Winkelmolen I, 18-22, n° 6 ; Straatman, article 26 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 3, n° 3 ; cf. finalement Fransen, W., « L'action directe du sous-entrepreneur d'un chantier naval contre le maître de l'ouvrage, propriétaire du navire en construction », à paraître dans LA Huybrechts (2011).

365 De Page, IV, particulièrement 1005-1006, n° 873 ; voir aussi p. ex. Gand, 22 juillet 1904, *Pas.*, 1905, II, 290.

366 Clarke, 48, note de bas de page 4.

367 Voir Rodière LN, 85, n° 69 et 87, n° 71 ; voir aussi Bonassies-Scapel, 152, n° 213 ; Remond-Gouilloud, 81-82, n° 104 ; Vialard, 277, n° 323 ; cf. Marais, G., « De la condition juridique du conservateur des navires », *RDMC* 1926, (1), 2-3.

Le droit français a d'ailleurs fortement influencé la doctrine belge sur la question[368]. D'autres pays où le contrat de construction navale est qualifié de vente sont le Danemark, la Norvège, le Royaume-Uni, les États-Unis et la Suède ; l'Allemagne, l'Italie, le Japon et la Corée préfèrent la qualification de contrat d'entreprise[369]. Le contrat AWES opte clairement pour la vente. La qualification proposée ici correspond dès lors au point de vue prépondérant du secteur européen de la construction navale.

3.180. La formulation de la disposition proposée amène à conclure qu'on a uniquement affaire à une entreprise lorsque le donneur d'ordre met *tous* les matériaux à disposition. Dans la pratique, ceci n'arrive que très peu ou pas du tout. Le terme surveillance comprend notamment les inspections visées à l'article 3.21.

3.181. Le contrat d'armement naval est en principe une vente. Le droit commun est d'application en la matière. Hormis la qualification supplétive prévue ici, ce contrat n'est pas régi par ce chapitre. La qualification est toutefois utile car dans la pratique, il y a souvent des discussions au sujet du contrat de livraison et d'installation d'un moteur de bâtiment ou d'accessoires de bâtiment[370].

3.182. Pour ce qui concerne le contrat de transformation navale, la qualification supplétive proposée donne la priorité à l'élément entreprise. Ici aussi, il ne s'agit que d'un filet de sécurité légal au cas où les parties n'auraient pas déterminé elles-mêmes une qualification.

3.183. Le contrat de réparation navale est en principe une entreprise, même si le chantier fournit des matériaux ou des machines. Ce contrat tombe lui aussi en dehors du champ d'application de ce chapitre. Il n'existe d'ailleurs pas de contrat-type utilisé au niveau international en la matière.

3.184. La règle d'interprétation de l'article 1602, alinéa 2 du Code civil n'est pas applicable en vertu de l'article 2.15, § 3 de l'ébauche du Code belge de la navigation.

B.6. ARTICLE 3.16. ENREGISTREMENT, IMMATRICULATION ET CLASSIFICATION

A) TEXTE DE LOI

3.185.

Article 3.16. Enregistrement, immatriculation et classification

§ 1. À moins que la réglementation de droit public applicable ne stipule autrement, le donneur d'ordre se charge à ses frais de l'enregistrement et de l'immatriculation du bâtiment ou du bâtiment en construction.
Tous les frais relatifs à l'enregistrement et à l'immatriculation sont à sa charge.

§ 2. La société de classification est désignée de commun accord par le donneur d'ordre et le chantier naval et, à défaut d'un tel accord, par le donneur d'ordre.
Tous les frais relatifs à la classification sont à la charge du chantier naval, sauf si la société de classification a été désignée uniquement par le donneur d'ordre.

368 Voir les sources dans Smeesters-Winkelmolen I, 18-22, n° 6 ainsi que Rodière LN, 90, n° 71.
369 Voir les données dans Clarke, 14-16.
370 Comparez, à propos de la livraison et de la pose d'une pièce de moteur, optant pour une qualification mixte, Comm. Ostende, 21 janvier 1965, *JPA*, 1965, 261.

B) COMMENTAIRE

3.186. La disposition proposée reflète en partie la pratique internationale (comparez l'article 1(c) du contrat AWES et l'article I du contrat SAJ[371]).

3.187. Le régime proposé ici en ce qui concerne la responsabilité contractuelle en matière d'enregistrement ou d'immatriculation s'entend sans préjudice de la réglementation de droit public.

L'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires dispose que tout navire en construction pour le compte de tiers est enregistré dans les trente jours suivant la signature du contrat de construction, à la demande du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le navire est construit si celle-ci justifie de son droit de propriété (article 22, premier alinéa). L'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires dispose également que si le constructeur construit le navire pour son propre compte, il doit introduire sa demande dans les trente jours du commencement de la construction et qu'il joint à sa demande un écrit, établi en double exemplaire et signé par lui-même, par lequel il déclare être le propriétaire exclusif de ce navire (article 24, § 1). Toutefois, cette hypothèse n'est pas pertinente ici parce qu'il n'y a pas de contrat de construction navale avec un donneur d'ordre.

La loi maritime prévoit par ailleurs que l'immatriculation d'un bateau en construction en Belgique a lieu « sur la déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le bateau est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété » (art. 272*bis*, § 5).

B.7. ARTICLE 3.17. NORMES ET SPÉCIFICATIONS

A) TEXTE DE LOI

601.

Article 3.17. Normes et spécifications

§ 1. Le chantier naval est tenu de veiller à ce que le bâtiment, les éléments du bâtiment et les accessoires du bâtiment respectent les normes fixées par ou en vertu de la loi et par la société de classification et qu'ils soient conformes aux spécifications contractuelles.
Les normes visées à l'alinéa précédent sont celles qui s'appliquent, au moment de la conclusion du contrat, aux eaux dans lesquelles le bâtiment sera utilisé.

§ 2. Le paragraphe 1er est également applicable au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval. L'obligation du chantier naval de respecter les normes et spécifications à l'occasion d'un tel contrat ou à l'occasion d'un contrat de transformation navale ne s'applique que dans les limites de sa mission.

B) COMMENTAIRE

3.189. La matière régie ici fait généralement l'objet de clauses expresses (voir l'article 1(c) du contrat AWES, par exemple). Toutefois, il arrive parfois que les parties ne conviennent pas clairement des normes applicables. Ceci peut poser des problèmes lorsque le chantier est situé dans un autre pays que celui où le navire ou bateau sera utilisé et que les normes applicables

371 Comparez pourtant Clarke, 35.

diffèrent selon le pays. Il arrive également que les normes soient modifiées au cours des travaux. La disposition proposée constitue un filet de sauvetage au cas où le contrat se tairait ou ne serait pas clair à ce propos.

La situation dans laquelle le chantier ne sait pas dans quelles eaux le navire ou bateau sera utilisé, ne sera pas fréquente dans la pratique. Le chantier devra partir du principe qu'un cargo ordinaire doit pouvoir naviguer en mer dans les eaux internationales. Si nécessaire, le chantier devra s'en informer auprès du donneur d'ordre. Lorsqu'un bateau à passagers de navigation intérieure est construit, et que le donneur d'ordre ne spécifie pas ou ne désire pas spécifier dans quelles eaux le bateau sera exploité, le chantier pourra bien entendu se raccrocher aux normes en vigueur dans le pays où est situé le chantier, mais toujours en tenant compte des eaux auxquelles le bateau doit être apte d'après sa conception.

3.190. La disposition commentée peut également s'appliquer au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval, étant entendu que, lors d'un tel contrat ou lors d'un contrat de transformation navale, un exécutant n'assumera évidemment pas de responsabilité pour l'état du bâtiment, des éléments du bâtiment ou des accessoires du bâtiment en dehors de la sphère de sa mission spécifique. Ainsi, le fournisseur d'un nouveau moteur n'assume aucune responsabilité pour la structure du bâtiment ou pour l'épaisseur du bordé, ou pour l'état des aides à la navigation.

B.8. ARTICLE 3.18. SOUS-TRAITANCE

A) TEXTE DE LOI

3.191.

Article 3.18. Sous-traitance

Le chantier naval a le droit de faire appel à d'autres fournisseurs ou prestataires de services, désignés par lui.

B) COMMENTAIRE

3.192. La disposition proposée s'inspire du contrat AWES (articles 1(e) et 2(b)).

B.9. ARTICLE 3.19. APPROBATION DE PROJETS

A) TEXTE DE LOI

3.193.

Article 3.19. Approbation des projets

§ 1. Le chantier naval soumet les plans, dessins et projets techniques qu'il établit, ainsi que les données techniques concernant les équipements, à l'approbation du donneur d'ordre.

§ 2. Le paragraphe précédent s'applique également au contrat de réparation navale.

B) COMMENTAIRE

3.194. Cette disposition formule elle également de manière simplifiée un principe courant (voir l'article 2 (b) du contrat AWES, par exemple). Elle n'est évidemment pas applicable aux plans, dessins et projets techniques que le donneur d'ordre a lui-même élaborés, ou aux données techniques concernant les moyens de propulsion ou autres machineries fournis par ce dernier.

B.10. ARTICLE 3.20. MODIFICATIONS

A) TEXTE DE LOI

3.195.

Article 3.20. Modifications

§ 1. Le donneur d'ordre a le droit d'apporter des modifications aux spécifications.
Le chantier naval peut refuser de donner suite à ces modifications si cela compromet l'exécution de ses autres missions.
Le chantier naval peut, à la lumière des modifications, faire une proposition raisonnable en vue d'une adaptation du prix, de la date de la réception et d'autres arrangements. Il n'est tenu de donner suite à ces modifications que lorsque les parties se sont mises d'accord sur ces adaptations.

§ 2. Le chantier naval a le droit d'apporter des modifications aux spécifications à condition qu'elles :
1° soient minimales ;
2° soient nécessaires en vue de l'organisation de son travail ;
3° n'influencent pas négativement les performances du bâtiment ;
4° ne soient pas contraires aux normes visées à l'article 3.17 ;
5° soient communiquées pour information au donneur d'ordre avant leur réalisation.
Le chantier naval qui apporte lui-même des modifications n'a pas droit à une majoration du prix.

§ 3. Lorsque les normes visées à l'article 3.17 sont modifiées avant la livraison, les parties se concertent sur l'adaptation éventuelle du contrat. À moins que le donneur d'ordre ne demande expressément de poursuivre les travaux à ses risques conformément aux normes anciennes, le chantier naval respectera les normes modifiées, et facturera au donneur d'ordre le surcoût ou moindre coût raisonnable qui en résulte.

§ 4. Le troisième paragraphe s'applique par analogie au contrat de réparation navale.

B) COMMENTAIRE

3.196. Les deux premiers paragraphes de la disposition proposée concernent les modifications voulues par les parties et paraphrasent ce qui est courant au niveau international (voir l'article 3 du contrat AWES).

Le troisième paragraphe a trait à l'impact de modifications à la réglementation de droit public ou aux normes de classification, qui se font par définition sans que les parties y soient pour rien. Le régime proposé laisse au donneur d'ordre le choix – entièrement à ses propres risques – de se satisfaire d'un bâtiment qui répond à des normes dépassées et qui, d'un point de vue légal, ne

peut peut-être même pas être lancé, ou d'accepter l'adaptation aux nouvelles normes, pourvu qu'il prenne alors à sa charge le surcoût fixé raisonnablement par le chantier naval (en théorie, l'hypothèse d'une réduction de prix est envisageable). La situation normale est évidemment qu'on adapte le bâtiment. Dès lors, le chantier y procédera sauf opposition expresse du donneur d'ordre[372].

B.11. ARTICLE 3.21. INSPECTIONS AU COURS DES TRAVAUX

A) TEXTE DE LOI

3.197.

Article 3.21. Inspections au cours des travaux

§ 1. Le donneur d'ordre a le droit de procéder à des inspections au cours des travaux. Pour ce faire, le chantier naval donne au donneur d'ordre accès au chantier et il lui accorde les facilités nécessaires.

§ 2. Le paragraphe précédent s'applique également au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval.

B) COMMENTAIRE

3.198. La disposition proposée reprend, dans une formulation plus simple, des dispositions internationales usuelles (voir l'article 2 du contrat AWES, par exemple). Procéder à des inspections est pour le donneur d'ordre un droit et non une obligation. L'application au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval est évidente.

B.12. ARTICLE 3.22. ARBITRAGE DE DIFFÉRENDS TECHNIQUES

A) TEXTE DE LOI

3.199.

Article 3.22. Arbitrage de différends techniques

La société de classification chargée de suivre le projet est également chargée d'arbitrer les différends qui surviennent jusqu'à l'invitation à agréer.

B) COMMENTAIRE

3.200. La règle proposée correspond aux règles ayant cours au niveau international (voir l'article I.3 du contrat SAJ)[373]. La règle ne s'applique que lorsque les parties ont chargé une société de classification de suivre la totalité du projet. Une société de classification qui est, par exemple, uniquement impliquée dans un aspect spécifique, ou dont le rôle se réduit à des conseils préalables, ne peut naturellement être chargée de l'arbitrage des différends techniques qu'après une mission spécifique à cet effet, donnée conjointement par les parties. L'invitation à agréer visée dans la disposition est réglée à l'article 3.24, § 1.

372 Comparez, au sujet de cette question, Clarke, 27-29.
373 Voyez Clarke, 106.

B.13. ARTICLE 3.23. VOYAGES D'ESSAI

A) TEXTE DE LOI

3.201.

Article 3.23. Voyages d'essai

Le chantier naval procède à ses frais et risques à un voyage d'essai.
Le voyage d'essai a pour but de vérifier si le bâtiment fonctionne convenablement et s'il répond aux normes et aux spécifications.
Le chantier naval peut effectuer plusieurs voyages d'essai.
Le donneur d'ordre a le droit d'assister à chaque voyage d'essai. Le chantier naval l'y invite.
Si le voyage d'essai montre que le bâtiment ne fonctionne pas convenablement ou qu'il ne répond pas aux normes ou aux spécifications, le chantier naval effectue à ses frais les travaux qui sont nécessaires pour remédier à ces défauts.

B) COMMENTAIRE

3.202. La disposition proposée s'inspire également de dispositions contractuelles usuelles (voir notamment l'article 4(a), (b) et (d) du contrat AWES). La législation française confirme elle aussi la pratique d'un essai préalable à la livraison (article 6 de la loi n° 67-5). Pour le donneur d'ordre, la présence au voyage d'essai implique évidemment le droit de faire des observations.

B.14. ARTICLE 3.24. AGRÉATION

A) TEXTE DE LOI

3.203.

Article 3.24. Agréation

§ 1. Après le voyage d'essai et, le cas échéant, les travaux qui s'ensuivent, le chantier naval invite le donneur d'ordre à procéder à l'agréation.

§ 2. Lorsque le bâtiment fonctionne convenablement et répond aux normes et spécifications, le donneur d'ordre est tenu de l'agréer.

§ 3. Le donneur d'ordre est également tenu d'agréer le bâtiment lorsque les divergences par rapport aux spécifications, même celles concernant la vitesse, le tonnage brut, la capacité et la consommation de carburant, sont minimes et ne compromettent pas l'exploitation normale du bâtiment. Toutefois, le donneur d'ordre a droit à une diminution du prix ou à une indemnité appropriée.

§ 4. Lorsque le donneur d'ordre refuse le bâtiment, il doit en communiquer les motifs au chantier naval.

§ 5. Sans préjudice à l'article 3.30, l'agréation établit de manière contraignante pour les parties que le bâtiment fonctionne convenablement et qu'il répond aux normes et spécifications. Elle oblige les parties à procéder à la réception.

B) COMMENTAIRE

3.204. Cette réglementation s'inspire également des règles internationales courantes (voir les articles 4(d) et 5 du contrat AWES). Elle introduit, conformément à ces règles, une terminologie et une procédure spécifiques. Après le voyage d'essai, il est procédé à une agréation (« acceptance »), qui constate la conformité du bâtiment. Ce n'est qu'ensuite que survient la réception (« delivery »), qui a pour effet de transférer la propriété et les risques, et qui s'accompagne de la transmission de tous les documents pertinents. Cette seconde et dernière phase est organisée à l'article 3.25. La terminologie correspond également à celle des contrats-types internationaux courants (voir le contrat AWES et le contrat SAJ). Le terme « livraison », utilisé dans le droit de la vente, est remplacé par le terme « réception » du droit des contrats d'entreprise[374]. Les parties sont naturellement libres d'utiliser contractuellement des procédures et termes alternatifs. Il doit aussi être clair que l'agréation et même la réception, si elles n'ont pas lieu de manière formelle, peuvent résulter du comportement des parties.

3.205. Les tolérances visées au § 3 sont normalement décrites en détail dans le contrat[375]. Le texte légal supplétif donne par la force des choses une description plus générale, qui devra être complétée par le juge. Le critère de l'exploitation normale du bâtiment renvoie aux objectifs au moment où la mission est donnée et où les spécifications sont fixées. Le choix entre une diminution du prix ou une indemnité revient au donneur d'ordre; les deux peuvent éventuellement être combinées.

3.206. Le paragraphe 4 n'appelle aucun commentaire.

3.207. La description des conséquences juridiques de l'agréation s'inspire en partie du contrat SAJ (art. VI.5). La référence à l'article 3.30 fait comprendre que l'agréation ne porte pas préjudice à la garantie des vices cachés. Conformément au droit commun de la vente, l'agréation a toutefois pour conséquence qu'il ne peut plus être question de vices apparents. Les termes « de manière contraignante pour les parties » ont pour but de faire comprendre que les autorités compétentes restent libres d'intervenir lorsqu'elles constatent que le bâtiment ne répond pas à la réglementation applicable en matière de sécurité, qui est d'ordre public et qui est sanctionnée pénalement. D'autres tiers restent eux aussi libres d'établir qu'en réalité, le bâtiment ne répondait pas aux normes de classification applicables, par exemple.

B.15. ARTICLE 3.25. RÉCEPTION

A) TEXTE DE LOI

3.208.

Article 3.25. Réception

§ 1. La réception est constatée par un procès-verbal signé par le donneur d'ordre et le chantier naval.

374 L'article 6 de la loi française n° 67-5 utilise le terme « la recette ».
375 Voyez Clarke, 135-141.

§ 2. La réception du bâtiment a lieu au chantier.

§ 3. Le chantier naval livre le bâtiment libre de toute charge.

§ 4. À la réception, le chantier naval remet au donneur d'ordre tous les documents pertinents, dont le certificat de construction, une déclaration attestant que le bâtiment ou les travaux sont libres de toute charge et tous les plans et documents techniques pertinents.

§ 5. Le donneur d'ordre doit prendre possession du bâtiment dès sa réception et le dégager du chantier avec une célérité raisonnable.

§ 6. Le donneur d'ordre est tenu de racheter au chantier, au prix coûtant, les biens de consommation restants que le chantier naval a pris à bord en vue du voyage d'essai.

B) COMMENTAIRE

3.209. Les principes proposés s'inspirent des règles couramment utilisées au niveau international (comparez les articles 6(a) et (b) et 4(f) du contrat AWES).

B.16. ARTICLE 3.26. DÉLAI D'EXÉCUTION

A) TEXTE DE LOI

3.210.

Article 3.26. Délai d'exécution

§ 1. En cas de dépassement du moment convenu pour la réception, le donneur d'ordre a droit à des dommages-intérêts.

§ 2. Sauf accord du donneur d'ordre, la réception ne peut avoir lieu avant le moment convenu.
Si le bâtiment est prêt avant le moment convenu, le chantier naval n'a pas droit à une prime.

B) COMMENTAIRE

3.211. Le régime proposé s'inspire de la pratique internationale (comparez l'article 6(c) du contrat AWES). La raison pour laquelle le § 2 dispose que le donneur d'ordre ne peut être contraint de réceptionner le bâtiment avant le moment convenu est que, dans la pratique, le donneur d'ordre sera souvent lié par des contrats conclus avec des tiers concernant le financement, l'équipage et l'exploitation du bâtiment. Une livraison prématurée risque de compromettre ces arrangements[376]. Il est évidemment possible de déroger au § 2, alinéa 2 en stipulant le droit à une prime. Cela paraît relativement peu fréquent dans les contrats non-commerciaux.

[376] Voir à ce propos Clarke, 77.

B.17. ARTICLE 3.27. PRIX

A) TEXTE DE LOI

3.212.

Article 3.27. Prix

Le prix est invariable, sous réserve de l'application de l'article 3.20.
Il est dû à la réception.

B) COMMENTAIRE

3.213. La disposition proposée est une disposition « filet de sécurité » par excellence car, comme il est exposé dans le commentaire de l'article suivant, d'autres conventions sont fréquentes dans la pratique. En vertu du premier alinéa proposé, le prix est invariable sauf si l'article 3.20 concernant la modification des spécifications s'applique, ou, évidemment, si le contrat contient des clauses expresses de révision du prix (« escalation clauses »)[377].

3.214. Lorsque les parties envisagent un paiement échelonné, elles doivent en convenir explicitement. Il est impossible de définir dans un texte légal un échelonnement applicable à toutes les situations. En France aussi, l'on admet d'ailleurs que, sauf clause contraire, le prix est payable à la livraison[378].

B.18. ARTICLE 3.28. PROPRIÉTÉ ET RISQUES

A) TEXTE DE LOI

3.215.

Article 3.28. Propriété et risques

§ 1. Le chantier naval est propriétaire du bâtiment ou du bâtiment en construction jusqu'à la réception.

§ 2. À moins qu'ils n'aient été mis à disposition par le donneur d'ordre ou qu'ils n'aient été livrés sous réserve de propriété par un tiers, les matériels, éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment et autres choses, présents sur le chantier et identifiés en vue de la transformation, de l'incorporation ou de l'installation à bord du bâtiment concerné, sont également la propriété du chantier naval et demeurent sur le chantier aux risques de celui-ci.

§ 3. Le chantier naval ne peut disposer des choses visées aux § 1 et 2 ou constituer une hypothèque sur celles-ci que s'il en est propriétaire et avec l'approbation préalable écrite du donneur d'ordre.

377 Voir, pour plus de détails, Clarke, 17-29.
378 Rodière-du Pontavice, 81, n° 73.

§ 4. La propriété, les risques, la responsabilité quant à la sécurité et à l'utilisation du bâtiment et la responsabilité du propriétaire du bâtiment et de l'armateur à l'égard des tiers sont transférés au donneur d'ordre à la réception.

§ 5. Le chantier naval conserve, après la réception, les droits intellectuels sur les spécifications, dessins, plans et projets techniques qu'il a établis. Le donneur d'ordre a cependant le droit d'utiliser ces spécifications, dessins, plans et projets techniques dans le cadre de l'exploitation normale du bâtiment, y compris les travaux à effectuer sur celui-ci.

§ 6. Les paragraphes 1 et 4 s'appliquent uniquement au contrat de construction navale.

B) COMMENTAIRE

3.216. La disposition proposée reprend au fond des principes internationaux usuels (comparez l'article 8 du contrat AWES et l'article 6 de la loi française n° 67-5, plus sommaire également sur ce point).

3.217. Le transfert de propriété à la livraison (« delivery ») consacré aux § 1 en 4 est non seulement conforme au contrat AWES et au droit belge existant[379], mais s'applique aussi dans le droit commun de pays tels que le Canada, l'Allemagne, la France, la Grèce, le Japon, la Corée, les Pays-Bas, le Portugal, l'Espagne et le Royaume-Uni[380]. Toutefois, il ne fait pas obstacle à des clauses contraires, notamment celles transférant la propriété du bâtiment en construction au donneur d'ordre à mesure que la construction progresse et que des tranches du prix de vente sont payées. Un tel régime par phases est fréquent dans la pratique mais nécessite, selon la jurisprudence, une clause contractuelle expresse, même en droit actuel[381]. Des clauses de réserve de propriété sont également souvent utilisées dans le secteur, et elles restent en principe valables. Le régime du droit de propriété est notamment important pour savoir qui a qualité pour constituer une hypothèque sur le bâtiment en construction (voir l'article 3.61) et pour la position des parties en cas de faillite. Il est utile de donner la publicité nécessaire aux clauses dérogatoires par une inscription dans le registre des bâtiments. La question du rapport de propriété entre le constructeur et le donneur d'ordre en cas de transfert de propriété échelonné sera encore traitée plus loin[382]. L'article 3.51 commenté ci-dessous introduit un droit de rétention particulier sur le bâtiment.

3.218. Le § 2 contient une réglementation claire quant au statut des matériels, machineries, équipements et autres qui sont identifiés sur le chantier mais n'ont pas encore été transformés ou incorporés au bâtiment. Au niveau international, ce point est réglé de différentes manières. La solution retenue ici correspond toutefois à un point de vue courant sur le domaine plus spécifique de la constitution d'hypothèques sur des navires en construction, qui se traduit notamment dans la convention navires en construction 1967 (article 8)[383]. Les matériels (et autres) éventuellement livrés par le donneur d'ordre lui-même demeurent sur le chantier aux risques du donneur d'ordre, sans préjudice de la responsabilité du chantier naval pour la perte causée par sa faute.

379 Smeesters-Winkelmolen I, 20, n° 6.
380 Voir les données dans Clarke, 48-50 et 56-57 mais aussi *ibid.*, 50-52 pour les pays ayant un autre régime.
381 Gand, 2 décembre 1959, *Pas.*, 1961, II, 131.
382 Voir *infra*, n° 3.502.
383 Voir Clarke, 52.

3.219. Conformément au contrat AWES, il est stipulé au § 3 que le chantier ne peut procéder à des actes de disposition ou à des constitutions d'hypothèque qu'après approbation préalable écrite du donneur d'ordre. D'après ce qu'on dit, cela n'arrive pas souvent dans la pratique. La possibilité doit cependant rester ouverte.

3.220. Le § 4 précise qu'avec la propriété, les risques, la responsabilité quant à la sécurité et à l'utilisation du bâtiment et la responsabilité à l'égard des tiers sont transférés au donneur d'ordre. En ce qui concerne le premier point, c'est donc la règle internationale usuelle[384] *res perit domino* qui est d'application. Le deuxième point est réglé conformément au contrat AWES. Le troisième établit un lien avec le régime concernant la responsabilité du propriétaire du bâtiment précisé au Titre 3. Conformément à l'article 3.13, ceci ne déroge pas à la législation concernant la responsabilité du fait des produits.

3.221. Le § 6 précise en particulier que la règle transférant la propriété du bâtiment à la livraison ne s'applique évidemment pas lors de la transformation d'un bâtiment existant. La manière dont la propriété, les risques, etc. sont transférés est laissée à la volonté des parties et à l'appréciation du juge, qui peut également faire appel au droit commun.

B.19. ARTICLE 3.29. ASSURANCE

A) TEXTE DE LOI

3.222.

Article 3.29. Assurance

Le chantier naval assure le bâtiment ou le bâtiment en construction et tous les matériels, éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment et autres choses, identifiés en vue de la transformation, de l'incorporation ou de l'installation à bord du bâtiment concerné aux conditions usuelles dans le secteur de la construction navale.
Le bénéficiaire de l'assurance est le chantier naval.
Le chantier naval affecte les indemnités d'assurance reçues à la réparation du dommage causé aux choses assurées.

B) COMMENTAIRE

3.223. La disposition proposée est une traduction simplifiée des conventions internationales usuelles (voir en particulier l'article 9 du contrat AWES)[385].

[384] Voir Clarke, 61.
[385] Voyez Clarke, 64-75.

B.20. ARTICLE 3.30. GARANTIE DES VICES CACHÉS

A) TEXTE DE LOI

3.224.

Article 3.30. Garantie des vices cachés

§ 1. Le chantier naval garantit le donneur d'ordre contre les vices cachés, même si ce dernier n'a pas fait de réserve à la réception et même si les vices ont été causés par des défauts de conception.

§ 2. Le chantier naval est présumé avoir connu les vices de la chose.

§ 3. Le donneur d'ordre qui a effectué des inspections lors des travaux ne peut pas intenter une action pour des vices qu'il a constatés ou qu'il aurait raisonnablement dû constater à cette occasion.

§ 4. L'action en garantie des vices cachés se prescrit par deux ans. Ce délai court à compter de la découverte du vice caché et, en cas d'expertise judiciaire au sujet des vices concernés, pas avant le jour du dépôt du rapport final au greffe.

§ 5. Par dérogation à l'article 1649*quater*, § 5 du Code civil, les paragraphes précédents sont d'application après l'expiration du délai de deux ans visé au § 1 du même article.
Par dérogation au § 4, le délai d'un an qui y est visé court après l'expiration du délai de deux ans visé à l'article 1649*quater*, § 1 du Code civil.
L'article 1649*octies* du Code civil est applicable par analogie.
Le présent paragraphe s'applique uniquement au contrat de construction navale.

B) COMMENTAIRE

3.225. Le premier paragraphe de la disposition proposée reprend le principe de l'article 7 et, en ce qui concerne le réparateur de bâtiments, l'article 9 de la loi française n° 67-5[386]. Par souci de clarté, le régime proposé ici a été étendu – en raison de l'article 3.12 – aux contrats de transformation navale. Il n'empêche pas que les parties y ajoutent un régime contractuel de garantie, donnant droit à des réparations pendant un certain temps suivant la réception, par exemple.

3.226. Afin de ne pas trop déroger au droit des ventes en vigueur en Belgique, la dualité de l'obligation de livraison et de l'obligation de garantie des vices cachés est maintenue, bien qu'une autre solution soit évidemment concevable[387].

3.227. Le § 1 spécifie expressément que la garantie des vices cachés est également due en cas de défaut de conception. Cet éclaircissement est souhaitable en raison de l'imprécision existant au niveau international au point de vue de la responsabilité des vices de conception[388].

386 Pour plus de détails à ce propos, voyez Rodière LN, 99-106, nos. 80-82.
387 Voyez à ce propos notamment Foriers, P.-A., « Conformité et garantie dans la vente », dans Tilleman, B. et Foriers, P.-A. (eds.), *De koop / La vente*, Bruges, die Keure / la Charte, 2002, (17), 20-21, n° 2.
388 Voir Clarke, 99-102.

3.228. Par souci de clarté, le donneur d'ordre est considéré au § 2 comme vendeur professionnel, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent au point de vue du droit commun (voir l'article 1645 du Code civil concernant les dommages-intérêts dus par le vendeur et la jurisprudence et la doctrine concernant la non-validité des clauses d'exonération). Il s'agit toutefois d'une présomption réfragable. En France aussi, le constructeur de navires est considéré comme vendeur professionnel[389].

3.229. Le troisième paragraphe concerne une question plutôt confuse sur le plan international[390] et tempère le régime de responsabilité en faveur du chantier. La charge de la preuve que l'on trouve dans le cas précisé repose cependant sur le chantier. Pour savoir si le donneur d'ordre avait connaissance du vice éventuel ou pouvait en avoir connaissance, il faudra examiner dans quelle mesure le donneur d'ordre a effectué des inspections. Pour le donneur d'ordre, la surveillance au moyen d'inspections est un droit et non une obligation (voir l'article 3.21). Lorsque le donneur d'ordre préfère ne pas effectuer d'inspection, il ne peut lui être reproché qu'il aurait pu constater certains vices en inspectant le bâtiment.

3.230. Le quatrième paragraphe reprend l'article 8 et, en ce qui concerne le réparateur de bâtiments, l'article 9 de la loi française n° 67-5. Ici aussi, le régime est étendu à la transformation de bâtiments. Le but est de préciser le « bref délai » du droit commun dans lequel, en vertu de l'article 1648 du Code civil, l'action fondée sur la garantie des vices cachés doit être introduite, et d'offrir plus de sécurité juridique. Conformément à une option générale[391], un délai de deux ans est proposé. La règle selon laquelle le délai court à partir de la découverte du vice est également un éclaircissement par rapport au droit commun des ventes. La disposition relative au début du délai de prescription en cas d'expertise judiciaire s'inspire d'une jurisprudence française plutôt controversée[392], une solution favorable au chantier naval étant retenue. Lorsque le rapport d'expertise ne fait pas mention des vices concernés, ou ne montre pas que ceux-ci étaient la cause du dommage, le dépôt du rapport ne fait pas courir le délai de prescription. Tout comme en France[393], cette règle est de droit supplétif; ceci correspond d'ailleurs au droit commun des ventes en Belgique.

3.231. Le dernier paragraphe greffe les dispositions spécifiques de l'ébauche du Code belge de la navigation concernant la garantie des vices cachés sur le régime de la vente des biens de consommation. La combinaison, introduite plus tôt par le législateur, du régime spécifique de garantie en cas de vente de biens de consommation et du régime de garantie de droit commun, rend la mise en œuvre légistique plutôt compliquée. Le principe est pourtant simple: après l'expiration du délai de garantie de deux ans pour les consommateurs, le donneur d'ordre se voit octroyer encore une année supplémentaire pour faire appel à la garantie des vices cachés quelque peu modulée du présent code. En raison de la référence à l'article 1649*octies* du Code civil, cette règle est de droit impératif. Elle ne s'applique par ailleurs qu'au contrat de construction navale. En effet, aux termes de l'article 3.15, le contrat de transformation navale n'est pas une vente.

---

389 Voir notamment Bonassies-Scapel, 153, n° 214 ; Remond-Gouilloud, 83-84, n° 106.
390 Voir Clarke, 105-106.
391 Cf. Livre Bleu 1, 184-185, n° 1.222-1.224.
392 Voir à ce propos Bonassies-Scapel, 155-156, n° 218 ; Clarke, M109-110 ; Remond-Gouilloud, 85, n° 109 ; Rodière LN, 107-108, n° 84 ; Rodière-du Pontavice, 80, n° 72.
393 Rodière-du Pontavice, 81, n° 72.

B.21. ARTICLE 3.31. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.232.

Article 3.31. Prescription

Sans préjudice de l'article 3.30, toutes les actions relatives aux contrats de construction, transformation, réparation et armement navals se prescrivent par un délai de deux ans après la réception.

B) COMMENTAIRE

3.233. Conformément à l'un des objectifs généraux de l'ébauche du Code belge de la navigation[394], l'article proposé introduit un délai de prescription uniforme de deux ans. Les règles spécifiques de l'article 3.30 reçoivent cependant la priorité.

394 Cf. Livre Bleu 1, 184-185, n° 1.222-1.224.

5. SÛRETÉS SUR BÂTIMENTS

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

3.234. Le Titre Premier de la loi maritime comprend un titre distinct relatif aux privilèges et aux hypothèques maritimes, dont le texte s'énonce comme suit:

Chapitre III – Des privilèges et hypothèques maritimes

Article 19
Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance; ils priment toujours les hypothèques.

Article 20
Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Article 21
Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

Article 22
Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

Section I – Des privilèges maritimes

Article 23
§ 1. Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :
1° Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;
2°bis Les cotisations, sur base du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, dues à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, ainsi que les cotisations dont cette dernière assure la perception ;
3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;
4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, préteurs ou autres contractants.
§ 2. Les accessoires du navire et du fret visés au § Ier ci-dessus s'entendent :
1° Des indemnités dues au propriétaire en raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;
2° Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
3° Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.
Le prix de passage est assimilé au fret.
Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.
Par dérogation à l'alinéa 1er ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Article 24
§ 1. Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au § Ier de l'article 23 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.
Les créances visées aux nos 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.
Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.
§ 2. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.
Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.
§ 3. En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectées par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles.
§ 4. Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.
§ 5. Les dispositions de l'article 23 ci- dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non-propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.
§ 6. Le privilège, déterminé à l'article 23, § 1er, 2° bis ci-dessus, est préféré au privilège de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins déterminé à l'article 19, 4° ter de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851.

Section II – De l'hypothèque maritime

Article 25
Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.
Les articles 73, 74 et 75 de la loi du 16 décembre 1851 sont applicables à l'hypothèque maritime.

Article 26
L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtiments spécialement désignés et pour une somme déterminée.
Elle peut être constituée sur un navire en construction.

Sont applicables l'article 79 et les cinq derniers alinéas de l'article 80 de la loi du 16 décembre 1851.

Article 27
L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

Article 28
L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

Article 29
L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.
En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.
L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.
Lorsque le navire perd sa nationalité belge, aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'enregistrement.

Article 30
Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de résidence du conservateur des hypothèques.
Celui-ci mentionne sur le registre des navires, outre les énonciations prescrites par l'article 13 :
1° Le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital ;
2° Le cas échéant, la stipulation de voie parée ;
3° L'élection de domicile.
À défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites au procureur du roi de l'arrondissement.
Il est loisible à celui au profit duquel une inscription existe ou à ses représentants de changer le domicile élu, en suivant les formalités tracées par l'article 88 de la loi du 16 décembre 1851.

Article 31
Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Article 32
L'inscription conserve l'hypothèque pendant quinze ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.
L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

Article 33
Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.
Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Article 34
En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.

Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits; il ne peut les exercer que dans le cas où l'indemnité, en tout ou en partie, n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

Article 35

Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou appel.
La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie certifiée (…), soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt de l'expédition du jugement.
Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.
Si l'acte est sous seing privé, il est dressé en deux originaux (...) et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.
La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Article 36

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

Section III – De l'extinction des privilèges et hypothèques

Article 37

Les privilèges et hypothèques s'éteignent :
1° Par l'extinction de l'obligation principale ;
2° Par la renonciation du créancier ;
3° Par la vente forcée du navire grevé ;
4° Par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci- après.
En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures visées au n° 5 de l'article 23 ci-dessus, le délai puisse dépasser six mois.
Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour les lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au n° 5 de l'article 23, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.
La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au n° 2 de l'article 23.
Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai ci-dessus fixé, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Article 38

Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :
1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 8 ;

2° Que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins dans le Moniteur belge ainsi que dans un des journaux d'Anvers, de Gand et de l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache;
3° Qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.
Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Article 39
Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :
1° Un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente ;
2° Indication de la date de l'inscription de son titre ;
3° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Article 40
Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.
Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.
Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

Article 41
Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.
La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.
A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

Article 42
Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier peut requérir la mise du navire aux enchères dans les conditions énoncées à l'article 115 de la loi du 16 décembre 1851.
Sont également applicables les articles 116, 117, 118, 120, 121 et 122 de la dite loi.

Selon l'article 272 de la loi maritime, les dispositions précitées sont applicables, à l'exception de l'article 23, §1, 5°, aux bateaux de navigation intérieure, et les mots « navire » et « registre des navires » figurant au Titre I sont remplacés respectivement par les mots « bateau de navigation intérieure » et « registre matricule ».

3.235. La Belgique est actuellement liée par la Convention internationale de Bruxelles pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes du 10 avril

1926[395] (ci-après la Convention 'privilèges sur navires de 1926'). Les dispositions 'nationales' précitées de la loi maritime ont repris quasi littéralement – mais pas pour autant intégralement - ce régime, en vue du règlement des situations qui ne relèvent pas du régime conventionnel.

3.236. En matière de droit des sûretés sur bâtiments, outre les dispositions précitées de la loi maritime et la Convention privilèges sur navires de 1926, il convient également de tenir compte, notamment,:
- de la loi hypothécaire qui, conformément aux dispositions précitées, s'applique en partie aux hypothèques sur bâtiments;
- de la loi relative à l'enregistrement des navires, dont l'article 1, § 3 précise que le Titre I de la loi maritime, à l'exception de l'article 1er, est applicable aux navires qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement utilisés à des opérations lucratives;
- du CDIP, renfermant une règlement de rattachement en matière du statut des embarcations[396]; ainsi qu'un régime relatif aux droits sur les bâtiments en cas d'insolvabilité[397];
- de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale[398];
- des dispositions du Code judiciaire relatives à la saisie conservatoire et à la saisie-exécution sur navires et bateaux (art. 1467-1480 resp. 1545-1589 et 1655-1675)[399].

A. 2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- INTRODUCTION

3.237. Contrairement à la méthode adoptée pour les autres sujets[400], la critique de la réglementation belge actuelle du droit des sûretés sur bâtiments s'articule autours de trois volets distincts.

3.238 Il convient tout d'abord d'opérer un choix de politique, à la lumière des différents intérêts en présence, entre (1) l'une des cinq réglementations internationales disponibles en matière de privilèges et d'hypothèques sur bâtiments, combinée avec une réglementation nationale similaire pour les 'situations nationales' (notamment les situations qui ne relèvent pas du régime conventionnel directement applicable), (2) une combinaison de l'un des régimes conventionnels avec une réglementation nationale déviante pour les 'situations nationales' et (3) une alternative intégralement nationale.

Le choix à opérer dépendant en premier lieu du positionnement de la Belgique matière de régimes conventionnels disponibles, l'analyse concernée sera réalisée dans le cadre des critiques formulées à la lumière des réglementations internationales et européennes, des autres réglementations nationales et des intérêts concernés.

---

395 Ratifiée par la loi du 20 novembre 1928 (*MB* 1-2 juin 1931). La loi maritime a été adaptée à la Convention privilièges sur navires par la loi du 28 novembre 1928 (*MB* 11 janvier 1929). En 1908, la Belgique avait déjà adapté quelque peu prématurément la loi maritime au projet de régime conventionnel. La législation a du être modifiée en 1928 pour la mettre en adéquation avec le texte définitif.
396 Cf. *infra,* n° 3.248.
397 Cf. *infra,* n° 3.280.
398 Cf. *infra*, n° 3.558.
399 Cf. Libre Bleu 10.
400 Cf. Livre Bleu 1, 148-149, n° 1.178.

Le choix de l'alternative la plus appropriée dépend en premier lieu de la préférence en matière de sélection et de rang des privilèges primant les hypothèques. La position des créanciers hypothécaires n'est en effet qu'une position dérivée de celle des créanciers privilégiés. L'on portera donc la plus grande attention à la réglementation sur les privilèges.

3.239. Dans ce contexte surgit la question politique tout aussi importante de la règle de rattachement préférable sur le plan du DIP, en d'autres termes la question du champ d'application international de la réglementation belge qui est de toute manière nécessaire. Différentes alternatives s'offrent en la matière. La présente section fera la critique de la réglementation belge actuelle de DIP. L'on effectuera également une analyse de droit comparé de la réglementation belge en examinant cette dernière à la lumière des autres droits nationaux. Enfin, la question sera abordée en tenant compte des différents intérêts en présence.

3.240. Une fois qu'un choix aura été effectué sur ces deux questions politiques primaires, il conviendra en troisième lieu de procéder à l'actualisation juridique et technique des dispositions régissant les sûretés sur bâtiments. Il s'agira également de réviser les dispositions législatives relatives aux hypothèques sur bâtiments. Peu de dispositions internationales s'appliquent en la matière et une étude de droit comparé a montré que la plupart des législations nationales est essentiellement comparable[401]. En conséquence, cet exercice consiste davantage en l'alignement de la législation actuelle sur les besoins des entreprises contemporaines de financement et d'exploitation des bâtiments.

Plus généralement, il s'indique d'opérer un rafraîchissement formel et légistique de la législation. Les différentes dispositions pertinentes de DIP sont en effet dispersées au sein de plusieurs actes[402]. Une autre illustration, quoique moins importante, est l'étrange agencement des dispositions pertinentes de la loi maritime : les articles 19 à 22 inclus échappent à la division du Chapitre III en sections, la Section I ne commençant qu'à partir de l'article 23.

La critique détaillée d'ordre juridique et technique et l'alignement de la législation sur les besoins contemporains du secteur de l'exploitation et du financement des bâtiments seront, quant à eux, abordés dans l'exposé des motifs de la nouvelle réglementation proposée. L'on procédera également à certaines comparaisons internationales, lorsque cela s'avèrera pertinent.

- DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ

3.241. Il n'existe probablement aucune autre situation maritime renfermant autant d'aspects et de pistes internationales que celle des privilèges et des hypothèques sur bâtiments[403]. Le droit international privé n'est pourtant unifié que de manière fragmentaire en la matière.

3.242. Pour la bonne compréhension des questions de DIP, il convient de rappeler que les différentes conventions d'unification en matière de sûretés sur bâtiments sont considérées comme étant directement applicables[404]. Les situations qui relèvent de leur champ d'application international et matériel sont donc directement régies par la convention, si bien que les règles de

401 Cf. les considérations de droit comparé dans Rodière LN, 138-140, n° 110.
402 Cf. *infra*, n° 3.248.
403 Asser, 76, n° 1.
404 Cf. Bonassies, P., « Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités », in Centre de droit maritime et océanique, *Annuaire de droit maritime et océanique,* XXVI – 2008, Nantes / Paris, Centre de droit maritime et océanique / Pédone, 2008, (473), 479 ; Cf. également Livre Bleu 1, 98-99, n° 1.90.

rattachement de DIP ne sont pas pertinentes en la matière[405]. L'on reviendra ci-après sur le champ d'application international des conventions d'unification[406].

3.243. Chacune des cinq conventions confirme le principe selon lequel les hypothèques sur bâtiments sont régies par la loi de l'immatriculation et que la procédure est réglée par la loi du for[407]. La Convention privilèges sur navires de 1967 (article 2) et la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 2) précisent que le rang des hypothèques sur navires et leurs effets par rapport aux tiers sont déterminés par la loi de l'état d'immatriculation. La dernière convention précise qu'en cas d'affrètement coque nue, l'hypothèque reste régie par la loi de l'immatriculation d'origine (article 16). Le Protocole privilèges sur bateaux de 1965 est le seul à contenir une règle de rattachement (complétive) de droit international conventionnel pour les privilèges maritimes, à savoir le renvoi à la loi de l'inscription (article 18)[408].

Les congrès de droit maritime de 1885 et 1888 préconisaient également l'application du droit de l'état du pavillon[409]. La question du droit applicable aux privilèges sur bâtiments revêt une importance capitale dans le cadre du choix à opérer entre les différents régimes conventionnels. Comme les considérations de droit comparé le démontreront ci-après, les solutions les plus divergentes ont été adoptées.

3.244. En Belgique, l'on semble généralement accepter la loi du pavillon comme celle qui doit être suivie. Cette position a été déduite de l'article 22 de la loi maritime par une partie de la jurisprudence, rare en la matière[410], soutenue par une doctrine plus ou moins unanime[411], cette disposition étant censée exprimer la règle générale selon laquelle la loi de l'état du pavillon est exclusivement applicable tant aux navires belges qu'étrangers, aussi bien aux privilèges sur navires qu'aux hypothèques sur navires. En cas de saisie-exécution sur un navire immatriculé dans un Etat partie à la Convention privilèges sur navires de 1926, cette convention, similaire à la loi maritime, sera directement applicable[412].

3.245. En ce qui concerne l'évaluation par la doctrine belge des politiques alternatives, il convient en particulier de renvoyer à l'étude comparative de 1988 menée par P. Goemans sur les différents

---

405 Cf. en général Livre Bleu 1, 96-98, n° 1.89.

406 Cf. *infra*, n° 3.254 et s.

407 Art. 1 Convention privilèges sur navires de 1926 ; art. 21 Convention navigation intérieure de 1930 ; art. 1 Convention privilèges sur navires de 1967 ; art. 1 Convention privilèges sur navires de 1993 ; pour la Convention navigation intérieure de 1965 ; cf. art. 4 du Protocole n° 2.

408 La proposition d'insérer un tel régime dans la Convention privilèges sur navires de 1993 a été rejetée.

409 Cf. X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de* change, Bruxelles / Paris, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886, 105-107 et 412-413 resp. Payen, M., *Congrès international de droit commercial. Compte rendu de la session de Bruxelles, 1888*, Bruxelles, Alliance typographique, 1888, 8 en 24 ; plus précisément *Actes du congrès de droit commercial de Bruxelles (1888). Droit maritime - Lettre de change*, Bruxelles / Paris, Ferdinand Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1889, en particulier 407.

410 Gand, 24 février 2004, *RHA* 2006, 27; Gand, 10 octobre 1986, *RHA* 1986, 141, *EVR* 1987, 561, *TBH (transport)*, 1987, 110, note Lenaerts, K., « Voorrechten op zeeschepen in het Belgisch Internationaal Privaatrecht » et *TGR* 1986, 67 ; Comm. Gand, 18 septembre 2001, *TGR* 2001, 326 ; *contra* Bruxelles, 12 mai 1956, *RHA* 1957, 195 ; Anvers, 30 juillet 1982, *RHA* 1983-84, 347 et la jurisprudence plus ancienne reprise dans Lepinois, F., *Traité théorique et pratique de la transcription, des privilèges et des hypothèques,* II, Liège, Jacques Godenne, 1893, 556-557, n° 955.

411 Cf. e.a. Heyvaert, A., *Belgisch internationaal privaatrecht. Een inleiding,* Gand, Mys & Breesch, 1995, 151, n° 339; Peeters, I., « Internationaal privaatrecht », in OVH (octobre 1992), 48-51, n° 99-105 ; Rigaux, F. et Fallon, M., *Droit international privé,* Bruxelles, Larcier, 2005, 683, n° 13.17 ; Van Hecke, G. et Lenaerts, K., *Internationaal privaatrecht,* s.l., E. Story-Scientia, 1989, 306, n° 651; comp. De Vos, L., *Le problème des conflits de lois,* Bruxelles, Bruylant, 1946, 277-278, n° 226*bis* ; *cf.* cependant L.B., note sous Anvers, 30 juillet 1982 et Gand, 10 octobre 1986 (non reproduit), *Journal du droit international,* 1989, 760-762.

412 Pour un exemple, cf. Gand, 4 juin 2007, *NjW* 2007, 937, avec note ES, *TBH* 2008, 634, note Stevens, F., « Een voorrecht voor loodsgelden ? ».

régimes[413], dans laquelle ce dernier exprime sa préférence pour la loi de l'état du pavillon. Selon lui, cette solution est également préférée par la plupart des législateurs nationaux. L'alternative de la *lex causae* – la loi qui régit la créance du contractant, de la victime d'un dommage ou des autorités – est selon lui inopportune, dès lors que le privilège naît indépendamment de la volonté des parties et qu'elle n'influence que la position des tiers qui n'ont aucun rapport avec la créance. Pour ces mêmes raisons, la *lex causae* ne peut pas non plus s'appliquer comme critère complémentaire à la loi du for ou à la loi du pavillon. L'alternative de la loi du for présente l'avantage qu'il ait aisé pour le juge local d'appliquer son propre droit, qu'un seul et même droit régit l'intégralité de la procédure d'exécution et qu'aucun doute ne peut subsister sur le droit applicable. L'inconvénient de l'application de la loi du for est qu'elle fait dépendre la situation des créanciers du hasard, de la volonté du propriétaire du bâtiment ou de la pression exercée par certains créanciers, et qu'elle mène à une situation de forum shopping. De plus, les échanges commerciaux et la sécurité juridique commandent que chaque créancier – en particulier les contractants – soit en mesure d'évaluer à l'avance sa position – et son rang –, ce qui n'est le cas que lorsque la loi du pavillon est applicable. Ce critère est également conforme au droit international privé général en matière de biens mobiliers, dès lors que la *lex rei sitae* relative aux biens bénéficiant d'un statut spécifique et public est celle du lieu d'immatriculation. Elle respecte également la souveraineté de l'état responsable de la détermination du statut commercial, social, fiscal et administratif du bâtiment. La difficulté d'un tel raisonnement, le droit étranger étant souvent applicable, peut notamment se contourner grâce à une concertation avec le liquidateur, lequel doit rendre un avis sur les privilèges dans le cadre de la procédure d'exécution forcée imposée par la loi[414]. À défaut d'un tel lien substantiel, toujours selon P. Goemans[415], l'on pourra toujours se baser sur la loi du for.

Il est intéressant de noter que cette solution avait également été préconisée, au cours du congrès de droit maritime de 1885, par le Président du Tribunal d'Anvers Smekens, lorsque les parties ne fourniraient pas suffisamment d'informations sur la loi de l'état du pavillon[416].

3.246. Pour ce qui est du DIP actuel en Belgique, outre l'article 22 de la loi maritime, un certain nombre de dispositions revêtent encore un intérêt. Les règles nationales pertinentes sont abordées ci-dessous. Les règles spécifiques internationales et européennes seront exposées plus loin[417].

3.247. À première vue, le privilège repris à l'article 23, § 1, 2°*bis* de la loi maritime semble créer un lien avec le pavillon du bateau, cette disposition visant « les cotisations, sur base du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, dûes à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, ainsi que les cotisations dont cette dernière assure la perception »[418]. Si le législateur avait visé l'application de la loi du for, ce privilège ne se

---

413 Goemans, P., « Privilèges maritimes et loi du pavillon », in LA Tricot, 257-271. Comp., essentiellement dans le même sens, Antapassis, A.M., « Les privilèges maritimes et le droit international privé hellénique » in LA Roland, 1-36.

414 Art. 1663 du Code judiciaire énonce :

> *A l'expiration du délai de déclaration des creances, le liquidateur dépose au greffe, dans les quinze jours, la liste des créances déclarées avec la mention des hypothèques et des privilèges invoqués par les créanciers.*
> *Il y joint son avis au sujet du fondement de ces créances et privilèges et un projet de distribution ou d'ordre.*

415 Goemans, P., « Privilèges maritimes », in LA Tricot, (257), 270.

416 X., *Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers (1885). Droit maritime - Lettre de* change*,* Bruxelles / Paris, Larcier / G. Pedone-Lauriel, 1886*,* 106.

417 Cf. *infra*, n° 3.251 et s.

418 Ce privilège a été introduit par l'A.R. n° 535 du 31 mars 1987 (*M.B.,* 16 avril 1987).

limiterait pas aux cotisations belges de sécurité sociale puisque ces dernières ne sont perçues qu'à l'occasion d'un travail effectué à bord d'un navire battant pavillon belge[419].

3.248. Le renvoi à la loi de l'immatriculation est explicitement confirmé par la loi du 16 juillet 2004[420] portant Code de droit international privé, dont l'article 89[421], déjà mentionné, précise le droit applicable aux moyens de transport. La disposition s'énonce comme suit :

> *Les droits sur un aéronef, un navire, un bateau ou tout autre moyen de transport inscrit dans un registre public sont régis par le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'inscription a eu lieu.*

Cette disposition confirme la position déjà défendue par les spécialistes du droit international privé et empêche le changement du statut des biens à chaque franchissement de frontière[422]. Elle laisse subsister l'article 22 de la loi maritime. La nouvelle disposition ne donne aucune définition des notions de navire et de bateau, et ne renvoie pas aux définitions des navires et des bateaux de navigation intérieure formulées par la loi maritime. Elle ne précise pas non plus de quel droit sur navire ou bateau il s'agit. L'on peut déduire de l'article 94, § 2 du CDIP[423] et de la doctrine[424] que la disposition règle également le statut des privilèges et des autres sûretés et que cette disposition renvoie à l'inscription au moment de la naissance de la sûreté[425] (alors que ceci ne ressort pas clairement de la lecture du texte législatif et n'est donc non plus évident sur le fond). Contrairement à ce qui a été suggéré par la doctrine ci-dessus[426], la disposition ne permet pas de s'appuyer sur la loi du for en cas d'absence de lien substantiel (conformément à l'article 15, § 2, alinéa 2 du CDIP, le droit belge est applicable lorsqu'il est manifestement impossible d'établir le contenu du droit étranger en temps utile). Une négligence légistique a conduit à ce que la disposition renvoie au « droit de l'Etat sur le territoire duquel l'inscription a eu lieu ». En théorie, ceci pourrait poser problème en cas d'inscription digitale. Une autre lacune est que la loi ne règle rien du statut des bâtiments non-enregistrés ou non-immatriculés.

3.249. Pour ce qui est spécifiquement de l'enregistrement de l'affrètement coque nue, la loi sur l'enregistrement des navires précise que la loi de l'état où un navire belge à été inscrit au registre des affrètements coque nue doit prévoir que le droit de propriété du navire et les hypothèques qui le grèvent, ainsi que leur rang et les mesures d'exécution, restent exclusivement régis par la loi du registre d'origine[427]. Il en va de même, *mutatis mutandis*, de l'inscription des navires étrangers au registre belge des affrètements coque nue[428]. Les dispositions y relatives ne règlent pas expressément le sort des privilèges sur navires.

3.250. La solution la plus souhaitable, sur le plan politique, qu'il convient d'apporter au problème de droit international privé sera discutée ci-après. L'on peut déjà indiquer que l'agencement séparé des articles 22 de la loi maritime, des articles 89 et 94, § 2 du CDIP et des dispositions de

---

419 Cf. art. 2 Arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande ; comp. également art. 30, § 3 et 71 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007.

420 *M.B.,* 27 juillet 2004.

421 Cf. *supra*, n° 3.88.

422 Ainsi C. Clijmans in Erauw, J. e.a. (eds.), *Het wetboek internationaal privaatrecht becommentarieerd,* Anvers / Oxford-Brussel, Intersentia / Bruylant, 2006, 458.

423 Cette disposition énonce :

> *§ 2. Aux fins de réalisation du bien d'un débiteur, le droit applicable en vertu de la présente section détermine également l'existence de causes de préférence et leur rang, ainsi que la distribution du produit de la réalisation, […].*

424 Wautelet, P., « Actualités su droit des biens en droit international privé », dans Lecocq, P., Tilleman, B. et Verbeke, A. *Zakenrecht / Droit des biens,* Bruges, La Charte, 2005, (387), 399; n° 16.

425 Rigaux, F. et Fallon, M., *Droit international privé,* Bruxelles, Larcier, 2005, 683, n° 13.17.

426 Cf. *supra*, n° 3.245.

427 Art. 9, c), 5 de la loi sur l'enregistrement des navires.

428 Art. 10, dernier alinéa de la loi sur l'enregistrement des navires.

la loi sur l'enregistrement des navires, qui ne s'accordent pas entre elles, est malheureuse sur le plan légistique et nuit à la maniabilité de la législation et à la sécurité juridique. Comme il sera exposé ci-après[429], il convient également de tenir compte du Règlement européen sur les procédures d'insolvabilité et des dispositions complémentaires du CDIP en la matière.

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

- APERÇU DES RÉGIMES JURIDIQUES ALTERNATIFS

3.251. Comme déjà exposé, la première question fondamentale est celle du régime juridique à adopter par la Belgique en matière de sûretés sur bâtiments.

L'on a déjà indiqué[430] que la Belgique est actuellement liée par la Convention privilèges sur navires de 1926 et que les dispositions 'nationales' actuelles de la loi maritime ont repris quasi littéralement, mais pas tout à fait intégralement, ce régime en vue du règlement des situations qui ne relèvent pas du régime conventionnel.

Quatre autres Conventions internationales sont toutefois disponibles:
- la Convention de Genève du 9 décembre 1930 concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes (ci-après 'Convention navigation intérieure de 1930');
- la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation du 25 janvier 1965 (ci-après 'Convention navigation intérieure de 1965') et en particulier le Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure (ci-après 'Protocole privilèges sur bateaux de 1965');
- la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes du 27 mai 1967 (ci-après 'Convention privilèges sur navires de 1967');
- la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes du 6 mai 1993 (ci-après 'Convention privilèges sur navires de 1993').

Comme il a été annoncé, ces conventions seront analysées et il conviendra également d'envisager l'alternative consistant à s'écarter des conventions internationales via l'élaboration d'un régime proprement belge (avec les règles de rattachement objectives y afférentes), correspondant ou non à l'un des régimes conventionnels susmentionnés. Il convient d'emblée de remarquer que ces régimes conventionnels cherchent davantage à harmoniser la position des créanciers privilégiés qu'à instaurer un régime uniforme sur les hypothèques sur bâtiments.

- FAIBLE DEGRÉ D'HARMONISATION INTERNATIONALE

3.252. Les conventions internationales énumérées ci-dessus[431] témoignent d'importantes divergences quant à leurs contenus et n'ont pas toujours rencontré le même succès. En fait, il convient de constater qu'à ce jour aucune réelle unification internationale n'a été atteinte en matière des privilèges et des hypothèques sur bâtiments. Pas une seule des conventions disponibles n'a conduit à une harmonisation mondiale. Ceci rend le choix à opérer par la Belgique d'autant plus compliqué. Comme il a déjà été mentionné, il existe d'ailleurs de nombreux pays qui suivent une réglementation purement nationale, indépendamment des cinq régimes conventionnels. Le CMI a précisé en 1983 qu'il n'existait aucune uniformité entre les états non-parties à la convention de 1926[432]. Les cinq conventions internationales disponibles seront

---

429 Cf. *infra*, n° 3.278-3.280.
430 Cf. *supra*, n° 3.235
431 Cf. *supra,* n° 3.251.
432 La conclusion d'un questionnaire relatif à l'existence des privilèges maritime énonçait

commentées et comparées ci-après. S'ensuivront quelques règles spécifiques à caractère international et européen.

3.253. La Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, ci-après 'CCT 2001', n'est applicable qu'aux cellules d'aéronefs, aux moteurs d'avions et hélicoptères, au matériel roulant ferroviaire et aux biens spatiaux[433]. Elle ne s'applique dès lors pas aux bâtiments et peut être intégralement laissée de côté.

- LA CONVENTION PRIVILÈGES SUR NAVIRES DE 1926

3.254. La Convention privilèges sur navires de 1926, développée par le CMI, est dans l'ensemble la convention ayant rencontré le plus vif succès parmi les cinq conventions disponibles. Elle lie actuellement un peu plus de vingt états[434], dont, outre la Belgique, l'Argentine, le Brésil, la France, l'Iran, l'Italie, le Luxembourg, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suisse et la Turquie. Pas un seul des 10 plus gros états armateurs[435], ni un seul des 10 plus gros états du pavillon, n'est lié par la convention. Parmi les 35 plus gros états armateurs, il y en a 7 qui sont liés, dont la Belgique. Parmi les 35 plus gros états du pavillon, il n'y en a que 4 qui sont liés, dont à nouveau la Belgique. Parmi les dix plus grandes nations commerçantes, 3 sont liées, soit la Belgique, la France et l'Italie. Parmi les 25 plus grandes nations commerçantes, l'on retrouve également la Suisse, la Pologne et le Brésil. La conclusion est que la Convention privilèges sur navires de 1926 n'a séduit qu'une très petite partie des nations commerçantes et navigatrices. Elle rencontre un peu plus de succès auprès des nations commerçantes qu'auprès des nations typiquement navigatrices. Les pays qui sont sous l'influence du droit maritime anglais ont ignoré la convention. La mesure dans laquelle les états non-liés par la convention ont accordé leur législation nationale sur la convention n'a pas été examinée ; l'on peut supposer qu'il s'agit ici d'un nombre réduit d'états qui, en outre, font moins autorité dans le domaine maritime[436]. Il existe des pays qui sont liés par la convention mais qui connaissent un régime totalement différent dans leur droit national[437]. Parmi nos cinq pays voisins, seuls la France et le Luxembourg sont liés ; les trois autres disposent d'un régime national ayant totalement ignoré la Convention privilèges sur navires de 1926. Enfin, le CMI a remarqué que des divergences d'interprétation nuisent à l'uniformité du régime entre les Etats parties[438]. Déjà en 1983, le CMI avait dû constater que la Convention privilèges sur navires de 1926 n'aboutirait jamais à un degré suffisant d'harmonisation[439].

La diversité des réponses est telle [...] qu'aucune unité se dégage clairement (CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 7).

433 Art. 2.3. Sur la convention, voyez, entre autres, Goode, R., « Battening down your security interests : How the shipping industry can benefit from the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment », *L.M.C.L.Q.*, 2000, 161-191; Honnebier, B.P., « De komende UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment en het Aircraft Equipment Protocol », *TVR*, 2000, 45-54; Honnebier, B.P., « The European air transport sector requires an international solid regime facilitating aircraft financing: The Cape Town Convention », *TVR*, 2007, 151-159; Putzeys, J., « La Convention du Cap 2001 (CCT 2001), le Protocole aéronautique et les hypothèques maritimes », *Eur. Vervoerr.*, 2007, 677-687; Sagaert, V., « De UNIDROIT-Conventie betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitrustingsmaterieel: een laatste strohalm voor de Belgische luchtvaartindustrie ? », *RW*, 2001-02, 1367-1369; Sagaert, V., « De Unidroit-Conventie betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitrustingsmaterieel », OVH, Section 23 (juillet 2002), 1-45.

434 http://www.diplomatie.be/nl/treaties/treatiesdetail.asp?TEXTID=922.

435 Pour des informatieons statistiques sur l'importance relative des catégories de pays visées, cf. Livre Bleu 1, 61 et s., n° 1.45 et s.

436 Cf. en résumé Flach, 171 et particulièrement à partir de 178 ; Rodière LN, 170, n° 137.

437 Ainsi l'Argentine, dont la législation nationale, d'après les réponses à un questionnaire CMI des années quatre-vingts, a été inspirée par la Convention privilèges sur navires de 1967 (CMI-document MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 7).

438 Document CMI MLM-1926/1967-27 IV-1983, 3.

439 Document CMI MLM-1926/1967-27 IV-1983, 5.

3.255. Sur le plan du contenu, la Convention privilèges sur navires de 1926 consacre le principe de la reconnaissance réciproque des hypothèques maritimes régulièrement établies (en ce compris les *mortgages*) (art. 1). La Convention poursuit en dressant une liste relativement longue des privilèges maritimes primant les hypothèques (art. 2; cf. le tableau synoptique comparatif ci-dessous[440]). En Belgique, l'auteur belge Tricot a d'ailleurs indiqué que le nombre de créances privilégiées était si important que la garantie hypothécaire tombait dans de nombreux cas[441]. La Convention tendait néanmoins à réduire les privilèges existant sous les systèmes juridiques nationaux. La loi maritime belge de 1879 connaissait par exemple 15 catégories de privilèges[442] (le *Code de commerce* déjà onze). À travers cette réduction, les parties à la Convention souhaitaient encourager le crédit à long terme sur navires. Tout comme au sein des deux autres conventions privilèges et hypothèques sur navires, la Convention privilèges sur navires de 1926 reprend les hypothèques immédiatement après les privilèges sur navires, mais laisse la possibilité de créer des privilèges nationaux supplémentaires qui prendraient rang après les hypothèques (art. 3). La Convention définit les accessoires et le fret visés par les privilèges (art. 4). Elle définit le rang entre privilèges (art. 5-6) ainsi que le rapport au droit du propriétaire du navire à la limitation de sa responsabilité (art. 7). La Convention consacre le droit de suite attaché aux privilèges maritimes (art. 8) et régit l'extinction de ces derniers (art. 9). Enfin, elle détermine l'exercice du privilège sur le fret (art. 10), précise que les privilèges ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve (art. 11), indique quels documents se trouvant à bord du navire doivent faire état des hypothèques (art. 12), et stipule que les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire (art. 13).

3.256. La convention s'applique dans chaque Etat contractant lorsque le navire grevé est ressortissant d'un Etat contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales (art. 14, alinéa 1). La possibilité offerte par la convention de ne pas appliquer ses dispositions en faveur d'un état non-contractant (art. 14, 2ème alinéa) n'a manifestement jamais été exploitée dans

---

440 Cf. *infra*, n° 3.275.

441 Tricot, L., « Het zeerecht morgen », *RW* 1987-88, (1417), 1418, n°. 3.

442 L'art. 4 de la loi maritime de 1879 précisait :

Sont privilègiées, dans l'ordre où elles sont rangés, les créances ci-après désignées:

1° Les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution des prix;

2° Les droits de navigation établis conformément à la loi, ainsi que les frais de remorquage;

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente;

4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux;

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son entrée dans le port;

6° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime pour le dernier voyage;

7° Les loyers et gages du capitaine et autres gens de l'èquipage, employés depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipâge, quel qu soit le mode de rémunération de leurs services;

8° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet;

9° Les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'oeuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;

10° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage;

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le navire était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège existe à concurrence seulement de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée;

11° Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré;

12° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière année quand l'assurance est faite à l'année;

13° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage;

14° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage;

15° Les sommes dues au vendeur du navire pour son prix.

la pratique[443]. Une certaine doctrine belge a décelé dans la description du champ d'application de la convention la consécration de l'application de la loi du pavillon sur les privilèges et hypothèques sur navires[444]. Cependant, l'application aux hypothèques de la loi de l'enregistrement ressort du texte même de la convention (art. 1). La Convention laisse le droit procédural à la compétence des lois nationales, donc au droit du for (art. 16).

3.257. L'article 15 de la Convention privilèges sur navires de 1926 précise:

> *La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public*[445].

À cet égard, il convient de rappeler l'article 1, §3 de la loi relative à l'enregistrement des navires, précisant que le Titre Ier de la loi maritime est également applicable aux navires qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement utilisés à des opérations lucratives[446]. À première vue, cette disposition semble passer outre l'exclusion établie par la Convention privilèges sur navires de 1926. Toutefois, elle ne semble pas empêcher le législateur national d'étendre volontairement le régime à de tels navires, comme l'a fait la loi relative à l'enregistrement des navires. La conséquence d'une telle extension semble être que *tous* les navires d'Etat belges peuvent être visés par l'exercice des privilèges sur navires et des hypothèques sur navires. L'extension reprise dans la loi relative à l'enregistrement des navires ne veut évidemment que pour les navires d'Etat belges.

La Convention privilèges sur navires de 1926 et l'extension du Titre I de la loi maritime, prévue par la loi relative à l'enregistrement des navires, s'appliquent uniquement aux navires de mer et non aux bateaux de navigation intérieure. En vertu de l'article 272 de la loi maritime, il en résulte que les bateaux commerciaux de navigation intérieure sont soumis aux règles nationales en matière de privilèges sur navires[447] et d'hypothèques sur navires, alors que ce n'est pas le cas des bateaux non-commerciaux de navigation intérieure[448]. De ce fait, il existe toutes sortes de bateaux exploités par les autorités belges qui ne tombent *pas* sous la réglementation en matière de privilèges sur navires et d'hypothèques sur navires[449]. La circonstance que la Convention privilèges sur navires de 1926 ne s'applique en elle-même qu'aux navires de mer n'empêche pas que la distinction opérée par la Belgique entre les bateaux de navigation intérieure commerciaux et les bateaux de navigation intérieure non-commerciaux puisse être attaquée sur la base du principe d'égalité, à la lumière de l'harmonisation nationale pour les navires de mer. L'on identifie en effet difficilement la justification objective qui pourrait être apportée au traitement fondamentalement différent des navires de mers non-commerciaux, d'une part, et des bateaux de navigation intérieure non-commerciaux, d'autre part.

3.258. Le Protocole de signature de la Convention privilèges sur navires de 1926 précise que les Etats restent libres de créer un certain nombre de dispositions visant à protéger les intérêts de l'administration publique, à travers l'octroi d'un rang plus favorable aux créances du Trésor ou un droit de rétention et de vente de l'administration ; le Protocole déclare également ne pas porter atteinte à législation relative à la sécurité sociale. A ce propos, il convient de mentionner la disposition de la loi sur la police maritime du 27 septembre 1842[450] octroyant à la police maritime

---

443 Document CMI MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 6.
444 Cf. Goemans, P., « Privilèges maritimes », in LA Tricot, (257), 268 ; Smeesters-Winkelmolen, I, 125, n° 88.
445 Cf. déjà somairement le Livre Bleu 2, n° 2.282.
446 Cf. *supra*, n° 3.236. La notion de navire de mer a été définie par le Code belge de la navigation comme étant tout bâtiment utilisé sur mer ou apte ou destiné à être utilisé sur mer (art. 1, § 1, 4°).
447 A l'exception du privilège prévu à l'article 23, § 1, 5° de la loi maritime.
448 De Latte TRS, 51, n° 117.
449 *Ibid.*, 164, n° 318.
450 Loi du 27 septembre 1842 sur la police de la navigation (*Bull.Off.*, LXXXIV).

le pouvoir de retenir les navires et les bateaux de navigations intérieures d'un armement redevable d'amendes ou de dommages-intérêts[451]. Ce régime consacrait un droit de rétention administratif à l'avantage de l'état et des institutions créées par celui-ci, qui pouvait être invoqué notamment comme sûreté pour la perception des cotisations de sécurité sociale[452]. Ce régime a été aboli en 1999 dans le cadre de la réforme des polices[453]. Ce pouvoir de rétention n'a pas été reconnu ni au service de contrôle de la navigation ni à la police maritime[454]. Les capitaines de port disposent encore d'un pouvoir de rétention[455].

3.259. Plus généralement, il convient de constater que la Convention a été improprement transposée dans la loi maritime belge. Ainsi, le principe selon lequel les parties à la Convention reconnaissent les hypothèques constituées et publiées sur leurs navires réciproques (art. 1 Convention sur les privilèges sur navires 1926) ne se retrouve nulle part dans la loi maritime. Ceci vient sans aucun doute du fait qu'on est parti du principe de l'application directe de la Convention; il n'existe toutefois aucune réglementation en matière de navires ressortissants d'Etats non-contractants. La loi maritime ne renferme pas non plus de prescriptions relatives à la nature et à la forme des documents se trouvant à bord du navire et sur lesquels mention doit être faite des hypothèques (art. 12 de la Convention)[456].

3.260. La Belgique a fait usage de la possibilité laissée par la Convention de ramener à trois ans la durée de validité des privilèges maritimes lorsque le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales (art. 9, dernier alinéa). Le Luxembourg a repris cette règle[457], mais pas la France, également partie à la convention[458]; comme il sera exposé ci-après[459], la Belgique adopte une position exceptionnelle en la matière.

3.261. Bien que la Convention privilèges sur navires de 1926 soit celle qui ait rencontré le plus vif succès, il convient de constater, indépendamment de savoir dans quelle mesure elle sert les intérêts de la Belgique, qu'elle a été clairement marquée par le temps. Ainsi, le privilège pour créances du chef des contrats passés par le capitaine date d'une période où ce dernier ne pouvait souvent entretenir aucun contact avec l'armateur. Aussi la Convention ne règle-t-elle pas l'enregistrement de l'affrètement coque nue. La terminologie apparaît parfois surannée et ne s'accorde qu'imparfaitement au droit belge contemporain. La Belgique ne connaît ainsi aucun « droit de tonnages » ou de « droit de phare » et les termes « assistance et sauvetage » sont dépassés par la Convention sur l'assistance de 1989. Et lorsqu'il existe, sur le plan du contenu, de bonnes raisons de conserver le texte de la Convention privilèges sur navires de 1926 dans le Code

---

451 Cf. art. 1, alinéa 2, 10° de la Loi du 27 septembre 1842, ajouté par l'art. 19 de la Loi du 5 mai 1936 (*M.B.*, 8 juin 1936).

452 Cf. à ce sujet Lange, H., « Scheepsretentie vanwege de staat en door hem opgerichte instellingen », dans LA Tricot, 371-375.

453 Art. 100, 1° de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale (*M.B.,* 29 mai 1999).

454 Lannoy, G., « Van zeevaartpolitie tot scheepvaartcontrole en scheepvaartpolitie », dans Van Hooydonk, E. (ed.), *Actualia zee- en vervoerrecht*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2003, (29), 33.

455 Art. 14, avant-dernier alinéa de la loi sur les capitaines de port.

456 Voyez seulement l'art. 63 de la loi maritime qui, malgré le commentaire de la loi d'introduction du 28 novembre 1928 (*Parl.St.*, Kamer, 1926-27, nr. 332, 2-3), ne satisfait pas au texte de la convention. Selon les indications du Conservateur des hypothèques maritimes, l'état en question est identique à l'attestation visée à l'article 45 de la loi maritime, dont la nature et la forme sont moins réglementées. Selon l'URAB, de tels documents maritimes ne sont, dans la pratique, plus tenus à bord. L'on sous-entend que les banques exigent la présence d'une 'Notice of mortgage' sur le pont (Cf. également Livre Bleu 5, n° 5.105).

457 Art. 54 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

458 Art. 39 loi n° 67-5 du 3 janvier 1967.

459 Cf. *infra*, n° 3.473.

belge de la navigation, reprendre littéralement ses termes aboutit à un résultat peu élégant sur le plan légistique.

3.262. Enfin, la Belgique est dépositaire de la Convention (cf. art. 17 et s.).

- LA CONVENTION NAVIGATION INTÉRIEURE DE 1930

3.263. La Convention navigation intérieure de 1930 consiste notamment en une tentative d'unification du droit relatif aux privilèges et aux hypothèques sur bateaux de navigation intérieure. La Belgique a signé la Convention mais ne l'a jamais ratifiée. Les Pays-Bas ne l'ont pas non plus ratifiée, mais ont toutefois adapté leur législation interne à la Convention. Seule la France a procédé à la ratification ; en suite de quoi la convention n'est jamais entrée en vigueur[460]. Pour ces raisons, du fait de la relative vétusté du texte et de l'apparition d'une nouvelle convention sur la navigation intérieure en 1965, la Convention navigation intérieure de 1930 ne sera pas davantage analysée. Il suffira ici de relever que le catalogue des privilèges repris dans la Convention s'est inspiré de la Convention privilèges sur navires de 1926. À ce propos, l'on renvoie au tableau synoptique repris ci-après[461].

- LE PROTOCOLE PRIVILÈGES SUR BATEAUX DE 1965

3.264. La Convention navigation intérieure de 1965, élaborée par la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, et son premier Protocole relatif aux droits réels (ci-après le 'Protocole privilèges sur bateaux de 1965') sont contraignants pour les neuf états suivants: France, Croatie, Luxembourg, Montenegro, Pays-Bas, Autriche, Serbie, Biélorussie et Suisse. La Belgique et l'Allemagne ont signé la convention mais ne l'ont pas ratifiée[462]. Les Pays-Bas, qui ne sont partie à aucune des conventions dont il est question ci-dessus, ont également utilisé le Protocole privilèges sur bateaux de 1965 comme base pour leur législation relative aux privilèges et hypothèques sur navires *de mer*. Une évaluation juridique ou politique du régime en question, d'un point de vue belge, fait manifestement défaut. La Belgique n'a manifestement jamais envisagé d'étendre le régime aux navires de mer.

3.265. La Convention navigation intérieure de 1965 organise elle-même l'immatriculation obligatoire des bateaux de navigation intérieure (« inschrijving » dans sa traduction néerlandaise). Le Protocole de la Convention, que les parties à la Convention peuvent appliquer de manière optionnelle, concerne les droits réels sur les bateaux de navigation intérieure. Seuls sont reconnus comme droit réel la propriété, l'usufruit, l'hypothèque et le privilège (art. 3 du Protocole). Les hypothèques doivent être inscrites dans un registre (art. 4) et sont reconnues par les autres Parties contractantes (art. 5). Le Protocole règle le rang des hypothèques (art. 6), les données à inscrire (art. 7) et l'objet de l'hypothèque (art. 9). Le droit applicable est celui de la législation du pays d'immatriculation (art. 10). Le Protocole ne reconnaît en tant que privilège sur bateaux que les frais de conservation après saisie (en ce compris les frais de réparation), les créances de droit du travail uniquement à concurrence du montant correspondant à une durée de six mois et les créances du chef d'assistance ou de sauvetage, ainsi que les contributions du bateau aux avaries communes (art. 11). Les Etats peuvent toutefois prévoir que les frais de justice et les frais d'enlèvement d'épave soient payés par priorité (art. 12). Ils peuvent également mettre sur pied d'autres privilèges primant les hypothèques, à condition que ces privilèges soient reconnus tant dans l'état d'immatriculation que dans l'état où ledit privilège sera appliqué (art. 13) ; ces privilèges prennent rang après ceux énumérés dans la Convention elle-même et repris ci-dessus

460 Sur la Convention, cf. en résumé Flach, 173.
461 Cf. *infra*, n° 3.275.
462 Sur la Convention, cf. Flach, 10-11.

(art. 15.1). Le Protocole règle en détail l'étendue des privilèges (art. 14) et leurs rangs respectifs (art. 15.2). Les privilèges du Protocole valent également lorsqu'ils sont nés pendant l'exploitation du bateau par une autre personne que le propriétaire (art. 16). Les privilèges s'éteignent après un an (art. 17). Le droit national applicable, de manière complétive, aux privilèges sur bateaux est celui du pays d'immatriculation du bateau de navigation intérieure (art. 18). Un deuxième Protocole à la Convention navigation intérieure de 1965, auquel les Pays-Bas ne sont pas liés, régit la saisie conservatoire et la saisie-exécution des bateaux de navigation intérieure.

3.266. En vertu de l'article 13 de la Convention navigation intérieure de 1965, la Convention et ses Protocoles ne sont pas applicables aux « bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique ».

- LA CONVENTION PRIVILÈGES SUR NAVIRES DE 1967

3.267. La Convention privilèges et hypothèques de 1967 a également été préparée par le CMI. Elle a été développée car la Convention privilèges sur navires de 1926 n'avait pas atteint son objectif d'unification internationale, parce qu'elle était dépassée et que les années soixante avaient donné lieu à des troubles quasiment universels, également entre les états Parties à la Convention[463]. Depuis la convention, la matière n'avait plus jamais été traitée dans le cadre d'un forum international[464]. En 1964, l'Association Belge de Droit Maritime a déclaré que l'élaboration d'une nouvelle convention était plus que nécessaire[465].

3.268. L'objectif principal de la nouvelle convention était la facilitation du crédit à long terme pour la construction et l'achat de navires neufs. Alors que le régime de 1926, avec sa longue liste de créances privilégiées, visait principalement le crédit à court terme et la bonne exploitation du navire, les auteurs de la nouvelle convention entendaient répondre au besoin grandissant, depuis la deuxième guerre mondiale, de sécurité des bailleurs de fonds, auteurs d'investissements toujours plus considérables dans des navires toujours plus imposants. Le privilège pour créances provenant de contrats passés par le capitaine pouvait être aboli, en raison de l'amélioration de la communication entre le navire et l'armateur. Bien que la Convention privilèges sur navires de 1967 entendait mieux s'accorder aux changement de circonstances dans le secteur de la navigation, elle s'est avérée, encore plus que sa prédécesseur, être un échec. Les états liés sont le Danemark, la Norvège et la Suède d'une part, le Maroc et la République arabe syrienne d'autre part. Les trois pays scandinaves sont les seuls états Parties appartenant aux 35 plus grands pays armateurs. Aucun Etat partie ne figure parmi les 25 plus grandes nations commerçantes. La convention n'est jamais entrée en vigueur en raison du faible niveau de réaction qu'elle a suscité. Aucun commentateur ne semble d'ailleurs s'attendre à ce que cela se produise un jour[466]. La Belgique a signé la convention, mais ne l'a pas ratifiée. L'Allemagne n'est pas liée, mais a toutefois aligné sa législation nationale sur la convention. Les autres pays voisins de la Belgique ont totalement ignoré la convention. La Chine est un autre pays ayant basé sa législation sur la convention[467]. Encore envisager une ratification par la Belgique n'a que peu de sens, car la convention ne contribue à aucune unification internationale, elle ne jouit d'aucune perspective d'avenir et elle n'offre aucune tendance internationale à la Belgique.

463 Asser, 82, n° 9.
464 Asser, 78, n° 7.
465 Belgian Maritime Law Association, « Reply », in International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132 et 135.
466 Cf. par exemple Bonassies-Scapel, 392-393, n° 565.
467 Li-Ingram, 6.

3.269. Pour ces raisons, et parce que le contenu de la Convention privilèges sur navires de 1967 est en grande partie repris au sein de la Convention privilèges sur navires de 1993, nous faisons ici l'impasse sur son analyse approfondie[468]. La Convention privilèges sur navires de 1967 est surtout caractérisée par la révision de la liste des privilèges sur navires, dressée en vue de renforcer la position des créanciers hypothécaires, et donc des banques d'investissement dans les navires. De nombreux privilèges créés par la convention de 1926 ont été supprimés de la liste, reprise ci-après dans la tableau synoptique[469], mais elle n'en est pas pour autant devenue beaucoup plus courte. Il est frappant que la Convention ait retiré aux intéressés à la cargaison leur privilège pour créance provenant d'un dommage à la cargaison. Il s'agissait d'une question controversée lors de la conférence diplomatique. La suppression du privilège pour dommages à la cargaison et, en général, la revalorisation des hypothèques sur navires, n'ont pas seulement été soutenues par les pays typiquement armateurs, comme la Grèce et le Royaume-Uni, mais également par la Belgique[470]. Les Etats-Unis et l'Argentine, nations classiquement commerçantes, ont vivement protesté[471]. Enfin, il convient de remarquer que la Convention privilèges sur navires de 1967 introduit un droit de préférence pour frais de saisie et de vente en cas de vente forcée, en remplacement du privilège sur navire pour frais de justice.

3.270. Le champ d'application de la convention est régi par l'article 12, dont le texte est libellé comme suit:

> *1. Sauf stipulations contraires de la préssente Convention, ses dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un État Contractant.*
> *2. À l'égard des navires dont un État est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention*
> *- d'une part n'impose que les droits soient attributés sur ou contre eux;*
> *- d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.*

- LA CONVENTION PRIVILÈGES SUR NAVIRES DE 1993

3.271. La Convention privilèges sur navires de 1993[472] a été préparée par le CMI[473], finalisée par l'ONU et l'OMI et est entrée en vigueur le 5 septembre 2004. Les dix-sept états liés sont l'Albanie, le Bénin, l'Equateur, l'Estonie, la Lituanie, Monaco, le Nigeria, l'Ukraine, le Pérou, la Fédération de Russie, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent et les Grenadines, l'Espagne, la République Arabe syrienne, la Tunisie, Vanuatu et la Suède. Seule la Fédération de Russie, l'Espagne et la Suède sont liées parmi les 35 plus grand pays armateurs, parmi les 35 plus grands états du pavillon, seuls sont liés la Fédération de Russie et Saint Vincent et les Grenadines, et parmi les 25 plus grandes nations commerçantes, seuls sont liés la Fédération de Russie et l'Espagne. La convention ne lie pas un seul des états voisins de la Belgique. La convention a bien été signée par le Brésil, la Chine, l'Allemagne et la Finlande, mais ces pays ne sont pas définitivement liés. À ce jour, il convient donc de considérer également la Convention privilèges

---

468 Pour des commentaires, voyez Legendre, C., « La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967 », *DMF*, 1967, 579-601 ; Simon, P. et Hennebicq, M.-R., « Les privilèges et hypothèques maritimes et l'inscription des droits relatifs aux navires en construction. Conventions de Bruxelles du 27 mai 1967 », *Rechtspr.Antw.*, 1968, 3-23.
469 Cf. *infra*, n° 3.275.
470 Royaume de Belgique. Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur, *Conférence Diplomatique de Droit Maritime. Douzième Session (1e phase). Bruxelles 1967*, Bruxelles, Ad. Goemaere, 1967, 67-71.
471 *Ibid.,* 66-67 et 137-140.
472 Pour un excellent commentaire, voyez Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht,* 1994, 213-227; voyez en outre Auchter, G., « La Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes », *DMF*, 1993, 595-605 et 675-683; Berlingieri, F., « The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages », *LMCLQ,* 1995, 57-76; Tricot, L., « La Convention de Genève du 6 mai 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes », *RHA*, 1993, 323-333.
473 Cf. en particulier Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* 44 et s. et *1985 Lisboa II*, 80 et s.

sur navires de 1993 comme un échec. Parce que certains états sont récemment passés du régime de 1926 à celui de 1993, le champ d'application de la Convention privilèges sur navires de 1926 à laquelle adhère la Belgique diminue lentement mais sûrement.

3.272. Sur le plan du contenu, la Convention privilèges sur navires de 1993 se situe profondément dans la lignée de sa prédécesseur de 1967, dont elle partage les objectifs de base. La nouvelle convention règle la reconnaissance réciproque des hypothèques (en ce compris les *mortgages*) à condition qu'elles aient été constituées et inscrites dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé (art. 1). Le rang des hypothèques sur navires et leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par les lois de l'Etat d'immatriculation, toutefois, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régi par la loi du for (art. 2). La Convention formule des conditions relatives au changement de propriété ou d'immatriculation (art. 3).

La liste des privilèges sur navires (art. 4.1) est semblable à celle de la Convention privilèges sur navires de 1967 (cf. le tableau synoptique ci-dessous[474]). Comparé aux régimes antérieurs, il s'avère que les privilèges à caractère social ont été revalorisés et qu'ils occupent maintenant la première place, et que les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale, contrairement à la Convention privilèges sur navires de 1967, y sont expressément mentionnés. De plus, la comparaison entre les régimes de 1926 et de 1993 montre que les privilèges provenant d'une créance pour frais de justice, frais de garde et de conservation, dommages aux ports et aux voies navigables, dommages de cargaison, contribution aux avaries communes et contrats passés par le capitaine hors du port d'attache ont été supprimés. Les privilèges pour droits de port et frais de pilotage ont été rétrogradés de la première à la quatrième catégorie. Le nouveau régime conventionnel conserve les privilèges du chef de créances provenant de lésions corporelles sur terre ou sur eau, et pour créances délictuelles ou quasi-délictuelles pour perte ou dommage matériel, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire. Il ne reconnaît en revanche aucun privilège semblable pour dommages liés à la pollution aux hydrocarbures ou autres substances dangereuses et nocives dès lors qu'une responsabilité objective et une assurance obligatoire ont été introduites en ce domaine. Il n'existe pas non plus de privilège pour indemnité provenant d'un dommage du chef de radioactivité (art. 4.2). Par rapport à la nouvelle liste des privilèges sur navires, il convient de noter que les Etats-Unis se sont à nouveau vainement opposés à l'abandon du privilège pour dommages à la cargaison, et que l'Allemagne estimait qu'il fallait de compenser cet abandon par l'octroi d'un privilège prenant rang après les hypothèques sur navires, ou par la reconnaissance d'un droit d'action à l'encontre du propriétaire du navire du chef de la cargaison, conformément aux Règles de Hambourg[475]. Dans la nouvelle convention, les entreprises approvisionnant les navires perdent également leurs privilèges primant les hypothèques. La 'special compensation' prévue par la Convention sur l'assistance de 1989 n'est pas visée par le privilège pour assistance. Il convient de noter que, contrairement à ce qui est prévu par la Convention privilèges sur navires de 1967, les créances contre l'affréteur à temps/au voyage ne sont pas privilégiées. Les privilèges accordés par la Convention privilèges sur navires de 1993 priment les hypothèques sur navires; la convention règle également le rang des privilèges entre eux (art. 5). La Convention privilèges sur navires de 1993 donne également la possibilité de créer des privilèges nationaux qui prendraient rang après les hypothèques sur navires. Ces privilèges ont toutefois une durée de validité réduite de 6 mois et ne doivent pas être reconnus par les Etats Parties (art. 6)[476].

---

474 Cf. *infra*, n° 3.275.

475 Cf. Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht*, 1994, (213), 220.

476 Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht*, 1994, (213), 222.

La Convention offre la possibilité d'octroyer un droit de rétention aux constructeurs et aux réparateurs de navires (art. 7), qu'ils peuvent également opposer aux créanciers hypothécaires.

Les privilèges suivent également le navire dans la nouvelle convention (art. 8). Les privilèges maritimes primant les hypothèques ont une durée de validité d'un an. Ce délai ne peut être prolongé par le législateur national en cas d'impossibilité de saisie dans l'année, et il n'est pas susceptible d'interruption ou de suspension (art. 9). Cette modification par rapport à la Convention privilèges sur navires de 1926 intervient également au désavantage des créanciers privilégiés.

La Convention règle les conséquences de la cession de créance et de la subrogation (art. 10). Contrairement à ce qui est prévu par la Convention privilèges sur navires de 1926, la Convention ne précise pas les biens auxquels s'étendent les privilèges sur navires. Elle confirme cependant qu'elle ne s'applique pas aux indemnités dues en vertu d'un contrat d'assurance. La Convention poursuit en réglementant la notification et les conséquences de la vente forcée (avec un droit de préférence attaché aux frais de saisie et de vente) (art. 11-12) ainsi que le changement temporaire de pavillon (art. 16). L'on précise que l'hypothèque, en cas d'enregistrement de l'affrètement coque nue, reste régie par les lois de l'état du registre d'origine.

3.273. Le champ d'application de la Convention s'étend à tous les navires de mer immatriculés dans un Etat partie ou dans un autre Etat dès lors que les navires de ce dernier relèvent de la juridiction d'un Etat partie (art. 13.1). La Convention ne crée aucun droit sur un navire appartenant à un état ou exploité par lui et exclusivement affecté à un service public non-commercial (art. 13.2)[477].

3.274. La Convention privilèges sur navires de 1993 n'a pas encore été examinée en profondeur par la doctrine belge. Un commentateur penchant pour la cargaison rejette la Convention en raison de la prétendue rupture d'équilibre entre le navire et la cargaison et entre les privilèges et les hypothèques, et il soutient qu'elle nuit aux intérêts de la Belgique en tant que pays de transit des marchandises[478].

[477] Le texte anglais est libellé comme suit:

Article 13 - Scope of application

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all seagoing vessels registered in a State Party or in a State which is not a State Party, provided that the latter's vessels are subject to the jurisdiction of the State Party.

2. Nothing in this Convention shall create any rights in, or enable any rights to be enforced against, any vessel owned or operated by a State and used only on Government non-commercial service.

[478] Roland, R., « Opgepast: gevaarlijke bocht ! », *Liber amicorum Jozef Van den Heuvel,* Anvers, Kluwer Sciences Juridiques, 1999, (315), 326-327.

- TABLEAU SYNOPTIQUE DU RANG DES CRÉANCES SUR BÂTIMENTS EN BELGIQUE, EN VERTU DE LA LOI MARITIME BELGE ET DES CONVENTIONS PERTINENTES

3.275.

Régime/ rang	loi maritime belge	Convention privilèges sur navires de 1926	Convention privilèges sur navires de 1967	Convention privilèges sur navires de 1993	Convention navigation intérieure de 1930	Protocole privilèges sur bateaux de 1965
1	Frais de justice et de conservation, droits de port et de pilotage, frais de garde et de conservation dans le dernier port	Cotisations sociales éventuelles, enlèvement d'épave, droits de port et dommage à l'infrastructure portuaire (législation nationale)	Frais de saisie et de vente (droit de préférence)	Frais de saisie et de vente (droit de préférence)	Frais de conservation, droits de navigation et de pilotage	Éventuellement frais de justice, de conservation et enlèvement d'épave (droit de préférence suivant la législation nationale)
2	Contrats d'engagement	Frais de justice et de conservation, droits de port et de pilotage, frais de garde et de conservation dans le dernier port (éventuellement selon un certain rang entre eux)	Contrats d'engagement	Contrats d'engagement, en ce compris le rapatriement et les cotisations sociales	Contrats d'engagement jusqu'à 6 mois	Frais de conservation après saisie, en ce compris la réparation
3	Cotisations sociales	Contrats d'engagement	Droits de port et de pilotage	Lésions corporelles sur terre ou sur eau (pas en rapport avec l'environnement ou la radioactivité)	Cotisations sociales jusqu'à 3 mois	Contrats d'engagement jusqu'à 6 mois
4	Assistance et avaries communes	Assistance et avaries communes	Lésions corporelles sur terre ou sur eau	Assistance	Assistance	Assistance et avaries communes
5	Indemnités pour accident, dommage à l'infrastructure portuaire, aux personnes, à la cargaison et aux bagages	Indemnités pour accident, dommage à l'infrastructure portuaire, aux personnes, à la cargaison et aux bagages	Créances délictuelles pour perte ou dommage matériel	Droits de port et de pilotage	Avaries communes	Éventuellement d'autres privilèges (la législation nationale doit concorder avec celle de l'état d'immatriculation)
6	Contrats passés par le capitaine	Contrats passés par le capitaine	Assistance, enlèvement d'épave et avaries	Créances délictuelles pour perte ou dommage matériel	Indemnité pour abordage et accident, dommage aux	Hypothèques

			communes	(pas la cargaison ou les bagages et pas en rapport avec l'environnement ou la radioactivité)	personnes et matériel, à l'infrastructure portuaire	
7	Hypothèques	Hypothèques	Éventuellement la construction et la réparation de navires (privilège et droit de suite)	Hypothèques	Dommage à l'équipage, à la cargaison et aux bagages	
8		Éventuellement d'autres privilèges	Hypothèques	Éventuellement d'autres privilèges	Hypothèques	
			Éventuellement d'autres privilèges		Éventuellement d'autres privilèges	

- LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME

3.276. En complément aux conventions de droit de la navigation commentées ci-dessus, il convient de renvoyer à certaines règles contenues dans la Convention du travail maritime de 2006.

Le principe directeur B2.2.2.4 (l) précise[479]:

> *les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (no 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.*

La Belgique n'est pas partie à cette dernière convention, laquelle ne comporte aucune disposition spécifique relative aux privilèges sur navires.

- LA CONVENTION SUR LA LOI APPLICABLE AUX OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET LE RÈGLEMENT ROME-I

3.277. Tetley[480], imité par certains auteurs anglais[481], qui conteste en Angleterre l'application affirmée par la jurisprudence de la loi du for aux privilèges sur navires, soutient que la matière doit être régie par la loi applicable aux contrats en présence (la *lex contractus*), plus précisément, selon les termes de la Convention sur les obligations contractuelles, par le droit choisi par les parties ou le droit lié le plus étroitement au contrat (articles 3-4). La raison est que cette matière consisterait en « conséquences de l'inexécution totale ou partielle [des] obligations », soumise au droit indiqué par la Convention (art. 10.1.c). La justesse d'une telle position se voit toutefois fortement mise en doute car l'on admet que l'existence et l'opposabilité aux tiers des privilèges sur certains biens ayant des effets réels, comme les privilèges sur navires, sont régies selon la règle de rattachement relative au statut réel des biens, et non en application de la règle de rattachement relative au contrat dont le privilège est la conséquence[482]. La position de Tetley a également suscité des interrogations aux Pays-Bas[483]. La Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles ne fera pas l'objet de plus d'attention. Pour les mêmes raisons, l'on n'abordera pas non plus le Règlement Rome-I qui a remplacé la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

- LE RÈGLEMENT EUROPÉEN RELATIF AUX PROCÉDURES D'INSOLVABILITÉ

3.278. Le Règlement européen relatif aux procédures d'insolvabilité[484] a un impact limité sur la matière des privilèges et hypothèques sur bâtiments. Pour ce qui est de la Belgique, le règlement

---

479 Cf. en outre la Norme A.2.6.2.

480 Tetley ICoL, 580-581.

481 Mandaraka-Sheppard, 157, 367 et 369.

482 Rigaux, F. et Fallon, M., *Droit international privé,* Bruxelles, Larcier, 2005, 815-816, n° 14.61 ; cf. également la position de P. Goemans reprise *supra,* n° 3.245.

483 Van der Velde, 137, note de bas de page 64.

484 Règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité, *Pb.* 30 juin 2000, L 160/1. Pour un commentaire d'ensemble, cf. e.a. Mélin, F., *Le règlement communautaire du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité,* Paris / Bruxelles, FEC / Bruylant, 2008, 511 p. et, en ce qui concerne les navires, en particulier 283-286, n° 235 et 294-296, n° 242-243 ; cf. en outre Dirix, E. et Sagaert, V., « Verhaalsrechten en zekerheidsposities van schuldeisers onder de Europese Insolventieverordening », *TBH* 2001, 580-602 ; Moss, G., Fletcher, I.F. et Isaacs, S., *The EC Regulation on insolvency proceedings,* Oxford, Oxford University Press, 2009, 464 p.

s'applique, selon les termes dépassés de la législation belge, à la faillite, au concordat judiciaire et au règlement collectif de dettes (art. 2, a) j° Annexe A).

Les juridictions de l'État membre sur le territoire duquel est situé le centre des intérêts principaux du débiteur sont compétentes pour ouvrir la procédure d'insolvabilité. Pour les sociétés et les personnes morales, le centre des intérêts principaux est présumé, jusqu'à preuve contraire, être le lieu du siège statutaire (art. 3.1). Sauf disposition contraire du règlement, la loi applicable à la procédure d'insolvabilité et à ses effets est celle de l'État membre sur le territoire duquel la procédure est ouverte, (la *lex concursus*) (art. 4.1). Cette loi détermine notamment les règles de distribution du produit de la réalisation des biens, le rang des créances et les droits des créanciers qui ont été partiellement désintéressés après l'ouverture de la procédure d'insolvabilité en vertu d'un droit réel ou par l'effet d'une compensation (art. 4.2, i).

Toutefois, l'ouverture de la procédure d'insolvabilité n'affecte pas le droit réel d'un créancier ou d'un tiers sur, entre autres, des biens meubles qui appartiennent au débiteur, et qui se trouvent, au moment de l'ouverture de la procédure, sur le territoire d'un autre État membre (art. 5.1). Ce droit consiste notamment dans le droit de réaliser ou de faire réaliser le bien et d'être désintéressé par le produit ou les revenus de ce bien, en particulier en vertu d'un gage ou d'une hypothèque (art. 5.2.a)). La *lex rei sitae* s'applique en la matière. Cette règle vaut en particulier pour les créanciers hypothécaires et les créanciers bénéficiant d'un privilège particulier[485].

Les effets de la procédure d'insolvabilité concernant les droits du débiteur sur un navire ou un aéronef, qui sont soumis à inscription dans un registre public, sont toutefois régis par la loi de l'État membre sous l'autorité duquel ce registre est tenu (art. 11).

Lorsque, par un acte conclu après l'ouverture de la procédure d'insolvabilité, le débiteur dispose à titre onéreux d'un navire ou d'un aéronef soumis à inscription dans un registre public, la validité de cet acte est régie par la loi de l'État sur le territoire duquel ce bien immobilier est situé, ou sous l'autorité duquel ce registre est tenu (art. 14).

3.279. Bien que le Règlement européen relatif aux procédures d'insolvabilité donne sa préférence à l'application de la *lex registrationis* aux droits sur navires, il ne rend cette loi applicable qu'aux conséquences de la procédure d'insolvabilité sur les droits du *débiteur*, et non sur les droits du *créancier*. Les privilèges et hypothèques sur bâtiments sont manifestement régis par la *lex rei sitae*. En outre, le renvoi à la *lex registrationis* ne vaut qu'à condition que le droit d'un Etat membre soit ainsi désigné[486].

Selon Van der Velde, il faut relativiser l'intérêt pour le droit maritime du Règlement européen sur les procédures d'insolvabilité car les privilèges et hypothèques sur navires surviennent principalement dans le cadre d'une saisie-exécution sur navire, à laquelle le Règlement n'est pas applicable. Les propriétaires de navires font d'ailleurs rarement faillite.

En outre, le Règlement n'est applicable qu'à la procédure d'insolvabilité à charge d'un failli dont le centre des intérêts principaux (en général son siège) se situe dans un Etat membre[487].

Enfin, concernant la relation entre le Règlement européen relatif aux procédures d'insolvabilité et le Code belge de la navigation, il convient de noter que le Règlement ne tolère aucun renvoi[488].

---

485 Cf. e.a. Dirix, E. et Sagaert, V., « Verhaalsrechten en zekerheidsposities van schuldeisers onder de Europese Insolventieverordening », *TBH* 2001, (580), 584, n° 11 et également 587 et s., n° 21 et s.

486 Cela ressort de la disposition elle-même.

487 Cf. Van der Velde, 114-121.

3.280. En matière de procédures d'insolvabilité, le CDIP comporte un régime complémentaire sur le droit applicable aux droits sur les bâtiments (article 119, § 3, 4° et § 4, 2°).

- LA CONVENTION DU 28 MARS 1925 CONCLUE ENTRE LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS

3.281. Pour être complet, il convient de renvoyer aux dispositions de la Convention du 28 mars 1925 conclue entre la Belgique et les Pays-Bas sur la compétence judiciaire territoriale, sur la faillite, sur l'autorité et l'exécution des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et des actes authentiques, et du Protocole additionnel signé à Bruxelles le 28 mars 1925[489]. L'article 23.3 de la convention prévoit que l'hypothèque maritime ou fluviale et les privilèges régulièrement établis sont réglés, en cas de faillite, suivant la législation de celui des deux Etats auquel le navire est ressortissant. Le rapport commun des délégations établit clairement que la législation du pavillon est visée[490]. Il convient de noter que la convention est à remplacer par le Règlement européen sur l'insolvabilité, qui sera discuté ci-après, dans les limites du champ d'application de ce dernier[491]. La doctrine belge du droit maritime a manifestement porté peu d'attention à cette convention, contrairement à la littérature néerlandaise, ancienne et récente[492].

- LA CONVENTION DU 16 JUILLET 1969 ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE

3.282. La Convention du 16 juillet 1969[493] entre le Royaume de Belgique et la République d'Autriche sur la faillite, le concordat et le sursis de paiement précise en son article 8(3) que les hypothèques et les privilèges établis sur les navires, bateaux et aéronefs sont régis par la loi de l'État Contractant où ils ont été immatriculés ou inscrits, dans le cadre des procédures y relatives[494]. La doctrine du droit maritime n'a porté aucune attention à cette règle. Dans le cadre des relations entre les deux pays, cette convention est également à remplacer par le Règlement européen sur l'insolvabilité, dans les limites de son champ d'application[495].

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- INTRODUCTION

3.283. Les considérations de droit comparé suivantes se concentrent autour de deux questions politiques fondamentales: le catalogue des privilèges sur bâtiments et les règles de rattachement de DIP. L'aspect technique des régimes étrangers n'est dès lors pas pris en considération.

- ALLEMAGNE

3.284. L'Allemagne, non seulement une grande nation portuaire et armatrice mais également le plus gros bailleur de fonds maritime européen, a signé la Convention privilèges sur navires de

---

488 Cf. e.a., Dirix, E. et Sagaert, V., « Zekerheidsrechten en de Europese Insolventieverordening », in OVH, Afl. 25 (juni 2003), 118, nr. 1; zie ook Fletcher, I.F., « Choice of law rules », dans Moss, G., Fletcher, I.F. et Isaacs, S., *The EC Regulation on insolvency proceedings,* Oxford, Oxford University Press, 2009, (55), 57, n° 4.04.

489 Ratifié par la loi du 16 août 1926 (*MB,* 27 juillet 1927).

490 *Parl.St.*, Chambre, S.E. 1925, n° 103, 13.

491 Art. 44.1, c) Règlement 1346/2000.

492 Boonk, 81 ; Cleveringa, 133 ; Van der Velde, 125 ; Verhoeve, 69-70.

493 Ratifié par la loi du 15 avril 1975 (*MB* 24 juillet 1975).

494 Cf. la définition du champ d'application à l'article 1 (1) de la Convention.

495 Art. 44.1, b) du Règlement.

1967 mais ne l'a pas ratifiée, dans l'attente de la position définitive des autres états signataires. Elle a toutefois repris cette réglementation conventionnelle dans sa législation interne en 1972. En conséquence, le § 754 du HGB – exclusivement applicable aux navires marchands – précise ce qui suit en matière de privilèges sur navires:

> *(1) Folgende Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:*
> *1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;*
> *2. öffentliche Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben sowie Lotsgelder;*
> *3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, die aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;*
> *4. Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; Beiträge des Schiffes und der Fracht zur großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;*
> *5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder.*
> *(2) Absatz 1 Nr. 3 findet keine Anwendung auf Ansprüche, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.*

Ce catalogue limitatif exclut notamment les frais de justice, les frais de conservation, les privilèges pour dommages à la cargaison et les dettes contractées par le capitaine. En comparaison avec le régime belge, l'Allemagne connaît bien moins de privilèges sur navires et les cotisations de sécurité sociales bénéficient d'une position moins favorable. Une nuance s'impose toutefois en matière de vente forcée: les frais de saisie, de l'entretien consécutif du navire et de la vente elle-même priment les privilèges sur navires, sur la base d'autres dispositions législatives[496].

La loi règle expressément le recouvrement des créances privilégiées sur navires (articles 755 et 760 du HGB)[497].

3.285. Dans le domaine de la navigation intérieure, les privilèges suivants sont applicables conformément au § 102 de la *Binnenschiffahrtsgesetz*[498] :

> *Die nachstehenden Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:*
> *1. die öffentlichen Schiffs- und Schiffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;*
> *2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, Gehalts- und Lohnforderungen für die Vergangenheit, jedoch höchstens für den Zeitraum von sechs Monaten, gerechnet von der im Zwangsversteigerungsverfahren erfolgenden Beschlagnahme des Schiffes ab;*
> *3. die Lotsengelder sowie Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;*
> *4. die Forderungen wegen Personenschäden (§ 4 Abs. 2) und wegen Sachschäden (§ 4 Abs. 3), die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind;*
> *5. die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;*

---

496 Cf. Trappe, J. in Tetley MLaC, 1310.
497 Cf. Livre Bleu 4
498 *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt* (Binnenschiffahrtsgesetz - BinSchG) (version originale du 15 juin 1895).

6. die Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Schiffseigner.

Ces privilèges ne priment pas toujours les hypothèques[499].

Le recouvrement est également régi de manière expresse[500].

3.286. La problématique de DIP, autrefois controversée en Allemagne, est aujourd'hui réglée par voie législative. L'article 45 de la *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB)* stipule depuis 1999 que les droits sur navires sont régis par la législation de l'état d'immatriculation (la *lex libri siti*), et, à défaut d'une telle immatriculation, par la législation du port d'attache (pour les navires de mer) ou du « Heimatort » (pour les bateaux de navigation intérieure)[501]. Cette législation s'applique notamment à l'existence des hypothèques sur navires. La naissance des sûretés légales – en particulier les privilèges sur navires – est toutefois régie par la législation applicable à la créance (la *lex causae*). Le renvoi par la *lex causae* est considéré comme exclu, mais peut toutefois faire l'objet d'une option contractuelle – sous réserve de l'exception d'ordre public –, de sorte qu'un privilège pour dommage à la cargaison puisse être tout de même reconnu en Allemagne. Le rang des différentes sûretés est déterminé par la *lex rei sitae* (la loi du for en cas de procédure en Allemagne, qui rangera alors le privilège pour dommages à la cargaison en toute dernière place). Le droit désigné par l'application de ces critères doit toutefois céder devant le droit de l'état avec lequel, en l'espèce, la situation semble entretenir un lien plus étroit (comme c'est le cas lorsque toutes les législations étrangères pertinentes désignent un même rang, différent de celui de la législation allemande)[502].

---

499 Le § 109 de la *Binnenschiffahrtgesetz* précise :

> *(1) Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers hat den Vorrang vor den sonstigen Pfandrechten am Schiff, für die in § 102 unter Nummer 4 bis 6 aufgeführten Forderungen jedoch nur insoweit, als jene Pfandrechte nicht früher entstanden sind.*
> *(2) Soweit hiernach die sonstigen Pfandrechte an dem Schiff der Forderung eines Schiffsgläubigers vorgehen, haben sie zugleich den Vorrang vor den dieser Forderung nachstehenden Forderungen anderer Schiffsgläubiger.*
> *(3) Erleidet ein Schiffsgläubiger, welchem der Schiffseigner nur mit dem Schiff haftet, dadurch einen Ausfall an seiner Forderung, daß seinem Pfandrecht an dem Schiff das Pfandrecht eines Gläubigers vorgeht, der nicht Schiffsgläubiger ist, so wird der Schiffseigner in Höhe dieses Ausfalls persönlich verpflichtet.*

500 Cf. Livre Bleu 4.

501 Cf. déjà *supra*, n° 3.93.

502 Cf. Nöll, 381-384, n° 66-74 et également Herber, 410-412; Rabe, 1076-1077, n° 12-14. Le texte intégral des dispositions pertinentes de la EGBGB énonce :

> Art. 43 Rechte an einer Sache
> *(1) Rechte an einer Sache unterliegen dem Recht des Staates, in dem sich die Sache befindet.*
> *(2) Gelangt eine Sache, an der Rechte begründet sind, in einen anderen Staat, so können diese Rechte nicht im Widerspruch zu der Rechtsordnung dieses Staates ausgeübt werden.*
> *(3) Ist ein Recht an einer Sache, die in das Inland gelangt, nicht schon vorher erworben worden, so sind für einen solchen Erwerb im Inland Vorgänge in einem anderen Staat wie inländische zu berücksichtigen.*
>
> Art. 45. Transportmittel
> *(1) Rechte an Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen unterliegen dem Recht des Herkunftsstaats. Das ist*
> *1. bei Luftfahrzeugen der Staat ihrer Staatszugehörigkeit,*
> *2. bei Wasserfahrzeugen der Staat der Registereintragung, sonst des Heimathafens oder des Heimatorts,*
> *3. bei Schienenfahrzeugen der Staat der Zulassung.*
> *(2) Die Entstehung gesetzlicher Sicherungsrechte an diesen Fahrzeugen unterliegt dem Recht, das auf die zu sichernde Forderung anzuwenden ist. Für die Rangfolge mehrerer Sicherungsrechte gilt Article 43 Abs. 1.*
>
> Art. 46. Wesentlich engere Verbindung
> *Besteht mit dem Recht eines Staates eine wesentlich engere Verbindung als mit dem Recht, das nach den Articlen 43 bis 45 maßgebend wäre, so ist jenes Recht anzuwenden.*

3.287. Le projet allemand de nouvelle loi maritime n'apporte aucun changement fondamental. L'unique modification d'importance concerne l'introduction d'un privilège pour l'affréteur à temps, prenant rang après les hypothèques.

Les dispositions proposées s'énoncent comme suit :

> Fünfter Abschnitt. Schiffsgläubiger
>
> § 579 Gesicherte Forderungen
> *(1) Folgende Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:*
> *1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;*
> *2. öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafenabgaben sowie Lotsgelder;*
> *3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, die aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;*
> *4. Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten; Beiträge des Schiffes und der Fracht zur Großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;*
> *5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder;*
> *6. Forderungen des Zeitcharterers gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht.*
> *(2) Absatz 1 Nummer 3 findet keine Anwendung auf Ansprüche, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.*
>
> § 580 Schiffsgläubigerrecht
> *(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.*
> *(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der die Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.*
>
> § 581 Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts
> *(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.*
> *(2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der Großen Haverei.*
> *(3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.*
>
> § 582 Erlöschen der Forderung
> *Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.*
>
> § 583 Zeitablauf
> *(1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt nach Ablauf eines Jahres seit der Entstehung der Forderung.*
> *(2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der*

Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das gleiche gilt für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitritt.
(3) Ein Zeitraum, während dessen ein Gläubiger rechtlich daran gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befriedigen, wird in die Frist nicht eingerechnet. Eine Hemmung, eine Ablaufhemmung oder ein Neubeginn der Frist aus anderen Gründen findet nicht statt.

§ 584 Befriedigung des Schiffsgläubigers
(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.
(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.
(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.

§ 585 Vorrang des Schiffsgläubigerrechts vor anderen Pfandrechten
Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 genannten Forderungen haben Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff. Sie haben Vorrang auch insoweit, als zoll- und steuerpflichtige Sachen nach gesetzlichen Vorschriften als Sicherheit für öffentliche Abgaben dienen.

§ 586 Allgemeine Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte
(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 genannten Forderungen bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 579 aufgeführt sind.
(2) Die Pfandrechte für die in § 579 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.
(3) Beitragsforderungen zur Großen Haverei gelten als im Zeitpunkt des Havereifalls, Forderungen auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.

§ 587 Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte unter derselben Nummer
(1) Von den Pfandrechten für die in § 579 Absatz 1 Nummer 1 bis 3, 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.
(2) Pfandrechte für die in § 579 Absatz 1 Nummer 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen jedoch Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.
(3) Von den Pfandrechten für die in § 579 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.

L'exposé général fournit l'explication suivante :

Das Recht der Schiffsgläubigerrechte soll im Wesentlichen nach dem Vorbild des Übereinkommens vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken ausgestaltet bleiben. Dementsprechend werden die Regelungen der §§ 754 bis 764 HGB weitgehend unverändert in den Regelungsvorschlag übernommen. Angesichts dessen, dass der Entwurf erstmals auch den Zeitchartervertrag regelt, soll jedoch abweichend von den vorgenannten Regelungen ein weiteres

Schiffsgläubigerrecht eingeführt werden, und zwar ein Schiffsgläubigerrecht des Zeitcharterers für Ansprüche gegen den Zeitvercharterer auf Rückzahlung von vorausbezahlter Zeitfracht. In Anlehnung an das Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken von 1993 soll diesem Schiffsgläubigerrecht jedoch nur der Rang nach den Schiffshypotheken eingeräumt werden[503].

- ANGLETERRE

3.288. Le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth connaissent le *maritime lien*, pendant du privilège maritime, qui naît avec la créance sans formalité ni inscription, crée un droit *in rem* et implique un droit de suite. La matière des *maritime liens* n'a jamais été codifiée par une loi. Comparé à la législation d'autres pays, la jurisprudence anglaise reconnaît assez peu de ces droits. Le *maritime lien* se distingue notamment du *possessory lien* des constructeurs et réparateurs de navires, qui revient à un droit de rétention. L'on distingue également les *traditional maritime liens* des *statutory rights in rem* (également appelés « *statutory liens* » ou « *arrest liens* »), droits légaux de pratiquer une saisie sur navire en raison d'une action *in rem,* qui prennent rang après les hypothèques sur navires. Il existe encore les *special legislative rights*, soit le droit de l'administration portuaire ou de l'administration des voies navigables de retenir le navire et de le faire vendre. L'on peut identifier le rang suivant à la lecture de la jurisprudence (qui, en fait, fixe le rang de manière discrétionnaire) et de la doctrine (plutôt hésitante en la matière):

1. *Special legislative rights* (il s'agit de droit légaux particuliers relatifs aux droits de port, à l'enlèvement d'épave, à la pollution et à d'autres matières de droit public. Certains pays régissent ces matières en dehors des véritables privilèges sur navires);
2. Frais de justice (comme ceux liés à la saisie) et frais *in custodia legis* (les frais exposés après la saisie afin de procéder à la vente, analogues aux frais de garde et de conservation mentionnés à l'article 23, §1, 1° de la loi maritime belge);
3. *Possessory liens*, étant entendu que le droit de rétention du réparateur de navires, par exemple, doit céder devant les maritime liens qui existaient déjà lors de l'entrée du navire sur le chantier;
4. *Maritime liens* véritables ou traditionnels:
   - dommage causé par un navire (par exemple lors d'un abordage);
   - assistance;
   - salaire du capitaine et de l'équipage, en ce compris les cotisations de sécurité sociale;
   - dettes contractées par le capitaine;
   - *bottomry* et *respondentia* (tombé en désuétude);
5. *Mortgages* enregistrés;
6. *Statutory rights in rem* relatifs aux bunkers, réparations, livraisons, remorquage, etc.[504]

Le droit anglais accorde généralement un traitement plus favorable au créancier extracontractuel, car la protection de ce dernier encourage la sécurité de la navigation et, finalement, le créancier contractuel a fait commerce sur base volontaire[505]. Les « bottomry liens » ne revêtent plus qu'un intérêt académique[506].

---

503 *Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, 84.

504 Cf. e.a. Chorley-Giles, 58-81; Grime, 72-73; Hodges-Hill, 445-523; Tetley, MLAC, 884-890; Tetley, W., « Maritime liens in the conflict of laws », http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/marliensconf.pdf, 13 (texte également publié dans Nafziger, J.A.R. et Symeonides, S.C. (eds.), *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, Ardsley, N. Y., Transnational Publishers Inc., 2002, 439-457), 11 ; Tsimplis, M., « Procedures for Enforcement », dans Southampton, (349), 352 et 360-364.

505 Cf. e.a. Hodges-Hill, 450.

506 Hodges-Hill, 478.

3.289. En matière de droit international privé, le Royaume-Uni accorde résolument sa préférence à la lex fori. Dans *The Halcyon Isle*[507], le Privy Council a jugé que la loi du for détermine aussi bien la reconnaissance que le rang des privilèges sur navires étrangers. Cette position résulte de la perception des privilèges sur navires en tant que matière du droit de la procédure et non en tant qu'élément du fond de l'affaire. L'objectif sous-jacent était d'offrir une sûreté aux créanciers hypothécaires. Tetley estime que la jurisprudence anglaise a recherché la solution facile, et que le traditionnel dédain anglais pour le droit étranger a probablement joué un rôle[508]. Le même auteur émet une critique virulente à l'adresse de la méthode anglaise. Il soutient que la qualification en tant que matière du droit de la procédure est fautive, que l'application de la loi du for mène à une situation de forum shopping, que les attentes légitimes des fournisseurs contractuels sont frustrées, que le lien entre le contrat et le système juridique du pays de la prestation de service est ignoré et que les grandes banques d'investissement dans les navires ont fait l'objet d'une attention exagérée. D'autres auteurs ont également défendu le point de vue selon lequel la *lex causae* doit déterminer l'existence d'un *maritime lien*, et que la *lex fori* ne doit en déterminer que le rang; comme il a déjà été indiqué, cette position s'appuie aussi sur la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles[509].

- FRANCE

3.290. Tout comme la Belgique, la France est toujours partie à la Convention privilèges sur navires de 1926. En conséquence, l'article 31 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer[510] énonce :

> *Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:*
> *1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix;*
> *2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;*
> *3° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;*
> *4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;*
> *5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;*
> *6° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.*

Il convient de remarquer que, d'après la jurisprudence française, les créances relatives aux cotisations de sécurité sociale sont accessoires aux créances du troisième groupe repris ci-avant[511].

---

507 *The Halcyon Isle (Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corporation)* [1981] A.C. 221, [1980] 2 Lloyd's Rep. 325, 1980 AMC 1221 (P.C.).
508 Tetley, W., « Maritime liens in the conflict of laws », 13.
509 Cf., par exemple, Mandaraka-Sheppard, 157 ; comp. également Fawcett, J. et Carruthers, J.M., *Cheshire, North & Fawcett. Private International Law,* Oxford, Oxford University Press, 2008, 92-94 ; à propos de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, cf. *supra*, n° 3.277.
510 L'on n'abordera pas ici les dispositions du nouveau *Code des transports.*
511 Bonassies-Scapel, 376, n° 569.

3.291. En matière de navigation intérieure, la France est liée par le Protocole privilèges sur bateaux de 1965. L'article 89 du *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* énonce :

> *Les bateaux de navigation intérieure demeurent affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.*
> *Jouissent d'un privilège qui prime celui des créances visées aux articles 2331 et 2332 du code civil les créances ci-dessous énumérées:*
> *1° Les frais de conservation depuis la saisie, les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage;*
> *2° a) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine ou patron, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord, mais en ce qui concerne les gages pour une durée de six mois au plus;*
> *b) Les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus pour une durée de trois mois au plus;*
> *3° les rémunérations dues pour sauvetages et assistance;*
> *4° Les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation à des navires ou bateaux, à des personnes ou biens autres que les personnes ou biens se trouvant à bord du bateau même, y compris les dommages causés aux ouvrages et installations des ports et des voies navigables, à condition que les faits constitutifs de ces créances soient antérieurs à l'inscription de l'hypothèque.*

3.292. En matière de DIP, la jurisprudence française a opté pour la solution de la loi du for et donc pour le droit français en ce qui concerne les causes qui sont portées devant les juridictions françaises. La loi du for est toutefois combinée avec la *lex causae* en ce sens qu'aucun privilège n'est reconnu si la lex causae (par exemple la loi du contrat de livraison ou la loi de l'abordage) ne reconnaît pas également un tel privilège[512]. Des auteurs comme Bonassies et Scapel applaudissent une telle solution car elle protège mieux les fournisseurs locaux, en particulier français: l'on peut difficilement s'attendre à ce que les parties connaissent chacun les droits nationaux des navires faisant escale dans leurs ports. En outre, le créancier saisissant qui fait appel à l'imperium d'un tribunal local doit accepter la soumission de sa créance au droit de ce tribunal. Finalement, la loi du for présente l'avantage de soumettre les privilèges et les saisies qui lui sont liées à une seule et même législation[513].

- LUXEMBOURG

3.293. Le Luxembourg est également partie à la Convention privilèges sur navires de 1926.

L'article 40 (2) de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois précise:

> *Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:*
> *a) Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix: les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;*
> *b) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;*

---

512 Bonassies-Scapel, 387, n° 588, qui, utilisant une date et une numérotation de page fautive, renvoie à Cass. fr. 20 mai 1997, *DMF* 1997, 891, lequel ne concerne toutefois que le privilège du transporteur ; voyez également Bonassies, P., « Le droit positif français en 1997 », *DMF*, 1998, Hors-série n° 2, 83-85, n° 130 ; également Ndende, M. dans Beurier, 343-344, n° 355.51.

513 Cf., à nouveau, Bonassies-Scapel, 406, n° 588.

c) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
d) Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages:
e) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

La liste est identique à celle reprise à l'article 23 de la loi maritime belge, sauf qu'aucun privilège n'est reconnu en matière de cotisations sociales[514].

3.294. Concernant la navigation intérieure, l'on a déjà indiqué que le Luxembourg est lié par le Protocole privilèges sur bateaux de 1965. Les dispositions nationales pertinentes sont reprises à l'article 11 de la loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, qui précise :

Les bateaux visés aux articles 1er et 2 de la présente loi y compris les objets visés à l'article 19 demeurent affectés par privilège au paiement des dettes suivantes, savoir:
I. – 1) les frais de justice exposés dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix y compris les frais de garde, excepté ceux exposés en vue d'obtenir un titre exécutoire;
2) les frais de conservation depuis la saisie, les taxes de navigation, ainsi que les droits de port et de pilotage;
3) a. les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord pour une durée de six mois au plus;
b. les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus, pour une durée de trois mois au plus;
4) les rémunérations dues pour sauvetage et assistance;
5) les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autres accidents de navigation aux bateaux, personnes ou biens, y compris les dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages.
II. – Les autres dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.

Ces dernières créances prennent rang après les hypothèques (art. 12, alinéa 1).

3.295. En matière de DIP, la loi luxembourgeoise reprend le texte de l'article 22 de la loi maritime belge[515]. Les juges luxembourgeois appliqueront donc vraisemblablement la législation du pavillon.

- PAYS-BAS

3.296. L'article 8:211 du Code civil néerlandais (NBW) accorde les privilèges sur navires de mer suivants :

Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend zijn, behoudens Article 210, op een zeeschip bevoorrecht:

---

514 Cf. Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij,* Bruxelles, Larcier, 2001, 107-108, n° 134.

515 L'art. 39 de la loi maritime luxembourgeoise précise :
Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

a. in geval van beslag: de vorderingen ter zake van kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip;
b. de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de kapitein of de andere leden der bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van twaalf maanden verschuldigd;
c. de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in avarij-grosse;
d. de vorderingen ter zake van havengelden en maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden, met dien verstande dat dit voorrecht vervalt doordat het schip een nieuwe reis aanvangt.

Il convient toutefois de tenir compte du prélèvement préalable d'un certain nombre de créances. L'article 8:210 du code précise notamment que :

1. In geval van uitwinning van een zeeschip worden de kosten van uitwinning, de kosten van bewaking tijdens deze uitwinning of verkoop, alsmede de kosten van gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst onder de schuldeisers uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
2. In geval van verkoop van een gestrand, onttakeld of gezonken zeeschip, dat de overheid in het openbaar belang heeft doen opruimen, worden de kosten der wrakopruiming uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
3. De in de vorige leden bedoelde vorderingen staan in rang gelijk en worden ponds-pondsgewijs betaald.

3.297. En matière de bateaux de navigation intérieure, l'article 8:821 prévoit que :

Boven alle andere vorderingen waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend zijn, behoudens Article 820, op een binnenschip bevoorrecht:
a. in geval van beslag: de vorderingen ter zake van kosten na het beslag gemaakt tot behoud van het schip, daaronder begrepen de kosten van herstellingen, die onontbeerlijk waren voor het behoud van het schip;
b. de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de schipper of de andere leden der bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van zes maanden verschuldigd;
c. de vorderingen ter zake van hulpverlening alsmede ter zake van de bijdrage van het schip in avarij-grosse.

Par analogie avec l'article 8:210 précité, l'article 8:820 indique que :

1. In geval van uitwinning van een binnenschip worden de kosten van uitwinning, de kosten van bewaking tijdens deze uitwinning of verkoop, alsmede de kosten van gerechtelijke rangregeling en verdeling van de opbrengst onder de schuldeisers uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
2. In geval van verkoop van een gestrand, onttakeld of gezonken binnenschip, dat de overheid in het openbaar belang heeft doen opruimen, worden de kosten der wrakopruiming uit de opbrengst van de verkoop voldaan boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.
3. De in de vorige leden bedoelde vorderingen staan in rang gelijk en worden ponds-pondsgewijs betaald.

3.298. Les Pays-Bas connaissent également des privilèges qui prennent rang après les hypothèques sur bâtiments.

En matière de navires de mer, l'article 8:217 précise que :

1. Boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, doch na de bevoorrechte vorderingen genoemd in Article 211, na de hypothecaire vorderingen, na de vorderingen genoemd in de Articleen 222 en 832 en na de vordering van de pandhouder, zijn op een zeeschip, waaronder voor de toepassing van dit Article niet is te verstaan een zeeschip in aanbouw, bij voorrang verhaalbaar:
a. de vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen, die de reder of een rompbevrachter binden en die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, alsmede de vorderingen die tegen een uit hoofde van Article 461 gelezen met Article 462 of Article 943 gelezen met Article 944 als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt[516]*. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen;*
b. de vorderingen, die uit hoofde van afdeling 1 van titel 6 op de reder rusten[517]*;*
c. de vorderingen, genoemd in Article 752 voor zover zij op de reder rusten[518]*.*

Concernant les bateaux de navigation intérieure, l'article 8:827 précise que :

1. Boven alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend, doch na de bevoorrechte vorderingen genoemd in Article 821, na de hypothecaire vorderingen, na de vorderingen genoemd in de Articleen 222 en 832 en na de vordering van de pandhouder, zijn op een binnenschip, waaronder voor de toepassing van dit Article niet is te verstaan een binnenschip in aanbouw, bij voorrang verhaalbaar:
a. de vorderingen, die voortvloeien uit rechtshandelingen die de eigenaar, de scheepshuurkoper of een bevrachter binden en die rechtstreeks strekken tot het in bedrijf brengen of houden van het schip, alsmede de vorderingen die tegen een uit hoofde van Article 461 gelezen met Article 462 of Article 943 gelezen met Article 944 als vervoerder aangemerkte persoon kunnen worden geldend gemaakt[519]*. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen;*
b. de vorderingen, die uit hoofde van afdeling 1 van titel 6 of afdeling 1 van titel 11 op de eigenaar rusten[520]*;*
c. de vorderingen genoemd in Article 1062 voor zover zij op de eigenaar rusten[521]*.*

3.299. Le régime néerlandais des navires de mer s'inspire du Protocole privilèges sur bateaux de 1965, auquel les Pays-Bas sont liés pour les bateaux de navigation intérieure. Le législateur néerlandais a donc aligné le régime des privilèges et hypothèques sur navires de mer sur le régime applicable aux bateaux de navigation intérieure[522]. En comparaison avec le régime de la loi maritime belge, le Livre 8 du NBW connaît moins de privilèges. Les privilèges sociaux se limitent à ceux liés aux contrats d'engagement et sont en outre limités dans le temps. Il n'est pas question de privilège pour dettes contractées par le capitaine. La position des créances du chef de droits de port s'est améliorée en 2002 mais elle est toujours moins favorable qu'en Belgique[523]. Contrairement à la Belgique, le privilège pour dommages à la cargaison prend rang après les hypothèques aux Pays-Bas.

---

516 Cela concerne essentiellement le transport sous connaissement.
517 Cela concerne plus particulièrement les réclamations relatives à l'abordage.
518 Cela concerne plus particulièrement les réclamations éventuellement visées par une limitation de responsabilité.
519 Cela concerne essentiellement le transport sous connaissement.
520 Cela concerne plus particulièrement les réclamations relatives à l'abordage.
521 Cela concerne plus particulièrement les réclamations éventuellement visées par une limitation de responsabilité.
522 Cf. Livre 8 NBW, 251. Pour un commentaire, cf. e.a. Flach, R.J.C., *Scheepsvoorrechten,* Deventer, Kluwer, 2001, 280 p. ; Japikse, R.E., « Scheepsvoorrechten (zee) », in Oosterveen, W.J.G. e.a., *Vervoersrecht in Boek 8 BW,* Deventer, W.E.J. Tjeenk Willink, 1997, 151-166.
523 Loi du 28 novembre 2002 « tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot een hogere preferentie van havengelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden ».

Par opposition à la législation belge, la législation néerlandaise sur les privilèges et les hypothèques n'est pas applicable aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure publics, exclusivement affectés à un service public ou non-commercial[524].

3.300. La loi néerlandaise du 18 mars 1993 "houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht" contient une réglementation expresse des aspects de droit international privé[525]. L'article 3 s'énonce comme suit:

> *1. Indien in Nederland in geval van faillissement of van gerechtelijke uitwinning de opbrengst van een teboekstaand schip gerechtelijk moet worden verdeeld, wordt de vraag of, en zo ja, tot welke omvang, een daarbij geldend gemaakte vordering bestaat, beantwoord naar het recht dat die vordering beheerst.*
> *2. Of een vordering als bedoeld in het voorgaande lid bevoorrecht is en welke de omvang, de rangorde en de gevolgen van dat voorrecht zijn, wordt beslist naar het recht van de Staat waar het schip ten tijde van de aanvang van het faillissement of de uitwinning teboek stond. Evenwel wordt bij de bepaling van de rangorde van vorderingen slechts aan die vorderingen voorrang toegekend boven door hypotheek gedekte vorderingen, die ook naar Nederlands recht een zodanige voorrang genieten.*
> *3. Aan een vordering die naar het daarop toepasselijke recht niet op het schip bevoorrecht is, wordt geen voorrang toegekend*[526].

Manifestement, la relation avec le Règlement relatif aux procédures d'insolvabilité n'a pas été élaborée dans la loi.

Ce régime indique que le fondement d'une créance est évalué en application de la *lex causae* et que l'existence d'un privilège sur navire est examinée à la lumière de la *lex registrationis*, étant entendu que ce privilège sera uniquement reconnu s'il satisfait la double condition de son existence selon le droit néerlandais et selon la *lex causae*. Le législateur justifie ce régime en avançant qu'en cas d'application de la législation du lieu d'exécution, le rang différerait par pays d'exécution et l'on aboutirait à une situation de forum shopping. La solution de la législation du lieu d'exécution serait en outre dépendante d'un élément de hasard. La législation du pays d'inscription présente,

---

524 Art. 8:230 et 8:840 NBW ; voir Livre Bleu 2, n° 2.293.

525 Auparavant, la jurisprudence néerlandaise faisait manifestement application de la loi du for (cf. e.a. Völlmar, 41-42, n° 47).

526 L'article 3 de la loi du 18 mars 1993 va être modifié lors de l'introduction du Livre 10 du Code civil. Selon la proposition de loi (*Kamerstukken* II 2209/10, 32 137, n° 2, p. 37) la disposition (art. 10:160 NBW) serait libellée comme suit:

> *1. Indien in Nederland in geval van faillissement of van uitwinning de opbrengst van een teboekstaand schip moet worden verdeeld, wordt de vraag of, en zo ja, tot welke omvang, een daarbij geldend gemaakte vordering bestaat, beantwoord naar het recht dat die vordering beheerst.*
> *2. Of een vordering als bedoeld in het voorgaande lid bevoorrecht is en welke de omvang, de rangorde en de gevolgen van dat voorrecht zijn, wordt beslist naar het recht van de staat waar het schip ten tijde van de aanvang van het faillissement of de uitwinning teboekstond. Evenwel wordt bij de bepaling van de rangorde van vorderingen slechts aan die vorderingen voorrang toegekend boven door hypotheek gedekte vorderingen, die ook naar Nederlands recht een zodanige voorrang genieten.*
> *3. Aan een vordering die naar het daarop toepasselijke recht niet op het schip bevoorrecht is, wordt geen voorrang toegekend.*
> *4. De leden 2 en 3 zijn van overeenkomstige toepassing op de verhaalbaarheid op het schip van een vordering tegen een ander dan de eigenaar van dat schip".*

Par rapport à l'article 3 de la loi du 18 mars 1993, les termes « gerechtelijke » et « gerechtelijk » ont été omis pour clairement indiquer qu'il peut y avoir partage du produit même en l'absence d'exécution judiciaire (par exemple lorsque l'affetant hypothécaire exerce son droit d'exécution parée). Un quatrième alinéa a également été ajouté pour préciser que le deuxième et le troisième alinéa indiquent aussi le droit applicable au recouvrement d'une créance. Cela avait déjà été constaté par la jurisprudence du *Hoge Raad* (Hanjin Oakland et Micoperi 7000, HR 12 septembre 1997, *NJ* 1998, 687 et 688) (communication par W. van der Velde). La procédure législative n'était par encore achevée au moment de la mise sous presse.

comme point de départ, l'avantage d'un rang fixe. Chacun des créanciers peut ainsi vérifier, à la lumière du droit du pays de l'inscription, si sa créance est privilégiée, si ce privilège produit des effets réels, s'il ne s'étend qu'au navire ou également aux accessoires du navire, quelle est la durée du privilège, etc[527].

La doctrine émet cependant quelques critiques. Boonk rejette le régime légal notamment parce que l'option du droit du pays d'inscription néglige l'absence de lien substantiel en cas d'enregistrement dans un nombre important d'états dits de pavillon de complaisance, tels que le Libéria, le Panama, Saint-Vincent, Malte et autres. La plupart des personnes morales-propriétaires de navires constituées à l'occasion de l'enregistrement dans un état de pavillon de complaisance n'est généralement rien d'autre qu'une boîte postale, et est souvent administrée de l'étranger. En l'absence de lien du navire et de son propriétaire matériel avec le pays d'enregistrement, il n'est pas opportun de laisser la législation de ce pays déterminer le rang. En cas d'enregistrement de l'affrètement coque nue, le lien avec le registre d'origine est encore plus difficilement identifiable. En outre, il est souvent malaisé d'obtenir un conseil valable sur les privilèges et leurs rangs dans le pays d'enregistrement. Les états de pavillon de complaisance manquent souvent de jurisprudence. Dans certains états d'enregistrement, le soin de fixer la préférence et/ou le rang est laissé au juge, ce qui accroît l'insécurité juridique. Boonk rejette également la double barrière reprise à l'article 3.3 de la loi. Celle-ci contrevient au régime du Livre 8 du NBW destiné à s'appliquer aux situations internationales. L'équilibre que ce livre recherche entre les intérêts des propriétaires de navires, des créanciers hypothécaires et des créanciers non-hypothécaires est rompu au détriment de ces derniers. Dès lors que l'existence d'un privilège détermine également la possibilité d'une saisie, il est souvent irréalisable d'obtenir un conseil en temps utile sur une situation donnée dans deux régimes juridiques différents. Pour ces raisons, Boonk plaide pour l'application exclusive de la *lex executionis*[528]. Japikse soutient même que les créanciers non-hypothécaires néerlandais pourraient en arriver à rechercher un autre forum offrant de meilleures perspectives. Le forum shopping ferait ainsi son apparition alors qu'il n'était pas souhaité par le législateur[529].

L'évaluation la plus poussée a été conduite par Van der Velde dans sa thèse de doctorat datée de 2006[530]. Elle rappelle que les Pays-Bas, avant l'instauration du régime juridique, appréciait l'existence des privilèges en fonction de la *lex causae*, leur rang en fonction de la *lex executionis*, et que la nouvelle loi a opté pour la *lex registrationis* car elle offre la sécurité juridique à tous les créanciers et combat le forum shopping. Dès lors que la *lex executionis* conserve toujours un effet correctif, les créanciers hypothécaires opteront assurément pour le forum néerlandais, car il existe moins de privilèges primant les hypothèques aux Pays-Bas que dans les pays suivant les régimes conventionnels de 1926, 1967 et 1993. La pertinence de cette réflexion est confirmée par l'approche stricte des créanciers privilégiés affichée au niveau international et par le traitement favorable accordé aux créanciers hypothécaires qui en résulte dans le cadre des procédures d'exécution maritimes initiées aux Pays-Bas[531]. Dans son analyse des solutions alternatives, Van der Velde accorde sa préférence à la *lex registrationis* par rapport à la *lex executionis* car la première offre davantage de continuité en matière de droit applicable. Elle se montre sceptique quant au traitement homogène des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure mais n'est pas convaincue par la critique de l'absence fréquente de lien substantiel. En effet, le choix du pavillon dépend en première instance d'autres facteurs que le régime des privilèges et des hypothèques sur

527 Ainsi le sommaire dans Boonk, 100.
528 Boonk, 100-103.
529 Japikse, R.E., « Scheepsvoorrechten (zee) », dans Oosterveen, W.J.G. et autres, *Vervoersrecht in Boek 8 BW,* Deventer, W.E.J. Tjeenk Willink, 1997, (151), 164.
530 Van der Velde, 113-180; comparez avec, précédemment, Cleveringa, 127-135.
531 Ainsi, par exemple, une contribution de M. H. van der Houwen van Oordt in *Lloyd's Ship Manager,* mai 2008, 8.

navires. La simplicité d'application de la *lex executionis* s'amenuise d'autant plus que, dans certains cas, le droit international privé implique que le juge soit amené à appliquer le droit étranger. L'auteur s'oppose enfin à l'exigence légale de reconnaissance commune des créances privilégiées par la *lex registrationis* et par la *lex causae*. Cette dernière ne concerne que le créancier et le débiteur , et les tiers ne sauraient en être les victimes. En outre, la *lex causae* ne s'applique pas au rang des créances lorsqu'elles sont régies par différents régimes juridiques.

Enfin, le régime de DIP exposé ne s'applique pas aux navires non-enregistrés. Ces derniers sont régis par la *lex rei sitae* et par la loi du for en cas d'abordage en haute mer[532].

[532] Van der Velde, 152.

- TABLEAU SYNOPTIQUE DU RANG DES CRÉANCES SUR NAVIRES DE MER[533] EN BELGIQUE ET DANS LES PAYS VOISINS

3.301.

Pays/ Rang	Belgique	Allemagne	Angleterre	France	Luxembourg	Pays-Bas
1	Frais de justice et de conservation, droits de port et de pilotage, frais de garde et de conservation dans le dernier port	Frais de saisie, de conservation et de vente	Droits spéciaux législatifs	Frais de justice	Frais de justice et de conservation, droits de port et de pilotage, frais de garde et de conservation dans le dernier port	Frais d'exécution forcée, de garde et enlèvement d'épave
2	Contrats d'engagement	Contrats d'engagement	Frais de justice et frais *in custodia legis*	Droits de port et de pilotage, frais de garde et de conservation dans le dernier port	Contrats d'engagement	Frais de conservation après saisie (en ce compris la réparation)
3	Sécurité sociale	Droits de port et de pilotage	*Possessory liens*	Contrats d'engagement (en ce compris la sécurité sociale)	Assistance et avaries communes	Contrats d'engagement jusqu'à 12 mois
4	Assistance et avaries communes	Dommages personnels et créances délictuelles	Dommage causé par un navire	Assistance et avaries communes	Indemnités pour accident, dommage à l'infrastructure portuaire, aux personnes, à la cargaison et aux bagages	Assistance et avaries communes
5	Indemnités pour accident, dommage à l'infrastructure portuaire, aux personnes, à la cargaison et aux bagages	Assistance, avaries communes et enlèvement d'épave	Assistance	Indemnités pour accident, dommage à l'infrastructure portuaire, aux personnes, à la cargaison et aux bagages	Contrats passés par le capitaine	Frais de port et frais liés à la sécurité
6	Contrats passés par le capitaine	Sécurité sociale	Contrats d'engagement (en ce compris la	Contrats passés par le capitaine	Hypothèque	Hypothèque

[533] Afin de préserver la vue d'ensemble du présent tableau, ce dernier a été limité au régime des privilèges sur navires *de mer*.

			sécurité sociale)			
7	Hypothèque	Hypothèque	Contrats passés par le capitaine	Hypothèque		Indemnité pour cargaison et abordage; créances avec limitation de responsabilité
8			Prêt à la grosse			
9			Mortgage			
10			Statutory rights in rem			

- APERÇU SYNOPTIQUE DU DROIT APPLICABLE AUX PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES[534] EN BELGIQUE ET DANS SES PAYS VOISINS[535]

3.302.

Pays/matière	Belgique	Allemagne	Angleterre	France	Luxembourg	Pays-Bas
Existence de l'hypothèque[536]	*Lex registrationis*	*Lex registrationis*	*Lex loci contractus*[537]	*Lex registrationis*	*Lex registrationis*	*Lex registrationis*
Rang de l'hypothèque	*Lex registrationis*	*Lex rei sitae* (souvent la *lex fori*)	*Lex fori*	*Lex fori* et *lex causae*	*Lex registrationis*	*Lex registrationis* et *lex fori*
Existence du privilège	*Lex registrationis*	*Lex causae*	*Lex fori*	*Lex fori* et *lex causae*	*Lex registrationis (?)*	*Lex registrationis* et *lex causae*
Rang du privilège	*Lex registrationis*	*Lex rei sitae* (souvent la *lex fori*)	*Lex fori*	*Lex fori (*ou *lex causae)*	*Lex registrationis (?)*	*Lex registrationis* et *lex fori*
Procédure	*Lex fori*	*Lex fori*	*Lex fori*	*Lex fori*	*Lex fori*	*Lex fori*

534 Afin de préserver la vue d'ensemble du présent tableau, ce dernier a été limité au régime des privilèges sur navires *de mer*.
535 Lorsque plusieurs droits applicables sont indiqués, ces derniers doivent en règle être envisagé de manière cumulative.
536 Indépendamment des aspects purement contractuels.
537 Cf. en particulier, *The Colorado*, commenté dans Tetley ICoL, 569-570.

- AUTRES PAYS

3.303. Il convient d'ajouter encore un certain nombre de considérations sur le régime des nations commerçantes de premier plan et sur la législation des états considérés par les armateurs belges comme pavillonneurs alternatifs. Nous indiquerons si les états concernés sont parties à l'une des conventions détaillées ci-avant. Compte tenu, comme il apparaîtra ci-après, de l'extrême délicatesse de la question politique liée à la position des intéressés à la cargaison et des bailleurs de fonds maritimes, l'analyse des régimes juridiques se limitera à cette problématique. L'on abordera finalement certaines comparaisons intéressantes sur le plan du droit international privé[538].

3.304. Aux Etats-Unis, la matière des *maritime liens* est en grande partie codifiée[539]. Ce pays, qui n'est partie à aucune des conventions, connaît un nombre particulièrement important de créances privilégiées primant les hypothèques. Les créances pour dommages à la cargaison sont privilégiées mais, si elles sont de nature contractuelle, elles ne priment un *preferred mortgage* que lorsqu'elles sont nées antérieurement[540].

La Chine, nation commerçante la plus importante après les Etats-Unis et l'Allemagne, n'est pas non plus partie à une convention sur les privilèges et hypothèques maritimes, mais elle a tout de même tenu compte de la Convention privilèges sur navires de 1993, alors toujours en préparation, lors de la rédaction de son Code maritime. Selon l'article 22 du code, les créances délictuelles et quasi-délictuelles sont privilégiées mais les créances pour dommages à la cargaison n'en font manifestement pas partie[541].

Le Japon, quatrième nation commerçante, n'est pas non plus partie à une convention sur les privilèges et hypothèques sur navires. Conformément au Code de commerce, plusieurs créances sont privilégiées et priment les hypothèques. Les créances pour dommages à la cargaison en font partie mais elles sont toutefois situées relativement bas dans la liste[542].

3.305. Hong Kong est probablement le pavillon alternatif le plus direct pour les armateurs belges. Hong Kong n'est partie à aucune convention sur les privilèges et hypothèques sur navires. Le système juridique correspond au système anglais. Il n'existe aucun privilège pour dommage à la cargaison[543].

Panama, registre ouvert le plus important, n'est pas davantage lié par l'une des conventions. La nouvelle *Ley Del Comercio Marítimo* du 6 août 2008 semble créer un privilège sur navire pour les créances pour dommages à la cargaison, prenant rang après les hypothèques, qui bénéficent d'un rang favorable (article 244).

Le Libéria n'est pas non plus partie à l'une des conventions. Aucun privilège pour dommage à la cargaison ne ressort du Titre 21 du Liberian Code of Laws de 1956.

Singapour n'est pas non plus partie à l'une des conventions. Son système juridique est inspiré du système anglais et ne semble pas reconnaître de privilège pour dommages à la cargaison[544].

---

538 D'autres d'éléments de droit comparé sont rassemblés dans Tetley, MLaC, 1263-1410.
539 46 U.S.C. 313.
540 Tetley, MLaC, 715; plus précisément Schoenbaum I, 515-560.
541 Cf. Si Yuzho in Tetley, MLaC, 1284-1286.
542 Cf. Matsumoto, T. in Tetley MLaC, 1327-1328.
543 Sze, P.-F., Chiu, S.T.W. et Choy, K., « Hong Kong », dans IEL Transport Law (June 1998), 32, n° 39 et 67, n° 94.
544 Cf. Yang Lih Sing et Chan, Chr. M. in Tetley, MLaC, 1365-1366.

3.306. Sur le plan du DIP, la reconnaissance d'un privilège sur navire étranger aux Etats-Unis dépend d'une clause contractuelle ou d'un facteur de rattachement étranger, permettant aux privilèges sur navires étrangers d'être reconnus; le rang reste toutefois déterminé selon le droit américain[545].

La jurisprudence canadienne en matière de DIP va dans le même sens[546]. Le Canada fonde sa large reconnaissance des sûretés étrangères sur l'« international comity »[547], mais les faiblesses d'une telle position sont bien connues. Il est dommageable que les entreprises étrangères approvisionnant les navires, en particulier américaines, priment les hypothèques en cas de mesure d'exécution initiée au Canada, alors que les créanciers canadiens qui prestent le même type de services passent *après* les hypothèques. Des voix se sont élevées en faveur d'une intervention législative, soit par l'imposition de la *lex fori*, soit par la reconnaissance d'un *maritime lien* également aux créanciers canadiens, de sorte que les droits américains et canadiens s'accordent[548].

Il en résulta l'adoption, le 23 juin 2009, de l'*Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts*[549], qui précise notamment :

> Maritime Lien
> Definition of "foreign vessel"
> *139. (1) In this section, "foreign vessel" has the same meaning as in section 2 of the* Canada Shipping Act, 2001.
> Maritime lien
> *(2) A person, carrying on business in Canada, has a maritime lien against a foreign vessel for claims that arise*
> *(a) in respect of goods, materials or services wherever supplied to the foreign vessel for its operation or maintenance, including, without restricting the generality of the foregoing, stevedoring and lighterage; or*
> *(b) out of a contract relating to the repair or equipping of the foreign vessel.*
> *Services requested by owner*
> *(2.1) Subject to section 251 of the Canada Shipping Act, 2001, for the purposes of paragraph (2)(a), with respect to stevedoring or lighterage, the services must have been provided at the request of the owner of the foreign vessel or a person acting on the owner's behalf.*
> Exception
> *(3) A maritime lien against a foreign vessel may be enforced by an action in rem against a foreign vessel unless*
> *(a) the vessel is a warship, coast guard ship or police vessel; or*
> *(b) at the time the claim arises or the action is commenced, the vessel is being used exclusively for non-commercial governmental purposes.*
> Federal Courts Act
> *(4) Subsection 43(3) of the Federal Courts Act does not apply to a claim secured by a maritime lien under this section*

Les travaux parlementaires ont motivé le projet de loi de la manière suivante:

---

545 Jarvis, R.M. dans Tetley, MLAC, 1404 ; Tetley, W., « Maritime liens in the conflict of laws », http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/marliensconf.pdf, 13 (texte également publié dans Nafziger, J.A.R. et Symeonides, S.C. (eds.), *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, Ardsley, N. Y., Transnational Publishers Inc., 2002, 439-457), 19-23 ; cf. Schoenbaum I, 553-556 et Force, R., « United States », dans IEL Transport Law (July 2001), 72, n° 104.

546 Tetley, ICoL, 548 et 551 ; Tetley, W., « Maritime liens », *o.c.,* 23-27.

547 Gold-Chircop-Kindred, 271.

548 Gold-Chircop-Kindred, 274-275.

549 Une concertation à ce sujet a été menée avec le Prof. A. Chircop.

Proposed section 139 creates a maritime lien against foreign vessels as security for unpaid invoices to ship suppliers operating in Canada. Departmental sources point out that maritime liens currently exist in Canada with respect to crew wages, collisions, salvage and port charges but not for ship suppliers. They note that this is contrary to the situation in the United States, where legislation specifically grants a US-based ship supplier a maritime lien on a vessel for unpaid bills, thereby giving an advantage to US ship suppliers over their Canadian competitors who may be supplying the same vessel when it calls at a Canadian port. Under the current arrangement, a US lien would be recognized in Canadian courts ahead of any mortgages or similar claims by Canadian ship suppliers, who are treated as unsecured creditors.

Under proposed section 139(2), a person carrying on business in Canada has a maritime lien against a foreign vessel for claims that arise:

in respect of goods, materials or services wherever supplied to a foreign vessel for its operation or maintenance, including stevedoring and lighterage (proposed section 139(2)(a)); or

out of a contract relating to the repair or equipping of a foreign vessel (proposed *section 139(2)(b)*).

The House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities added proposed section 139(2.1) to the Act. This section provides that, subject to section 251 of the Canada Shipping Act, 2001 (regarding an action in rem for a claim in respect of stevedoring for a bare-boat charterer), for the purposes of section 139(2)(a), with respect to stevedoring or lighterage, the services must have been provided at the request of the owner of the foreign vessel or a person acting on the owner's behalf[550].

3.307. Bien que d'autres pays de common law tels que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et Singapour appliquent également la *lex fori*, cette solution n'est pas propre à cette catégorie d'états, comme le montre une enquête menée en 1983 par le CMI, car à côté de la France, la Bulgarie et la Suède optent également pour cette solution[551]. Le Code maritime chinois de 1993 renvoie aussi très explicitement à la *lex fori* (art. 272).

Le Code grec de droit maritime privé, historiquement inspiré de l'article 22 de la loi maritime belge[552], renvoie à nouveau à la loi du pavillon (art. 9). En Slovénie, les privilèges sur navires sont également régis par la loi du pavillon[553]. Le Code maritime norvégien règle la reconnaissance des hypothèques et des privilèges étrangers, ainsi que la mesure dans laquelle il faut tenir compte de la législation étrangère, en indiquant que les privilèges sur navires et leurs rangs sont en principe régis par la *lex fori* (art. 74-75)[554].

Les trois juges de la Cour Suprême israëlienne, ayant chacun préféré une solution différente, illustrent à suffisance le caractère infini des variations possibles[555].

---

550 http://www2.parl.gc.ca/Content/LOP/LegislativeSummaries/40/2/c7-e.pdf, 14. Le taxte italique figure en gras dans l'original.

551 Document CMI MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 1.

552 Antapassis, A.M., « Les privilèges maritimes et le droit international privé hellénique », dans LA Roland, (1), 17.

553 Pavliha, M. et Grbec, M., « Maritime law, jurisprudence and the implementation of international conventions into the legal system of the Republic of Slovenia », *IDM* 2001, (1), 7-8.

554 Cf. Falkanger-Bull-Brautaset, 127.

555 Tetley, ICOL, 579-580 ; pour plus de détails Naschitz, P.G., « Maritime Liens and Mortgages in Israel – Who has First Priority ? », *Journal of Maritime Law and Commerce,* 1992, 123-130.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION PUBLIQUE

3.308. La question de la position belge au regard des conventions sur les privilèges sur bâtiments a été explicitement intégrée à l'ordre du jour dans le Livre Vert (questions 31 et 32 et, en matière de DIP, question 160). L'URAB a plaidé pour l'adhésion à la Convention privilèges sur navires de 1993 car les créanciers hypothécaires sont affaiblis par un certain nombre de créances qui leur son inconnues et que l'attrait du pavillon belge s'en trouve affecté. En matière de DIP, l'URAB ne voyait pas l'intérêt d'intégrer les dispositions pertinentes du CDIP dans le Code belge de la navigation et se référait pour le reste à la loi sur l'enregistrement des navires. Le CRMB, la KBMA et la LMB ont, quant à elles, bien identifié l'utilité d'une précision de DIP en matière d'affrètement coque nue. La FEBELFIN a également plaidé pour l'adhésion à la Convention privilèges sur navires de 1993 car le nombre des privilèges sur navires primant les hypothèques a diminué et que la période d'extinction du privilège est plus réduite. Les éventuels nouveaux privilèges doivent, selon la FEBELFIN, prendre rang après les hypothèques. La HvB-A a soutenu tant l'adhésion à la Convention privilèges sur navires de 1993 que l'idée d'un éclaircissement des règles de DIP applicables. Par contre, l'ABAM s'opposait à l'adhésion à la Convention privilèges sur navires de 1993 car elle ferait disparaître le privilège de premier rang du chef de dommages à la cargaison et parce que les intéressés à la cargaison et les assureurs subrogés, prenant rang après les créanciers hypothécaires, ne disposeraient plus ou quasiment plus de moyens d'exécution. L'ABDM émettait des opinions divergentes. Les uns s'opposaient à la Convention privilèges sur navires de 1993 et à l'abandon du privilège du chef de dommages à la cargaison, certainement lorsque la Belgique adhérerait à la Convention sur les saisies sur navires de 1999. Les autres reprenaient l'argumentation de l'URAB, déjà exposée, tout en suggérant une éventuelle solution intermédiaire qui consistait à reprendre certains principes de la nouvelle convention dans le Code belge de la navigation. L'ABDM appuyait en outre l'idée d'une assurance-responsabilité obligatoire en cas de transport de passagers ainsi que l'applicabilité de la *lex registrationis*, en particulier de la loi du registre original en cas d'affrètement coque nue, mais ne décela aucune raison de reprendre le CDIP dans le Code belge de la navigation.

- APPRÉCIATION GÉNÉRALE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

3.309. Le régime des privilèges et hypothèques sur bâtiments détermine le rang des créanciers maritimes et adresse généralement chacun des intérêts visés par la révision du droit maritime et de la navigation intérieure. Il influence la situation de concours entre propriétaires de bâtiments, transporteurs, expéditeurs et receveurs des marchandises, passagers, bailleurs de fonds maritimes, membres d'équipage, administrations portuaires et des voies navigables, services de pilotage, constructeurs et réparateurs de bâtiments, sociétés de soutage, ship chandlers, assureurs, etc.

3.310. Le traitement relativement favorable des bailleurs de fonds maritimes à long terme par rapport à celui des autres créanciers tend à encourager les investissements dans les nouveaux bâtiments et à renforcer le pavillon national. Il convient de garder à l'esprit que tout armateur a besoin de financement à long terme, que les investissements sont parfois imposés par les autorités régulatrices (par exemple les tankers à double coque), qu'il s'agit de sommes considérables[556] et que, dans la pratique, les banques n'y consentent que lorsqu'elles se font offrir des hypothèques de premier rang, accompagnées de garanties complémentaires, si pas plus importantes, telles que la cession ou la mise en gage des revenus de l'assurance, de l'affrètement à long terme et parfois des actions. Jusqu'à la crise du crédit de 2008-2009, les banques belges

[556] Début mars 2011, par ordre de grandeur, de 200 à 2500 mio USD pour un navire LNG, de 55 à 65 mio USD pour un Capesizer et de 50 à 55 mio USD pour un navire LPG de taille moyenne.

témoignaient d'un intérêt grandissant pour le financement des bâtiments. Depuis cette crise, qui toucha également l'économie générale et le monde de la navigation et mena à une surcapacité et à une diminution de la valeur des bâtiments, le financement par les banques des projets d'investissement maritime est devenu compliqué et la mise en place de sûretés fortes fait l'objet d'une attention considérable. Dans la plupart des cas, ce sont cependant les banques étrangères qui interviennent en tant qu'investisseur principal. Ce secteur est principalement concentré en Allemagne et dans les pays scandinaves. Lorsque les droits des banques ne sont pas garantis par des sûretés suffisantes, ces dernières peuvent formuler des exigences en matière de pavillon, en obligeant ou en interdisant l'armateur de naviguer sous un certain pavillon, ou en réclamant des sûretés complémentaires. Le régime des privilèges et des hypothèques sur bâtiments revêt également de l'importance pour les armateurs lors de l'achat d'un bâtiment, car, du fait du droit de suite attaché à ces sûretés, le bâtiment acheté peut se voir grevé de toutes sortes de droits. D'un autre côté, il convient de relativiser la question car l'on procède rarement à une saisie-exécution sur un bâtiment belge. Néanmoins, l'on a opté dans le projet de Code belge de la navigation pour le renforcement de la position des bailleurs de fonds maritimes à long terme et des armateurs, et donc du pavillon belge, conformément aux objectifs généraux de la révision[557] et, si possible, sans compromettre les autres intérêts en présence.

3.311. En ce qui concerne la position des créanciers non-hypothécaires, il convient tout d'abord de faire la distinction entre les créanciers contractuels et les créanciers extra-contractuels. La première catégorie reprend un certain nombre de créanciers 'commerciaux' (intéressés à la cargaison et toutes sortes de fournisseurs comme les réparateurs de bâtiments, les assistants, les fournisseurs de combustible et de ravitaillement) ainsi que des créanciers plutôt 'particuliers' (passagers et membres d'équipage). Les créanciers extracontractuels peuvent aussi bien se situer sur mer (en particulier les autres propriétaires de navires) que sur terre. Une troisième catégorie est constituée par les administrations (comme les instances judiciaires et l'administration portuaire). L'éventuelle reconnaissance d'un privilège sur bâtiment à ces créanciers influence par définition le rang des créanciers non-hypothécaires, mais détermine également la position relative des créanciers hypothécaires. La préparation et l'implémentation des conventions internationales montrent à quel point la balance des intérêts en présence est délicate et mettent en évidence la difficulté d'arriver à un compromis acceptable pour chacun des intéressés. Le manque criant d'harmonisation en la matière en dit suffisamment long.

3.312. Avant d'aborder plus en profondeur les différents intérêts en présence, il convient d'émettre sept considérations générales.

3.313. Premièrement, l'on a déjà indiqué à plusieurs reprises que la matière des privilèges et des hypothèques sur bâtiments ne fait l'objet d'aucune harmonisation internationale. Les pays voisins de la Belgique disposent chacun d'un régime différent, également dans le domaine du DIP. En outre, en matière de DIP, les controverses font rage dans beaucoup d'états. La première consultation sur le Livre Vert a principalement montré des divergences d'opinion quant à l'opportunité de passer de la Convention privilèges sur navires de 1926 à celle de 1993. La discussion a en fait porté sur le nombre de privilèges prenant rang avant les créanciers hypothécaires. À ce propos, les intérêts des armateurs et des banques ont été confrontés à ceux de la cargaison et des assureurs de la cargaison. Il est remarquable que seule la suppression du privilège du chef de dommages à la cargaison a été invoquée contre la Convention privilèges sur navires de 1993. Aucun autre reproche n'a été formulé à l'adresse de cette Convention. Compte tenu des résultats de la première consultation et de l'objectif, déjà mis en évidence, du renforcement de la position belge en tant qu'état du pavillon, il semble opportun de développer un régime qui renforce, d'une part, la position des bailleurs de fonds à long terme, et donc l'attrait

[557] Cf. Livre Bleu 1, 154-155, n° 1.186.

du pavillon belge, et, d'autre part, qui préserve les intérêts de la Belgique en tant que nation commerçante et portuaire, en particulier en conservant le privilège du chef de dommages à la cargaison. Cette option de base mène immanquablement à un compromis, selon lequel la Belgique ne suit ni la Convention privilèges sur navires de 1926, ni la Convention privilèges sur navires de 1993, ni l'un des autres régimes conventionnels, mais élabore son propre régime national hybride. Cette option de base sera motivée et détaillée plus avant dans les développements qui suivent.

3.314. Deuxièmement, il convient de souligner la tendance internationale depuis le dix-neuvième siècle à limiter le nombre des créances privilégiées. Ce démantèlement progressif du catalogue des privilèges se manifeste clairement par rapport à la loi maritime de 1879[558], à la Convention privilèges sur navires de 1926, à la Convention sur la navigation intérieure de 1930 et aux Convention privilèges sur navires de 1967 et 1993[559]. Dès lors que l'Ebauche du Code belge du droit de la navigation entend aligner le droit belge de la navigation sur les tendances internationales[560], il est en principe souhaitable d'élaborer la nouvelle liste des privilèges selon une approche relativement limitative. Il ne convient pas non plus de ramener à la vie les privilèges qui ont disparu depuis longtemps de la scène internationale.

3.315. Troisièmement, si la reconnaissance d'un privilège sur bâtiment à certains créanciers 'commerciaux' contractuels affaiblit en apparence la position des créanciers hypothécaires, elle peut également servir les intérêts de ces derniers. Lors de l'implémentation de la Convention privilèges sur navires de 1926, l'on a remarqué que le privilège accordé aux fournisseurs et autres contractants contribue également à la bonne exploitation du bâtiment, et sert par conséquent tant les intérêts de l'exploitant du bâtiment que ceux des pourvoyeurs de crédit hypothécaire[561]. Les banques hypothécaires sur bâtiments ont dès lors intérêt à l'octroi aisé de crédit aux fournisseurs ; en d'autres termes, l'encouragement du crédit à court terme peut également servir les intérêts du crédit à long terme[562]. La préparation du Livre 8 du NBW a également démontré l'avantage que les créanciers hypothécaires retirent du privilège accordé aux créances pour frais de conservation, d'assistance et de contributions aux avaries communes[563]. Cette relation a été confirmée lors d'entretiens informels avec des experts du secteur financier.

3.316. La quatrième considération est qu'un bon équilibre ne dépend pas exclusivement du nombre et de la position des privilèges sur bâtiments au regard des hypothèques sur bâtiments. Le régime de DIP, renfermant des solutions divergentes, revêt une importance tout aussi capitale; il doit et peut être adapté à la situation factuelle du secteur maritime belge. Après un examen approfondi, il semble que le régime belge actuel ne sert pas de manière optimale les intérêts du bâtiment et des banques qui financent les bâtiments, ni ceux de la cargaison et des entreprises approvisionnant les bâtiments. Les intérêts des armateurs et des banques belges sont affectés par le large catalogue des privilèges primant les hypothèques, qui en plus jouissent d'une longue durée. En outre, en vertu de l'application de la Convention privilèges sur navires de 1926 et des règles de DIP belges et étrangères, ce régime inattractif pour les armateurs leur est applicable dans bien des cas, lors des procédures d'exécution en Belgique mais également dans d'autres pays appliquant ladite convention ou la législation de l'enregistrement. Le régime légal actuel ne profite qu'en apparence aux créanciers belges, ou aux créanciers initiant une procédure en Belgique, car, dans la large majorité des cas, leur créance se réalise sur un navire étranger. Selon la règle de DIP

---

558 Cf. la liste des créances privilégiées *supra*, n° 3.256, en note de bas de page.
559 Cf. le tableau synoptique *supra*, n° 3.275.
560 Cf. e.a. Livre Bleu 1, 44, n° 1.26.
561 Cf. e.a., *Doc. Parl.,* Chambre, 1926-27, n° 332, 1-2; *Doc. Parl.*, Senat, 1927-28, n° 175, 4.
562 Comp. dans le même sens e.a. Werner, A.-R., *Traité de droit maritime général*, Genève, Droz, 1964, 332, n° 479.
563 PG Livre 8 du NBW, 251.

applicable, lorsque le navire ne ressort pas de l'un des rares Etats partie à la Convention privilèges sur navires de 1926, le juge belge n'appliquera pas la loi maritime belge mais la *lex registrationis*. Dans de nombreux cas, la *lex registrationis* sera sensiblement moins favorable au créancier que la loi maritime belge (en particulier lorsque l'Etat d'enregistrement connaît un catalogue de privilèges basé sur la conception juridique anglaise, au sein de laquelle les créanciers contractuels ne jouissent en règle d'aucun privilège). Il convient également de constater que la loi maritime, combinée au CDIP, laisse les intéressés belges dans l'oubli. À ce sujet, la reconnaissance d'un privilège sur navire ne sert que partiellement les intérêts belges, comme ceux des autorités portuaires, des services de pilotage et de l'avitaillement, tandis qu'elle sert pour une grande part les intérêts des parties étrangères. C'est souvent le cas pour les intéressés à la cargaison et les assureurs subrogés. Incontestablement, le régime de DIP actuel n'est pas pragmatique, car le juge est la plupart du temps amené à appliquer un droit étranger, d'états du pavillon au droit souvent inaccessible ou, ce qui peut arriver, d'états où une législation maritime fait défaut ou n'a été développée que de manière minimale[564]. Enfin, contrairement aux Pays-Bas, il existe relativement peu de procédures d'exécution forcée en Belgique. Les forum shoppers négligent manifestement la Belgique, ce dont le barreau maritime ne peut non plus se réjouir.

3.317. Cinquièmement, la matière des privilèges et des hypothèques sur bâtiments est intimement liée à d'autres considérations. L'introduction d'un privilège n'est pas l'unique moyen d'améliorer la position d'un créancier. L'attribution d'un droit de rétention aux fournisseurs ou aux prestataires de services peut ainsi être envisagée, de même que l'octroi de compétences particulières aux autorités publiques intéressées. Il ne faut pas non plus oublier que l'octroi d'un privilège aux créanciers, dans l'état actuel de la jurisprudence belge, exerce une incidence directe sur le droit de pratiquer une saisie conservatoire. Il a ainsi été jugé que le créancier, lorsque le navire auquel se rapporte sa créance maritime a été cédé après la naissance de cette créance, ne peut pratiquer une saisie conservatoire sur ledit navire que lorsqu'il dispose d'un droit de suite sur le navire en tant que créancier hypothécaire ou privilégié[565]. Dans la Convention saisie sur navires de 1999, dont la Belgique n'est actuellement pas partie, l'existence d'un privilège sur navire influence encore plus fortement la saisissabilité. Le régime des saisies conservatoires sur bâtiments fera l'objet d'une attention particulière ci-après[566]. Il est certain que tout régime légal doit rechercher l'équilibre entre, d'une part, la protection légitime des intérêts pécuniaires des prestataires de services, locaux en particulier, ainsi que l'attrait du forum et, d'autre part, la position compétitive des ports belges en général. Les possibilités de saisie et de rétention ne peuvent toutefois dégénérer en une entrave à la libre navigation qui ferait mauvaise réputation aux ports.

3.318. La sixième considération générale consiste en ce que la balance des intérêts peut s'effectuer selon des critères divergents. Lors de la préparation de la réforme du droit maritime de 1908, laquelle, afin d'encourager les hypothèques sur navires, a réduit le nombre de créances privilégiées de quinze à quatre, l'on a décidé de manière radicale qu'aucun privilège ne pouvait être accordé à un créancier si ce dernier était en mesure de s'assurer; celui qui ne s'assure pas doit en assumer lui-même les conséquences[567]. Tout aussi remarquable est la méthodologie adoptée par le CMI dans les recherches qu'elle a effectuées en vue de la révision de la Convention privilèges sur navires de 1967: selon le CMI, un privilège ne se justifie qu'à la double condition qu'il ne compromette pas la position du bailleur de fonds maritime et donc sa capacité à financer une

---

564 Conformément à l'article 15, § 2, alinéa 2 du CDIP, le droit belge n'est applicable que lorsqu'il est manifestement impossible d'identifier en temps utile le contenu du droit étranger.

565 Cass., 27 mars 2003, *EVR* 2003, 326, *NjW*, 2003, 1074, note ES ; cf. Luyten, T., « Maritiem bewarend beslag », *TBH* 2003, 624-626 ; comp. Cass. fr., 4 octobre 2005, *Rev. Crit. DIP*, 2006, 405, note Muir Watt, H.

566 Cf. Livre Bleu 10.

567 *Doc. Parl.*, Senat, 1907-1908, n° 38, 5.

flotte supplémentaire, et qu'il contribue à l'exploitation sûre et efficace du navire. Les différentes créances ont été systématiquement confrontées à ces deux critères[568]. Dans l'appréciation des intérêts ci-après, l'on n'a pas procédé à l'analyse de ces critères généraux, principalement parce qu'ils sont très rigides alors que les intérêts concernés témoignent d'une grande diversité, mais également parce qu'il faut tenir compte de certains intérêts locaux, liés aux ports. La systématique qui a été suivie ci-après consiste simplement en la répartition des créanciers bénéficiaires en six grandes catégories: les administrations publiques, l'équipage et les passagers, les intéressés à la cargaison, les fournisseurs et prestataires de services, les créanciers extracontractuels et les banques hypothécaires sur bâtiments. Pour chacune de ces catégories, les intérêts en présence ont été évalués.

3.319. La septième et dernière considération préliminaire concerne la question de l'opportunité d'un régime différencié pour les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure. La réglementation belge actuelle des privilèges ne fait aucune distinction de principe entre ces deux types d'embarcations. Bien que cela ait engendré des complications d'ordre légistique, et que les régimes y relatif soient repris à des endroits distincts dans le code, les Pays-Bas ont opté pour l'alignement des régimes des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure dans le Livre 8 du NBW. Par contre, dans d'autres pays comme l'Allemagne et la Suisse, des différences importantes continuent d'exister.

Pour diverses raisons, il est souhaitable de maintenir l'alignement de principe actuel dans le Code belge de la navigation, et même de le perfectionner.

Tout d'abord, cet alignement permet de garder le Code belge de la navigation simple et clair. Il sera plus aisément manipulable par l'utilisateur.

Ensuite, sur le plan du contenu, la balance des intérêts ne manifeste aucun besoin d'établir une différenciation en matière des privilèges. Le fait que le régime conventionnel des bateaux de navigation intérieure, exposé ci-avant, ne diffère pas fondamentalement de celui des navires de mer, et s'en inspire même partiellement, et le fait que les Pays-Bas soient parvenus à rendre applicable un régime international de navigation intérieure aux navires de mer, ne fait qu'appuyer cette position.

Troisièmement, l'alignement correspond à la réalité économique et géographique de la navigation et des régies portuaires en Belgique: de grands et petits navires de mer naviguent chez nous profondément à l'intérieur des terres, et les bateaux de navigation intérieure, dans le respect des règles spéciales de sécurité de la navigation en estuaire, naviguent aujourd'hui également en mer. Les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure se rencontrent de plus en plus fréquemment dans la réalité de la circulation sur les voies navigables. De plus, les caractéristiques typiques de l'exploitation d'un navire de mer, classiquement distinctes de celles des bateaux de navigation intérieure (risque de mer, impossibilité de communication de longue durée, le voyage en tant qu'expédition économique particulière, exploitation dans le cadre d'une société d'armateurs) disparaissent ou diminuent peu à peu. Aussi, les créanciers dont il s'agit généralement, et les intérêts qu'ils représentent, sont en grande partie identiques dans la navigation en mer et dans la navigation intérieure: l'autorité judiciaire, un réparateur de bâtiment, une administration portuaire, un intéressé à la cargaison, un bailleur de fonds, etc.: les administrations et les sociétés concernées fournissent, dans une large mesure, des prestations tant en rapport avec la navigation en mer qu'avec la navigation intérieure, si bien que les intérêts économiques en présence justifient un régime homogène. Attribuer une position différente au membre d'équipage d'un navire de mer par rapport à celle de son collègue dans la navigation

[568] Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* s.l., 64 et s.

intérieure, ou accorder un traitement plus ou moins favorable à un bailleur de fonds dans la navigation en mer ou dans la navigation intérieure, pourrait même mener à de sérieux problèmes juridiques à la lumière du principe constitutionnel d'égalité. Il est donc hautement préférable d'adopter un régime homogène en matière de navigation en mer et de navigation intérieure.

3.320. L'on peut ainsi conclure qu'une révision du régime des privilèges et hypothèques sur bâtiments est absolument souhaitable. Comme il a été énoncé ci-avant, le système doit rechercher l'équilibre entre les intérêts en présence et faire usage de chacun des instruments disponibles: régime de base, régime de DIP, droit de rétention et compétences de droit public. En d'autres termes, il n'y va pas seulement d'un choix entre plusieurs catalogues de privilèges sur bâtiments. L'on a également montré que la matière ne se prête pas à une distinction entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure. Les développements qui suivent sont consacrés à l'analyse approfondie des intérêts en présence. L'opportunité de la création d'une compétence administrative d'arraisonnement sera examinée plus loin dans le cadre de la révision du droit maritime public.

- LA POSITION DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

- FRAIS DE JUSTICE, FRAIS DE PROCÉDURE ET FRAIS *IN CUSTODIA LEGIS*[569]

3.321. La toute première créance privilégiée reprise par la Convention privilèges sur navires de 1926 et l'actuel article 23 de la loi maritime est celle relative aux frais de justice. Il ne s'agit cependant que des frais de justice exposés dans l'intérêt commun des créanciers pour la conservation du navire ou la vente et le partage des revenus. Des frais de nature judiciaire autres que les véritables frais de justice dûs à l'Etat, répondant à la qualification susmentionnée, sont également privilégiés. Selon la jurisprudence, rentrent notamment dans cette catégorie de créances privilégiées les frais de saisie du premier créancier saisissant, les frais de vente et les frais de séquestre judiciaire en vue de la conservation du navire dans l'attente de sa vente[570].

3.322. La doctrine française a qualifié le privilège pour frais de justice d'« ultra-classique »[571]. Dans l'optique de la rédaction du Code belge de la navigation, la question se pose néanmoins de leur qualification en tant que privilège, comme c'est le cas aujourd'hui en Belgique, ou en tant que droit de préférence conformément aux régimes conventionnels récents.

3.323. Dans la Convention privilèges sur navires de 1926 et dans la loi maritime, les frais de justice sont rangés dans la même catégorie de créances privilégiées que les frais de conservation, les droits de port et les droits de pilotage. L'article 23, § 1, 1° de la loi maritime est formulé comme suit :

> *Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.*

La raison de ce privilège réside dans le profit que chacun des créanciers poursuivant retire de la conservation et de la réalisation de l'objet de la saisie, et dans l'intérêt public qui se voit servi

569 La notion de frais *in custodia legis* est empruntée au droit américain.
570 Cf. plus précisément Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 8-9, n° 9.
571 Vialard, 299, n° 354.

lorsque le paiement de ces frais est garanti[572]. Le Protocole de la Convention privilèges sur navires de 1926 offre expressément la possibilité aux Etats de prévoir un rang déterminé pour les catégories de créances privilégiées, inspiré par le souci de servir les intérêts du Trésor. La Belgique n'en a pas fait usage, contrairement à la France[573].

3.324. Les auteurs des conventions ultérieures ont même opéré une distinction plus poussée. Dans la convention navigation intérieure de 1930, il fut distingué entre le droit de préférence pour « les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde, mais exception faite des frais encourus en vue d'obtenir un titre exécutoire », lesquels sont déduits du prix de vente (art. 41(1)), et « les frais de conservation depuis la saisie; les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage », qui constituent la première catégorie de créances privilégiées et sont acquittés sur le prix de vente net (art. 28, I, 1°).

3.325. Cette distinction entre droit de préférence et privilège a été maintenue dans chacun des régimes conventionnels ultérieurs[574]. La formulation diffère cependant à chaque fois.

Dans le Protocole privilèges sur bateaux de 1965, un droit de préférence optionnel a été créé pour les frais de justice exposés en vue de la vente forcée ; ces frais peuvent comprendre « les frais de garde et les frais de distribution du produit de la vente », mais pas « les frais de la procédure d'obtention du titre exécutoire » (art. 12.1); le premier privilège vise « en cas de saisie, les frais de conservation depuis la saisie, y compris les frais de réparations indispensables à la conservation du bateau » (art. 11.1).

Dans la Convention privilèges sur navires de 1967, un droit de préférence a été inséré pour « [l]es dépens taxés par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distribution du prix » (art. 11.2); seules figurent dans la liste des privilèges les créances générales pour gages et droits de port, de canal et d'autres voies navigables (art. 4.1(i) et (ii)).

La formulation est à nouveau modifiée dans le Convention privilèges sur navires de 1993. Le droit de préférence vise la situation suivante:

> *Les frais et dépenses provoqués par la saisie conservatoire ou par la mesure d'exécution et par la vente qui l'a suivie sont payés les premiers par prélèvement sur le produit de la vente. Ces frais et dépenses comprennent notamment les frais de conservation du navire et d'entretien de l'équipage, ainsi que les gages, autres sommes et frais mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 4, encourus depuis la date de la saisie conservatoire ou de la mesure d'exécution* (art. 12.2, deux premières phrases).

Sont repris en tant que privilèges les créances générales pour gages et les droits de port et de pilotage, mais aucune créance spécifique en matière d'éviction (voyez art. 4.1(a) et (d)).

3.326. Le statut de droit de préférence attaché aux frais de justice et aux éventuels frais de conservation après saisie se justifie car il serait inapproprié de créer de nouveaux privilèges alors que la réalisation des sûretés a déjà été initiée, et parce que les revenus subissent une autonomisation qui place la personnification du bâtiment au second plan[575]. Le refus de

572 Flach, 64.
573 Cf. *supra*, n° 3.290.
574 Cf. à ce sujet Flach, 61 et s.
575 Cf. Berlingieri, F., 275 ; Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* s.l., 88-89, n° 34 ; Flach, 62.

reconnaître un privilège pour frais dûs à des autorités étrangères a joué un rôle dans l'élaboration du Protocole privilèges sur bateaux de 1965[576].

3.327. L'on peut conclure de ce qui précède que le statut favorable des frais de justice pour le créancier qui prend l'initiative et les autorités est essentiellement comparable dans tous les régimes conventionnels et dans toutes les législations nationales, et qu'il n'y a dès lors pas lieu de supprimer cette position avantageuse en Belgique. D'autre part, le privilège existe également selon le droit commun (art. 17, 19, 1°, 21 et 25 de la loi hypothécaire). La ratio la plus importante est essentiellement la même que celle de droit maritime: dans l'hypothèse où le patrimoine du débiteur s'avèrerait insuffisant, il ne serait pas raisonnable que le créancier exécutant supporte lui-même tous les frais de l'éviction, laquelle profite également aux autres créanciers[577]. À ce propos, De Page considère qu'il ne s'agit pas d'un véritable privilège:

> *En somme, on le voit,* ce privilège n'en est pas un. *Il ne s'agit nullement d'un droit de préférence accordé à l'un des créanciers, en raison de la faveur que mériterait sa créance : il s'agit tout simplement d'un moyen expéditif de payer ce qui est dû par tous,* d'un règlement commode d'une dette reconnue collective[578].

3.328. Il semble également approprié d'accorder le Code belge de la navigation sur la position des conventions récentes, lesquelles considèrent qu'il s'agit d'un droit de préférence sur la distribution après la vente forcée et non d'un privilège sur bâtiment. Comme nous l'avons déjà vu, c'est également la position de l'Allemagne et des Pays-Bas, et même de la France, qui semble pourtant ne reconnaître que les privilèges à proprement parler et fait la distinction entre frais de justice et frais de conservation et de garde. L'introduction d'une telle distinction n'alignerait pas seulement le droit maritime belge sur la tendance internationale claire, mais également sur la position défendue auparavant par des auteurs autorisés comme De Page[579]. En matière de droit commun des sûretés, Dirix et De Corte ont récemment plaidé pour la transformation du privilège pour frais d'éviction en un régime où ces frais seraient déduits du produit de la vente, les sûretés des autres créanciers ne s'exerçant que sur le montant net; l'avantage est que les frais d'exécution seront acquittés sans attendre la liquidation[580].

3.329. Lorsque la nouvelle législation aura arrêté la distinction entre droit de préférence et privilège, la question se posera alors de la répartition entre les créances visées par le droit de préférence et celles soumises au privilège sur bâtiment. La doctrine néerlandaise a suggéré d'accorder le même statut aux frais d'éviction, de conservation après saisie et de procédure, avec un large pouvoir discrétionnaire attribué au juge[581]. Ce serait évidemment une solution simple sur le plan légistique. L'on a toutefois vu que la formulation diffère quelque peu au sein des conventions internationales successives. Le régime de la loi maritime et de la Convention privilèges sur navires de 1926 souffre du manque de clarté issu du double emploi, certes dans la même catégorie, de la notion de frais de conservation ; cela prête également à confusion à l'étranger[582]. D'autres régimes conventionnels et d'autres législations nationales font la distinction entre frais de garde et frais de conservation, les premiers faisant l'objet d'un droit de préférence et les seconds d'un privilège. En pratique, la distinction entre les deux n'est pas toujours aisée. En outre, la ratio du statut favorable accordé aux deux types de frais est similaire, de sorte qu'un traitement différencié paraît difficilement justifiable. La Convention privilèges sur navires de 1993

---

576 Flach, 62.
577 Dirix-De Corte, 160-161, n° 540.
578 De Page VII.I, 38, n° 33D ; cf. également De Page-Dekkers, VII, 217, n° 275 et, pour le droit commun, 40, n° 33.
579 Cf. *supra*, n° 3.327.
580 Cf. Dirix-De Corte, 151, n° 228 et également 160-161, n° 240 et 164, n° 243.
581 Flach, 66.
582 Cf. e.a., Tetley MLaC, 260.

a, quant à elle, déplacé les frais de conservation et d'équipage après saisie vers le droit de préférence pour les frais d'éviction. Il convient d'applaudir cette innovation: l'octroi d'un statut favorable à tous les frais exposés après la saisie est une solution cohérente sur le plan du contenu et est, de plus, facile à appliquer.

3.330. Pour ces différentes raisons, l'on a choisi d'accorder le statut de droit de préférence à tous les frais exposés après la saisie dans l'intérêt commun des créanciers. Enfin, la loi maritime n'attribue pas un rang distinct aux frais dûs aux autorités et aux autres frais, contrairement à ce que tolère la Convention privilèges sur navires de 1926 et à ce qui est d'application en France. L'on maintient donc la position belge actuelle à travers l'octroi d'un statut homogène à tous les frais exposés après la saisie.

Les créances concernées seront donc réglées avant celles qui sont privilégiées et il ne faut pas attendre la liquidation. Les créanciers concernés bénéficient de la position la plus favorable et cette situation se justifie car leurs efforts ont profité aux autres créanciers. L'on abordera le principe selon lequel les créanciers bénéficiant d'un droit de préférence ne doivent pas déclarer leur créance, alors que les créanciers privilégiés doivent invoquer leur privilège de manière expresse, dans le cadre de la présentation du nouveau régime en matière de saisie-exécution sur navires et bateaux[583].

3.331. Toutefois, à l'encontre du statut particulièrement favorable accordé aux titulaires d'un droit de préférence, il convient de noter que seul un véritable privilège est classiquement accompagné d'un droit de suite. Les conventions abordées ci-avant, lesquelles attachent un droit de préférence aux frais d'éviction, ne font en aucun cas état d'un droit de suite lié au droit de préférence[584]. A contrario, l'on peut déduire de la mention expresse du droit de suite attaché au privilège que ces conventions n'entendaient pas attacher un tel droit de suite au droit de préférence. Les commentaires conservent sur ce point un silence remarquable. Peut-être les auteurs sont-ils partis du principe qu'il serait superflu de lier un droit de suite au droit de préférence car ces droits visent les frais d'éviction et les frais *in custodia legis,* lesquels, par définition, sont exposés après la pratique d'une saisie. Un tel raisonnement ne tient cependant pas compte du fait que – du moins en théorie – le bâtiment peut encore être aliéné après saisie, et qu'une telle aliénation est opposable au créancier non-saisissant[585]. Il n'est dès lors pas déraisonnable d'affecter légalement le droit de préférence d'un droit de suite.

3.332. Une deuxième raison d'associer droit de préférence et droit de suite est que le titulaire d'un droit de suite, conformément à la jurisprudence belge dominante, dispose de possibilités plus étendues de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire. Afin d'éviter que les créanciers concernés voient s'amoindrir leur pouvoir de pratiquer une saisie conservatoire, il s'avère utile de leur reconnaître un droit de suite de manière expresse dans le Code belge de la navigation. Ceci ne change évidemment rien aux conditions normales de pratique d'une saisie conservatoire. Également dans le droit actuel, un certain nombre de créanciers privilégiés ne disposent pas du pouvoir de pratiquer une saisie, conformément à la Convention saisies sur navires de 1952[586].

3.333. La solution choisie ici en matière de droit de préférence rencontre la vision générale défendue ci-dessous de la position des prestataires de services et des fournisseurs

583 Cf. Livre Bleu 10.
584 Comp. cependant Cleton, 52 sur le droit de suite en droit néerlandais.
585 Cf. e.a., art. 1479 Code judiciaire et, à ce sujet, Delwaide SB, 233-236, n° 197; à propos de l'absence du pouvoir de disposition du fait de la saisie, cf. en général, e.a., Dirix-Broeckx, 14-15, n° 21-22 et 295-296, n° 565-568.
586 Cf. Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 22, n° 25.

approvisionnant les bâtiments[587]. Il convient également de noter que certains créanciers, en particulier les membres d'équipage, outre leur droit de préférence, disposent encore d'un privilège si bien qu'ils bénéficient toujours d'un droit de suite de ce chef. Cette solution est également conforme à la Convention privilèges sur navires de 1993.

- DROITS DE PORT, DE PILOTAGE ET DE REMORQUAGE

3.334. Le régime belge actuel protège la position des autorités des ports et des voies navigables en ce sens que la loi maritime reprend dans sa première catégorie de créances privilégiées les droits de tonnage, de phare et de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces (art. 23, § 1, 1°). L'on a déjà indiqué que les droits de tonnage et les droits de phare sont inconnus en droit belge actuel[588]. Les termes « autres taxes et impôts publics de mêmes espèces » attestent que toutes les taxes de droit public sont visées, en ce compris les droits de port au sens strict, les droits de voies navigables et les droits d'assistance au trafic maritime. La jurisprudence belge a statué que les droits de remorquage ne sont pas privilégiés[589]. Ceci se déduit à contrario car les frais de pilotage sont les seuls services d'ordre technico-nautique expressément mentionnés dans le texte de loi, et donc privilégiés. En outre, il convient de rappeler que la Belgique, déjà dans sa loi maritime de 1908, avait supprimé le privilège pour frais de pilotage qui existait auparavant[590]. Il n'existe aucun privilège pour frais de remorquage dans les différents régimes internationaux et il n'y a dès lors aucune raison d'introduire un tel privilège en Belgique. Pour des raisons analogues, il n'existe aucun motif d'introduire un privilège pour frais de lamanage.

3.335. Selon une certaine jurisprudence, le privilège ne s'applique pas aux frais de pilotage facultatifs dûs à une entreprise privée de pilotage[591]. Cette jurisprudence paraît difficilement conciliable avec le texte authentique français de la convention, lequel fait état de « frais de pilotage », sans plus[592]. La traduction néerlandaise actuelle « loodslonen » est trop restreinte, précisément parce qu'elle suggère que sont seuls visés les frais de pilotage dûs à des services de pilotage de droit privé ou à des pilotes particuliers. En réalité, le texte de la convention s'applique à tous les frais de pilotage, indépendamment de leur statut juridique et de la nature du pilotage[593], en ce compris les frais facturés accessoirement ou en plus des véritables frais de pilotage.

3.336. Bien qu'une autre position soit défendable sur base du texte de la Convention, il est généralement admis que le privilège pour frais de pilotage se limite aux montants dûs depuis l'entrée dans le dernier port. En matière de droits de port, l'examen du texte de la convention démontre qu'il n'y a pas lieu d'appliquer une telle limitation[594]. Sont également privilégiés les

---

587 Cf. *infra*, n° 3.360 et s.
588 Cf. *supra*, n° 3.251.
589 Cass., 20 mai 1983, *AC*, 1982-83, 1159, *Pas.*, 1983, I, 1055; Gand, 24 février 2004, *RHA,* 2006, 27.
590 Cf. art. 4, 2° de la loi maritime de 1879.
591 Sentence arbitrale 28 février 1935, *JPA,* 1935, 221.
592 A raison, De Page-Dekkers VII 217, n° 275.
593 En France, les créances des entreprises privées de pilotage sont considérées comme privilégiées (cf., e.a., Vialard, 299, n° 354).
594 En ce qui concerne les droits de port, la limitation relative au dernier port ne s'applique pas, car le critère du dernier port est clairement posé après le dernier point dans l'article 2, 1° de la Convention. En ce qui concerne les droits de pilotage, la limitation relative au dernier port a été avancée, aussi bien dans la doctrine et la jurisprudence belge (Gand, 4 juin 2007, *NjW* 2007, 937, avec note ES, *TBH*, 2008, 634, avec note Stevens, F., « Een voorrecht voor loodsgelden ? »; Smeesters-Winkelmolen I, 56, n° 38) que dans la doctrine française (Bonassies-Scapel, 375, n° 568). La jurisprudence belge en question rejette même les droits de pilotage exposés lors de l'entrée dans le dernier port et limite le privilège aux droits de pilotage exposés à partir de l'entrée dans ce port. Il est raisonnable que le régime conventionnel souhaite privilégier les frais de l'escale dans le dernier port, et pas seulement les droits de pilotage dans le domaine du dernier port où il a été fait escale. Le commentateur néerlandais Flach applique le critère du dernier port aux droits de pilotage, mais pas aux droits de navigation (Flach, 150). Le texte de la convention laisse certainement place à la discussion.

droits de port dûs lors des escales et des voyages antérieurs, même lorsqu'ils sont dûs à des administrations ou à des prestataires de services étrangers.

3.337. Dans la Convention privilèges sur navires de 1967, la Convention privilèges sur navires de 1993 et le Protocole privilèges sur bateaux de 1965, les créances pour frais de port et de pilotage ont été significativement dévaluées (dans le dernier acte, elles ont pour ainsi dire été supprimées). Elles prennent même un rang inférieur dans la plupart de nos pays voisins mais le privilège ou le droit de préférence reste largement répandu sur le plan international. Les auteurs des régimes conventionnels n'ont pas reconnu ce privilège de bon cœur[595]; mais il s'agit généralement de montants limités et leur suppression aurait pu déplaire aux Etats parties à la Convention[596]. La Convention privilèges sur navires de 1967 et la Convention privilèges sur navires de 1993 n'émettent aucune limitation relative au dernier port d'escale. Les Pays-Bas ont abrogé en 2002 la suppression du privilège pour droit de port, introduit en 1991, qui impliquait l'adoption d'une position d'exception à l'échelle internationale[597]. La position de l'administration portuaire étant comparable à celle du Trésor[598], les créances relatives aux droits de port et aux taxes de mêmes espèces jouissent quasiment partout d'un privilège ou d'un droit de préférence.

Les droits de pilotage demeurent en principe non-privilégiés aux Pays-Bas, afin d'accorder aux créanciers hypothécaires une sûreté aussi importante que possible[599]. Les conventions de droit maritime de 1926, 1967 et 1993 ont toutefois privilégiés ces frais, mais dans une position qui s'amoindrissait toujours plus. Flach estime que le privilège pour frais de pilotage peut se justifier de différentes manières: un service qui rend possible l'exploitation d'un navire, l'intérêt public et étatique qui réside dans le pilotage, le profit que, grâce au pilotage, les cocréanciers retirent de l'entrée sécurisée du navire dans un port (considération de conservation) et les motifs sociaux et humanitaires, le pilote devant être assimilé à un élément de l'équipage et à un conseiller du capitaine[600]. Le même auteur, qui semble peu favorable à un privilège primant les hypothèques, remet, à raison, la considération d'ordre social et humanitaire en question: le pilotage s'opère à partir du quai et n'est pas exposé au danger de mer. En outre, en Belgique, les frais de pilotage sont, en règle, dûs à des organismes publics autonomes ou à des entreprises privées à caractère lucratif, mais pas au pilote lui-même, de sorte que les motifs d'ordre social et humanitaire ne paraissent pas pertinents. L'intérêt public du pilotage est remis en question par Flach car le pilotage néerlandais a fait l'objet d'une privatisation. En Belgique, le pilotage est le monopole de la Région Flamande, sauf dans les ports, où les administrations portuaires décentralisées accordent la plupart du temps une concession de pilotage à une entreprise privée. L'intérêt public se manifeste surtout dans l'obligation ou la contrainte renforcée de pilotage, dans les obligations de service public et les règles d'aptitude professionnelle auxquelles sont également soumis les concessionnaires du pilotage. La distinction entre service de pilotage public et service de pilotage privé ne semble pas davantage pertinente: l'autorité Flamande a placé son service de pilotage sous une gestion dite détachée, tandis que les services de pilotage privés fonctionnent dans un cadre strictement régulé par les autorités. Le privilège peut également être accordé à l'agent maritime, lorsque ce dernier avance les droits de pilotage au prestataire des services de pilotage et qu'il entend les récupérer à charge du bâtiment.

---

595 Cf., plus précisément, Flach, 150 et, en particulier, note de bas de page 98.

596 Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* 68-69, n° 16 ; raisonnant dans le même sens, en 1964 l'ABDM (Belgian Maritime Law Association, "Reply", dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, CMI, s.d., 132).

597 Loi du 28 novembre 2002 « tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot een hogere preferentie van havengelden en vorderingen inzake maatregelen met betrekking tot een schip die noodzakelijk waren ter waarborging van de veiligheid van de haven of van derden » (*Stb.* 2002, 578).

598 Cf., é.a., Vialard, 299, n° 354.

599 Cf. Flach, 149.

600 Flach, 151-152.

3.338. L'on peut affirmer que le régime belge actuel, privilégiant les droits de port, les droits de voies navigables et les droits de pilotage, est conforme à la pratique internationale courante mais que le rang lié à ces créances est exceptionnellement haut. Les récentes conventions ont considérablement réduit le rang de ces créances. De plus, la terminologie de la loi maritime, empruntée à la Convention privilèges sur navires de 1926, apparaît partiellement obsolète, défaillante ou source de confusion.

3.339. Dans l'esprit de la révision ici proposée, le privilège pour droits de port ou de pilotage, s'il est conservé, doit être réduit à des proportions réalistes et s'aligner sur la tendance internationale. Il faut toutefois garder à l'esprit que les droits de port, de voies navigables et de pilotage sont dûs en Belgique aux Régions ou aux administrations décentralisées dépendantes des Régions. Conformément à la jurisprudence de la Cour d'Arbitrage[601], confirmée par une jurisprudence constante de la section législation du Conseil d'Etat[602], les Régions sont compétentes pour attacher un privilège aux créances qu'elles créent[603]. Différents législateurs sont compétents pour introduire des privilèges, chacun devant être intégré au même rang, et il s'ensuit, selon la Cour d'Arbitrage, que chaque législateur doit, lors de la fixation du rang du privilège, confronter l'intérêt qu'elle entend protéger par son privilège avec les intérêts protégés par les autres privilèges établis par les autres législateurs. En d'autres termes, l'introduction de privilèges régionaux doit satisfaire au test de la proportionnalité[604]. Cela signifie que le législateur régional doit confronter l'intérêt qu'il souhaite protéger avec les intérêts protégés par les privilèges et les hypothèques existants[605] et que l'exercice de la compétence fédérale dans le domaine du droit civil (ici : du droit de la navigation) ne peut être rendu impossible ou exagérément compliqué[606]. La doctrine a soutenu que les Régions et les Communautés peuvent créer un privilège uniquement si elles lui attribuent un rang qui soit succède à celui de tous les privilèges nationaux, soit conserve l'ancien rang national[607].

Ces différentes règles montrent que le législateur fédéral n'est pas compétent pour inscrire dans le Code belge de la navigation un privilège pour droits de port, de voies navigables et de pilotage dûs aux Régions ou aux administrations fonctionnant dans la sphère de compétence des Régions. Cette compétence revient aux législateurs régionaux. L'introduction de ces privilèges régionaux doit cependant satisfaire au principe de proportionnalité. Ces privilèges régionaux ne peuvent méconnaître l'esprit du Code belge de droit de la navigation ni perturber les choix qui y sont opérés en matière de politique belge de droit de la navigation et nuire aux autres créanciers privilégiés ou hypothécaires. Concrètement, il semble que la proportionnalité commande de

---

601 Cour d'Arbitrage, 22 octobre 1986, n° 27, *M.B.*, 13 novembre 1986, *TBP*, 1987, 324, note J. Velaers.

602 Cons. d'Etat, section législation, « avis sur projet de décret contenant des dispositions d'exécution du budget de la Communauté flamande », *Parl.St.*, P. Fl., 1989-90, n° 265/1, (25), 29; Cons. d'Etat, Section législation, « avis sur un avant-projet d'ordonnance relative à la taxe régionale pour 1992 », *Parl.St.*, R. Br, 1991-92, n° 183/1, (8), 19; Cons. d'Etat, Section législation, « avis sur un projet d'ordonnance instaurant une taxe sur le déversement des eaux usées », *Parl.St.*, R. Br., 1995-96, n° A-61/1, (37), 47; Cons. d'Etat, Section législation, « avis sur un avant-projet de décret contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1996 », *Parl.St.*, P. Fl., 1995-96, n° 147/1, (73), 113; Cons. d'Etat, Section législation, « avis sur un avant-projet de décret contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 2007 », *Parl.St.*, P. Fl., 2006-07, n° 965/1, (113), 129-130, *TBP,* 2007, 564.

603 Cf. Byttebier, K., *Voorrechten en hypotheken in hoofdlijnen*, Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2005, 258, n° 228, note de bas de page 863.

604 Cour d'Arbitrage, 22 octobre 1986, n° 22, *M.B.*, 13 novembre 1986, consid. 3.B.3.3.

605 Cons. d'Etat, Section législation, « avis sur un avant-projet d'ordonnance relative à la taxe régionale pour 1992 », *St.Br.H.R.*, 1991-92, n° 183/1, (8), 19.

606 Cons. d'Etat, Section législation, « avis sur un avant-projet de décret contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 2007 », *Parl.St.*, P. Fl., 2006-07, n° 965/1, (113), 129-130, *T.B.P.,* 2007, 564.

607 Velaers, J., « De (impliciete?) bevoegdheid van de Gewesten om voorrechten en "decretale" hypotheken te creëren », note sous Cour d'Arbitrage, 22 octobre 1986, *TBP*, 1987, (326), 328.

limiter l'éventuel privilège régional pour droits de port, de voies navigables et de pilotage aux sommes dues lors de l'escale dans le dernier port. En règle, la dernière escale renverra au port belge d'exécution. La réglementation actuelle qui, conformément à la Convention privilèges sur navires de 1926, offre la possibilité de privilégier un certain nombre de créances pour une période remontant dans le temps de manière illimitée est excessive et affaiblit inutilement la position des autres créanciers. En outre, la proportionnalité et l'opportunité d'une approche limitative des créances privilégiées commandent la limitation de ces dernières aux catégories de taxes et de sommes reprises nominativement dans la législation, et exigent que les éventuels privilèges régionaux visés prennent rang tout au plus en tant que privilèges sur bâtiments, et donc pas en tant que droits de préférence. Lier un privilège sur bâtiment à d'autres taxes régionales que celles qui sont listées contreviendrait à la tendance internationale de réduction du statut privilégié et poserait problème sur le plan de la proportionnalité. Il convient d'envisager la proportionnalité à la lumière des autres instruments destinés à garantir les intérêts des administrations régionales. À ce propos, le décret flamand sur le pilotage en vue de garantir le paiement des droits de pilotage et d'autres sommes dues pour service de pilotage prévoit déjà un droit de rétention administratif considérable[608] ainsi que des sanctions pénales[609]. Dès lors que ce législateur régional a créé de telles garanties, il peut sembler disproportionné d'instituer également un privilège sur bâtiment. Il faut enfin rappeler l'opportunité, en matière de privilège pour droits de pilotage, d'octroyer ce privilège aussi bien aux services de pilotage des autorités qu'aux concessionnaires des services de pilotage dans les ports, lesquels sont également soumis à la compétence réglementaire des régions. Il convient même de considérer le législateur régional comme exclusivement compétent pour, le cas échéant, attacher un privilège aux créances visant des montants dus pour services de pilotage purement commerciaux[610]. Il est en effet préférable d'abolir toute distinction entre pilotage public et pilotage privé.

3.340. Au vu de ce qui précède, l'Ebauche du Code belge de la navigation ne devrait attacher aucun privilège aux droits de port, de voies navigables et de pilotage. Le législateur régional est exclusivement compétent pour régir les sommes dues aux administrations régionales, et il n'est pas souhaitable d'introduire un privilège pour droits de pilotage et autres sommes dues aux administrations portuaires étrangères. Les intérêts des administrations étrangères des ports et des voies navigables, ainsi que les droits de pilotage, seront d'ailleurs déjà garantis par les instruments adoptés dans leurs législations nationales (immobilisation, saisie, sûretés).

- FRAIS D'ENLÈVEMENT D'ÉPAVE

3.341. La position des administrations portuaires et des voies navigables commande également d'aborder les frais d'enlèvement d'épave.

Bien que la Convention privilèges sur navires de 1926 n'ait créé aucun privilège sur navire uniforme du chef d'enlèvement d'épave, le Protocole de cette convention offre expressément la possibilité d'accorder aux autorités le droit, par le biais d'une loi nationale, de retenir un navire, une épave ou les objets gênant la navigation, de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à tous les autres créanciers.

La convention privilèges sur navires de 1967 reprenait un privilège sur navire pour frais d'enlèvement d'épave mais ce dernier a disparu de la Convention privilèges sur navires de 1993.

608 Art. 17 du décret pilotage flamand. En outre, la saisie conservatoire sur navire est possible en ce qui concerne les services de pilotage (Art. 1468, j) Code judiciaire).
609 Art. 20, 5° et 6° du décret pilotage flamand.
610 La compétence réglementaire régionale en matière de services de pilotage est en principa globale: cf. dernièrement RvS, Région flamande, 9 mars 2009, n° 19.156.

Cette convention précise toutefois qu'il est loisible aux Etats parties d'introduire un droit de préférence dans leur législation nationale, en vertu duquel, en cas de vente forcée d'un navire échoué ou coulé, suite à l'enlèvement de celui-ci par une autorité publique aux fins de la sécurité de la navigation ou de la protection du milieu marin, les frais de cet enlèvement sont prélevés sur le produit de la vente par préférence à toutes les autres créances garanties par un privilège maritime sur le navire (art. 12.3). Ce régime a été proposé par les Pays-Bas et s'inspire du Protocole privilèges sur bateaux de 1965[611]. Les droits de préférence ou les privilèges relatifs à l'enlèvement d'épave s'exercent en principe lors de la vente de l'épave, qui, par définition, n'est plus un bâtiment. Pour cette raison, les auteurs de la Convention privilèges sur navires de 1993 n'ont pas jugé utile d'introduire un véritable privilège sur navire pour enlèvement d'épave[612]. Selon Flach, un droit de préférence ou un privilège peut éventuellement se justifier par l'intérêt public qui est en jeu et par l'avantage que retirent les autres créanciers de la conservation de l'objet de la saisie[613].

3.342. La jurisprudence belge considère qu'en principe les frais d'enlèvement d'épave exposés par les autorités ne sont visés par aucune des catégories de privilèges sur navires reprises à l'article 23, §1[614].

Les intérêts des administrations belges des voies navigables et des ports sont actuellement garantis par la loi sur les épaves, laquelle octroie aux autorités le droit de vendre les bâtiments secourus ou les épaves enlevées, ainsi que la cargaison, les agrès ou objets coulés et de s'indemniser sur le prix, par préférence à tout autre créancier, lui reconnaissant ainsi un privilège sur les indemnités d'assurance[615].

La loi sur les épaves trouve application en cas de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive ou lorsque la sécurité de la navigation dans ces zones marines est en danger, le propriétaire du navire qui a échoué ou coulé ayant alors l'obligation de renflouer l'épave, les débris d'épave, les gréements, la cargaison ainsi que les substances ou objets dangereux initialement présents à bord qui ont coulé et de les enlever du milieu marin, sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité en application des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique (art. 13, alinéa 6).

Cette dernière loi met à disposition de l'autorité fédérale un mécanisme spécifique de sûreté. Son article 24 précise que:

> *§ 1er. L'autorité (ayant compétence en mer) peut exiger que le propriétaire d'un navire, qui est impliqué dans un accident de navigation comportant des risques de pollution des espaces marins, verse un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelles, conformément aux conventions internationales et à la loi belge.*
> *§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un " Protection and Indemnité Club " et déclarée recevable par l'autorité (ayant compétence en mer).*
> *§ 3. L'autorité peut retenir le navire en cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie*

611 Cf. art. 12.2 du Protocole et, plus précisément Flach, 67 et s.
612 Berlingieri, F., 277.
613 Cf. Flach, 68-69.
614 Cf., en particulier, Cass., 7 mars 1979, *Pas.*, 1979, I, 802, *RHA,* 1979-80, 116; Comm. Anvers, 11 mai 1965, *RHA,* 1966, 127 mais cf. également Anvers, 18 février 1976, *RHA*, 1975-76, 225 ; De Decker, 16, n° 29.
615 Cf. art. 17 resp. 16 de la loi sur les épaves.

bancaire.
§ 4. Si le navire a coulé, le tribunal compétent peut être requis de saisir d'autres navires du propriétaire dans les ports belges pour contraindre au cautionnement ou à la constitution de la garantie bancaire jusqu'à ce qu'il soit satisfait au cautionnement ou à la garantie.

Eu égard au contexte conventionnel, au contenu retranscrit de la loi maritime belge, aux dispositions de la loi sur les épaves et de la loi du 20 janvier 1999 ainsi qu'aux objectifs généraux de l'Ebauche de Code belge de la navigation, l'on peut conclure à l'inopportunité d'ajouter le privilège sur bâtiment pour enlèvement d'épave à la sphère de compétence fédérale. Les intérêts des autorités semblent en effet plus que garantis par la législation en vigueur.

3.343. L'enlèvement d'épave ressort d'une compétence régionale pourvu qu'il vise à restaurer l'intégrité et la viabilité des voies navigables. L'ensemble du régime juridique (public et privé) des droits et des obligations des administrations portuaires et des voies navigables et des utilisateurs des ports et des voies navigables ressort de la compétence des législateurs régionaux. L'Ebauche de Code belge de la navigation ne peut donc contenir aucune réglementation en la matière. Quand bien même un législateur régional souhaiterait introduire de nouveaux droits de préférence ou privilèges, ils devraient évidemment satisfaire au principe de proportionnalité abordé ci-avant. Il semble que l'introduction par un législateur régional d'un privilège du chef d'enlèvement d'épave se heurterait aux mêmes obstacles qu'une éventuelle initiative fédérale en la matière[616].

3.344. La Convention sur l'enlèvement des épaves de 2007, principalement de droit public, n'a pas été intégrée dans le Livre 3 de droit privé de l'Ebauche de Code belge de la navigation et, de plus, elle ne renferme aucun régime relatif aux privilèges sur bâtiments.

- SOMMES DUES EN RAISON DE DOMMAGES AUX PORTS ET AUX VOIES NAVIGABLES

3.345. Le privilège garantissant les créances du chef de dommages aux infrastructures portuaires et aux voies navigables est abordé plus loin[617]. Il convient de noter qu'il s'agit encore d'une matière régionale.

- COTISATIONS SOCIALES

3.346. La troisième catégorie de créances privilégiées par la loi maritime est constituée par les cotisations, sur base du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, dûes à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, ainsi que les cotisations dont cette dernière assure la perception (art. 23, § 1, 2°*bis* de la loi maritime). L'introduction d'un tel privilège a été expressément rendue possible par le Protocole de la Convention privilèges sur navires de 1926, mais la Belgique n'en a fait usage qu'en 1987[618]. De manière générale, la pratique internationale fait état de divergences d'opinion quant à la question de savoir si les créances de primes d'assurances sociales et similaires est soumise au privilège pour contrat d'engagement ou si ces dernières doivent faire l'objet d'un privilège distinct et exprès[619]. Des divergences existent également quant à l'opportunité du privilège. La position des cotisations

[616] La problable inconstitutionnalité de la loi actuelle sur les épaves, étant donné qu'elle régit la gestion des ports et des voies navigables, n'est pas abordée.
[617] Cf. *infra*, n° 3.382.
[618] A.R. n° 535 du 31 mars 1987 modifiant l'article 19, 4°ter de la loi hypothecaire du 16 decembre 1851 et l'article 23, § 1er, et l'article 24 du livre II, titre Ier du Code de commerce (*M.B.*, 16 avril 1987) ; cf. plus précisément Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij,* Bruxelles, Larcier, 2001, 106-107, n° 133.
[619] Cf., plus précisément, Flach, 97 et, en particulier, 69.

sociales dans la Convention privilèges sur navires de 1967 est relativement confuse. En 1985, le CMI n'avait identifié aucune raison d'introduire un privilège du chef de cotisations patronales et de cotisations pour les personnes autres que le capitaine et les membres d'équipage[620]. Dans la Convention privilèges sur navires de 1993, les cotisations sociales dûes pour le capitaine, les officiers et les autres membres du personnel de bord, avec les créances issues du contrat d'engagement, ne constituent rien de moins que la catégorie la plus haute. Les cotisations sociales ne sont pas reprises dans le Protocole privilèges sur bateaux de 1965, mais la raison en est confuse[621]. Aux Pays-Bas et au Luxembourg, il n'existe encore aucun privilège pour cotisations sociales dans le domaine de la navigation; de manière assez remarquable, il existe au Luxembourg un privilège sur bateaux de navigation intérieure mais ce dernier a une durée limitée de trois mois. Les cotisations sociales sont privilégiées en Allemagne, en Angleterre et en France, mais, sauf en France, elles prennent un rang inférieur à celui de la Belgique. Flach insiste sur le fait qu'il peut s'agir uniquement d'un privilège pour créances relatives à des cotisations sociales de l'employé à l'égard de l'employeur, et non d'un privilège pour créances relatives à des cotisations patronales ou au bénéfice de l'assureur social ou des services publics[622]. L'application du privilège du chef de cotisations sociales aux créances des instances de la sécurité sociale, comme c'est actuellement le cas en Belgique, est donc pour le moins contestée au niveau international.

3.347. Au vu de ce qui précède, l'on propose de supprimer le privilège pour cotisations sociales. Premièrement, cette position aligne la législation belge sur les récentes législations du Luxembourg et des Pays-Bas, deux états voisins dont le premier est un état du pavillon concurrent. La Belgique se conformerait également à la position selon laquelle le privilège ne s'applique pas aux créances des instances de sécurité sociale elles-mêmes. Deuxièmement, grâce à la suppression, l'Etat envoie un signal fort de son intention de renforcer la position compétitive du pavillon belge. Troisièmement, ce privilège ne semble pas essentiel d'un point de vue historique, ce dernier n'ayant été introduit en Belgique qu'en 1987, comme il a été exposé ci-avant. Quatrièmement, la suppression n'affecte en rien la position du marin, étant donné que le non-paiement des cotisations sociales n'est pas sanctionné par l'arrêt de la protection des employés concernés; seul l'armateur est responsable du paiement et il peut d'ailleurs encourir des sanctions[623]. Le privilège ne saurait donc se voir justifié par des motifs sociaux. Quand bien même l'employé subirait un dommage, sa créance d'indemnité serait visée par le privilège normal de l'équipage. Cinquièmement, la suppression du privilège peut se voir partiellement compensée par un droit de rétention administratif, limité dans le temps. Un tel droit avait auparavant été reconnu à la police de la navigation et était envisagé par la doctrine comme une alternative valable[624]. Il affecte moins la position des autres créanciers que le privilège pour éviction. Sixièmement, le privilège actuel est critiquable car il n'est pas applicable à la navigation intérieure.

- PRIVILÈGES FISCAUX

3.348. Les privilèges fiscaux ne grèvent les bâtiments que dans une mesure limitée[625]. Les hypothèques sur bâtiments ont davantage d'importance. Conformément aux considérations qui précèdent et à la réduction notable et générale des privilèges fiscaux sur le plan international, et comme il sera exposé ci-après[626], l'on a opté, dans l'Ebauche du Code belge de la navigation, pour

620 Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* s.l., 66-69, n° 15 et 72-75, n° 20.
621 Cf. Flach, 100.
622 Cf. à ce propos, en détail, Flach, 98-101.
623 Cf. art. 3, § 5, 12 et 12*bis* Arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande et articles 218 et s. du Code pénal social.
624 Cf. la contribution de H. Lange reprise *supra*, n° 3.258, en note de bas de page.
625 Pour un aperçu, voyez Engels, 22-24.
626 Cf. *infra*, n° 3.498.

la suppression de toute forme de privilèges ou d'hypothèques fiscales sur bâtiments. Une loi d'introduction entérinera cette position.

- LA POSITION DE L'ÉQUIPAGE, DES PASSAGERS ET DES AUTRES PERSONNES

3.349. Conformément à la Convention privilèges sur navires de 1926, la loi maritime actuelle accorde un caractère privilégié aux créances issues du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord. La jurisprudence belge considère que sont visées toutes les créances au sens large du terme issues du contrat d'engagement, telles que l'indemnité de résiliation, l'indemnité pour cause de maladie, les frais de rapatriement, les primes de fidélité et le pécule de vacances. Il doit bien s'agir de créances au profit des personnes mentionnées dans le texte de loi. Il subsiste un doute sur la question de savoir si le privilège peut être invoqué par les personnes actives à bord dans le cadre des services de pilotage et qui proviennent d'une entreprise louant ses services au propriétaire ou à l'affréteur[627].

3.350. Dans la Convention privilèges sur navires de 1967 et la Convention privilège sur navires de 1993, le privilège des employés occupe le rang le plus élevé (certes après les éventuels droits de préférence). Le Protocole privilèges sur bateaux de 1965 octroie au privilège un rang beaucoup plus bas et ce dernier est strictement limité dans le temps (jusqu'à six mois, prolongés aux Pays-Bas jusqu'à un an pour les navires de mer). Le privilège est donc généralement répandu; il trouve son origine dans des considérations sociales et humanitaires et est envisagé comme contribuant à l'exploitation sécurisée et efficace des bâtiments; la position vulnérable des membres de l'équipage justifie la protection spéciale qui leur est accordée via le privilège sur bâtiment[628]. Considérant la réduction du nombre des membres d'équipage, l'impact négatif sur les créanciers de rang inférieur est généralement limité.

3.351. En matière de rang, le régime belge actuel constitue la moyenne approximative de ses pays voisins. Il semble qu'il y ait peu de raison valable justifiant la modification radicale du régime belge actuel en la matière.

3.352. L'on peut ici confirmer la jurisprudence actuelle qui tend à considérer comme privilégiées toutes les sommes dûes à l'équipage. Le texte exprès de la Convention privilèges sur navires de 1993 montre que les frais de rapatriement doivent également être envisagés comme étant privilégiés. Il s'indique de privilégier les sommes dues à l'équipage après saisie au même rang que les créances des autres fournisseurs. En pratique, l'équipage contribue également à la conservation de la sûreté et il n'existe aucune raison de traiter l'équipage moins favorablement que, par exemple, les fournisseurs de combustibles et de ravitaillement. Un point de vue comparable sert de fondement à la Convention privilèges sur navires de 1993 (art. 12.1), si ce n'est que les créances de l'équipage sont visées par le droit de préférence en cas de vente forcée. Il est souhaitable que le Code belge de la navigation prévoie tant un droit de préférence qu'un privilège sur bâtiment, par analogie avec la Convention privilèges sur navires 1993.

3.353. L'extension effectuée par la Convention privilèges sur navires de 1926 aux autres personnes actives à bord visait concrètement les droits de pilotage mais, pour les raisons évoquées ci-avant[629], cette considération n'est pas pertinente en Belgique.

---

627 Cf., plus précisément, Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 11, n° 10.
628 Cf. e.a., Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* s.l., 66-67, n° 15 ; Flach, 86-88.
629 Cf. *supra*, n° 3.335 et 3.337.

Il est souhaitable que le Code belge de la navigation décrive le cercle des créanciers privilégiés conformément à la définition large des gens de mer et des marins formulée par la Convention du travail maritime de 2006, laquelle précise que les gens de mer ou marins sont :

> *les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique* (article II.2)[630].

Dans la lignée de ce qui précède, la notion de « homme d'équipage » est défini de la manière suivante dans le Code belge de la navigation :

> *tout travailleur lié par un contrat de travail maritime ou fluvial* (article 5.1, 2°)

et la notion de « contrat de travail maritime ou fluvial » comme :

> *le contrat de travail par lequel un travailleur s'engage à effectuer du travail à bord d'un navire ou bateau de navigation intérieure* (article 5.1, 1°).

Ce privilège ne doit naturellement pas se limiter au capitaine et à l'équipage au service de l'armateur du bâtiment. Afin de garantir une certaine constance légistique et de promouvoir la simplicité et le traitement égalitaire des travailleurs, et pour combattre les abus en la matière, il y a lieu de privilégier également le personnel des prestataires de services et des travailleurs intérimaires au sens large. Il peut s'agir du personnel des réparateurs de bâtiments, des entreprises de restauration, du personnel d'hôtel, de magasin, d'agence de voyage, et même des chanteurs, des musiciens, des acteurs et des autres artistes engagés par des tiers et actif à bord d'un bâtiment de croisière, du personnel des agences d'interim, éventuellement du propre personnel des sociétés d'équipage ou *manning agencies*, d'officiers radio marconistes ou des supercargos engagés à bord par des tiers ou des employés d'une usine de moteurs pour bâtiments qui naviguent afin de tester et d'inspecter le moteur. Parce que ces membres du personnel sont placés dans des circonstances économiques et sociales essentiellement similaires à celles de l'équipage régulier, et parce qu'ils ne sont pas engagés par des entreprises dépendant du propriétaire du navire ou de l'armateur ou collaborant avec lui, il convient de les traiter comme les autres membres de l'équipage. C'est pourquoi, dans l'Ebauche du Code belge de la navigation, les droits de préférence sur bâtiments et les privilèges sur bâtiments sont attachés aux créances issues de tout « contrat de travail maritime ou fluvial » avec « homme d'équipage » au sens du Code[631].

3.354. Il y a lieu de faire jouer le privilège également lorsque le débiteur est un employeur qui n'est pas le propriétaire ou l'armateur, mais une *crewing* ou *manning agency*. Des voix s'élèvent en ce sens aux Pays-Bas depuis déjà vingt ans[632].

3.355. Les *master's disbursements*, qui sont d'ailleurs devenus rares, doivent être exclus du privilège. Les avances payées par le capitaine ne peuvent être privilégiées en tant que créance issue d'un contrat d'engagement, même si leurs conditions de récupération ont été prévues par ledit contrat[633].

---

630 Cf. Livre Bleu 5, n° 5.26.

631 Dans le même sens, en droit norvégien par exemple : Falkanger-Bull-Brautaset, 123. La solution choisie n'est plus en adéquation avec l'opinion de Rodière selon laquelle la Convention privilèges sur navires de 1926 ne reconnaît de privilège que pour les créances issues d'un « contrat d'engagement » pour travail à bord d'un navire, notion à interpréter limitativement (Rodière LN, 177, n° 144).

632 Tweede Kamer, 24 avril 1991, 73-4114 ; également Claringbould, M.H., « Over voorrechten en verhaalbaarheid », dans van Beelen, A. e.a., *Vergelijkend zeerecht,* Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994, (93), 99-100.

633 Cf. Flach, 96.

3.356. Il convient également d'exiger de manière expresse que les créanciers aient travaillé à bord d'une embarcation sur laquelle le privilège a été appliqué; le personnel actif à bord d'autres bâtiments ou le personnel à quai n'entrent dès lors pas en ligne de compte.

3.357. Un délai maximum pour les créances salariales, comme il en existe en droit néerlandais et qui a fait son apparition dans la loi maritime de 1908[634], défendu par l'ABDM lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967[635], ne doit pas être introduit car les contrats d'engagement sur navires, notamment sur base des conventions collectives de travail courantes, sont de toute façon de courte durée et tous les privilèges sont soumis à une date d'échéance.

3.358. L'article 71 de la Loi contrat d'engagement à bord de navires de mer 2007 rappelle que les créances du marin résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire de mer aux conditions visées à l'article 23 du livre II, titre Ier du Code de commerce. L'article 51 de la Loi contrat d'engagement pêcherie contient une disposition analogue[636].

Il est souhaitable de conserver cette référence croisée aux lois portant des dispositions diverses relatives au travail, étant entendu qu'il doit s'agir d'un seul renvoi vers la disposition pertinente du Code belge de la navigation. Cette option légistique s'impose car ces lois relatives aux contrats de travail seront maintenues provisoirement en dehors du Code belge de la navigation[637]. En outre, le maintien des dispositions augmente les chances de voir le privilège honoré par un juge étranger[638].

De manière assez surprenante, la Loi contrat d'engagement navigation intérieure 1936 ne semble pas contenir une telle référence croisée à la loi maritime. Dès lors qu'il est proposé d'abolir cette loi et, en matière de navigation intérieure, de la remplacer par la loi relative au contrat de travail de 1978[639], l'on encourt le risque de violation du principe d'égalité. En effet, l'on ne voit pas bien pourquoi l'équipage de la navigation intérieure ne pourrait disposer d'un privilège sur bâtiment. Il conviendra donc d'élaborer un régime en la matière dans le cadre de dispositions modificatives à intégrer dans la loi d'introduction.

3.359. Dans le cinquième groupe de privilèges sur navires, la loi maritime reprend notamment les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, ainsi que les indemnités pour perte ou avaries de bagages. La Convention privilèges sur navires de 1967 et la Convention privilèges sur navires de 1993 ont accordé, pour des raisons sociales, un rang très élevé aux créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésions corporelles, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire. Le cercle des créanciers privilégiés est donc étendu. Cette revalorisation constitue la conséquence de la dégradation des droits de port et de pilotage. L'on considère également que les bailleurs de fonds maritimes peuvent se prémunir au moyen d'une assurance obligatoire[640]. Aucun motif n'est apparu justifiant une innovation fondamentale sur ce point. À ce propos, l'on renvoie à l'examen de la position des tiers victimes d'un

634 Art. 23, 2° de la loi maritime 1908.
635 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.
636 Sur le régime analogue de l'article 88 de la Loi contrat d'engagement maritime 1928, cf. Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij,* Bruxelles, Larcier, 2001, 104-108, n° 131-134.
637 Cf. art. 5.3 de l'Ebauche du Code belge de la navigation.
638 Sur le caractère de droit impératif particulier de la législation belge en matière de contrat d'engagement sur navire, cf. Livre Bleu 5, n° 5.21-5.22.
639 Cf. Livre Bleu 5, n° 5.44.
640 Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* s.l., 68-71, n° 17.

dommage[641]. Lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967, l'ABDM avait déjà plaidé pour le maintien du privilège du chef de lésions corporelles aux passagers[642]. Eu égard à l'observation de Libert selon laquelle les créances de l'équipage en cas de mort ou de lésions sont également issues du contrat d'engagement[643], l'on pourrait opter pour la fusion du privilège y relatif avec le privilège pour créances sur la base du contrat d'engagement.

- LA POSITION DES PRESTATAIRES DE SERVICES ET DES FOURNISSEURS

- ASSISTANTS

3.360. Chacun des régimes conventionnels disponibles reconnaît un privilège sur bâtiment du chef d'assistance. Il prend parfois rang avec les avaries communes (Convention privilèges sur navires de 1926, Protocole privilèges sur bateaux de 1965, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas), parfois avec les avaries communes et l'enlèvement d'épaves (Convention privilèges sur navires 1967, Allemagne) et occupe parfois un rang isolé (Convention privilèges sur navires de 1993, Angleterre). Pour ce qui est du principe, le régime belge actuel est conforme à la conception partagée sur le plan international. Le privilège du chef de créances relatives à l'assistance se justifie car ces activités contribuent à la conservation de la sûreté (bâtiment et également cargaison) et sert donc l'intérêt de tous les créanciers, en ce compris du bailleur de fonds maritime. L'intérêt public est également en jeu: l'assistance contribue notamment à la sécurité de la navigation, à la conservation des bâtiments et de la cargaison, au sauvetage de vies humaines, à l'accessibilité des ports et à la protection de l'environnement. De plus, le risque pour le propriétaire du bâtiment est assurable[644]. Enfin, il n'y a pas lieu de cataloguer une créance du chef d'assistance dans les créances extracontractuelles de moindre importance[645] – du moins dans la conception française classique – car l'assistance surviennent, en règle, sur base contractuelle. Il convient de noter que la loi maritime, dans le respect de la Convention privilèges sur navires de 1926, mentionne encore le « sauvetage et l'assistance » alors que le droit actuel, fixé dans la convention sur l'assistance de 1989, ne fait plus mention que de « l'assistance ».

3.361. Le texte de la Convention privilèges sur navires de 1993 montre clairement que les créances liées au paiement de l'indemnité spéciale pour frais exposés en vue de la protection de l'environnement, introduite par la Convention sur l'assistance de 1989, ne sont pas privilégiées[646]. Cette position reflète une conception internationale généralement répandue[647]. La Belgique ne doit pas se départir de cette conception. Une interprétation relativement restrictive du privilège est également souhaitable. Non seulement l'objectif du renforcement, lorsque cela s'avère possible, de la position du bailleur de fonds maritime entre en ligne de compte mais il convient également de considérer les autres garanties dont dispose l'assistant. Conformément à la Convention sur l'assistance de 1989, l'assistant dispose du droit d'exiger une garantie financière et d'un droit de rétention sur le navire et les autres biens sauvés, dans le premier port ou lieu où ils sont arrivés après les opérations d'assistance (art. 21)[648]. En outre, dans la plupart des cas, ce privilège ne sera pas exercé car la Convention sur l'assistance de 1989 prévoit que la constitution

641 Cf. *infra*, n° 3.377 et s.
642 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.
643 Libert, H., *Arbeidsrechtelijke verhoudingen in de koopvaardij,* Bruxelles, Larcier, 2001, 105-106, n° 132.
644 Comp., entre autres, Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* s.l., 72-73, n° 19 ; Flach, 106-108 ; Hodges-Hill, 450.
645 Cf. à ce sujet Ripert, II, 69, n° 1105.
646 Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht*, 1994, (213), 220.
647 Flach, 112-113.
648 Cf. Livre Bleu 8.

d'une garantie convenable empêche l'exercice du privilège (art. 20)[649]. Dans ce contexte d'interprétation restrictive des privilèges, l'on recommande de préciser expressément que le privilège s'applique exclusivement aux frais d'assistance exposés pendant le dernier voyage, comme cela fut le cas dans la loi maritime de 1879[650]. Considérant la nature de la cause et le délai de déchéance applicable, il s'agira presque toujours d'une assistance au cours dernier voyage, mais il est souhaitable de prévoir expressément cette limitation dans la loi. Elle correspond à la motivation sous-jacente du privilège ainsi qu'aux intérêts des assistants actifs dans les eaux belges et à ceux des autres créanciers privilégiés ou hypothécaires.

3.362. Pour ce qui est du rang, il est souhaitable de maintenir le lien existant actuellement avec les avaries communes, comme le prévoit la plupart des régimes conventionnels[651]. La suggestion de l'ABDM, formulée en 1964, de ranger l'assistance et les avaries communes dans le groupe le plus élevé[652], parce qu'ils contribuent à la conservation du navire, placerait la Belgique dans une position exceptionnelle sur le plan international. Toutefois, cette suggestion a quelque peu été rencontrée dans la nouvelle réglementation des droits de préférence.

- COCONTRACTANTS DU CAPITAINE

3.363. Conformément à la Convention privilèges sur navires de 1926, la loi maritime attache un privilège aux « créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants ». Il s'agit de la notion de « master's disbursements » en littérature anglaise. Ce privilège n'avait pas été repris dans la loi maritime de 1908 ; il fut intégré en 1928 afin d'adapter la loi maritime au texte définitif de la convention. Le rapport de la chambre précise que le privilège affaiblit la position des créanciers hypothécaires mais que, dans l'intérêt de l'unification internationale, la Belgique doit se résigner à s'aligner au régime conventionnel[653]. L'objectif du privilège était la facilitation du crédit à court terme lorsque le capitaine ne peut faire appel aux moyens de l'armateur. Quatre conditions doivent être remplies afin de pouvoir invoquer ce privilège: (1) il doit s'agir de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, et non par le propriétaire du navire ou l'affréteur; (2) les contrats ou opérations doivent intervenir en dehors du port d'attache; (3) le capitaine doit avoir agi en vertu de ses pouvoirs légaux; (4) les contrats ou les opérations doivent avoir été réellement nécessaires à la conservation du navire ou à la continuation du voyage. Le privilège est octroyé aussi bien au capitaine qu'aux fournisseurs ou aux prestataires de services concernés. Autour de cette interprétation s'est développée toute une casuistique, dont il faut principalement retenir la tendance à l'interprétation restrictive[654]. Le privilège est soumis à une échéance courte de six mois. Conformément à l'article 272, alinéa 1er de la loi maritime, ce privilège ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure. La navigation intérieure ne fait pas état d'un besoin pratique lié à l'introduction de ce

649 Cf. également Livre Bleu 8.
650 Art. 4, 16° de la loi maritime 1879.
651 Comp. Flach, 115.
652 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.
653 *Doc. Parl.,* Chambre, 1927-28, n° 112, 8.
654 Zie Straatman, art. 23 loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 14-16, n° 14; cf. restrictivement par exemple Bruxelles, 12 mai 1956, *Jur.Anv.*, 1957, 195; Bruxelles, 7 novembre 1963, *Jur.Anv.*, 1964, 226; Bruxelles, 14 septembre 1988, *RW* 1988-89, 858, note X. et *RHA* 1988, 228; Comm. Anvers, 15 janvier 1986, *EVR* 1986, 402.

privilège[655]. La raison manifeste en est que le contremaître-batelier ne dispose normalement pas d'un pouvoir de représentation[656].

3.364. Le régime belge actuel, conforme à la Convention privilèges sur navires de 1926, doit être considéré comme dépassé[657]. D'une part, il est devenu extrêmement rare, dans la navigation contemporaine, qu'un capitaine isolé à l'étranger doive contracter de sa propre initiative en vue de livraisons et de services à rendre au navire et qu'il doive, pour ce faire, rechercher lui-même des moyens financiers. Les technologies de l'information et de la communication se sont améliorées de manière spectaculaire depuis la convention, il existe un large réseau d'agents maritimes et davantage de lignes qu'auparavant, les sociétés d'armateurs disposent généralement de moyens financiers importants et les banques se sont fortement internationalisées; les propriétaires de bâtiments peuvent dès lors, en tout lieu et à tout moment, contracter en leur propre nom et les créanciers peuvent alors négocier les sûretés adéquates[658]. Les capitaines seront d'ailleurs très réticents à l'idée de s'engager personnellement (même lorsqu'ils peuvent jouir d'un privilège). Les sommes en question dépassent souvent leurs moyens personnels. Les fournisseurs et les prestataires de services craindront également l'octroi d'un crédit avec pour unique sûreté le capitaine et le navire[659]. Déjà lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1926, ce privilège était controversé et il a été totalement supprimé des conventions plus récentes. Dans nos pays voisins, les contrats passés par le capitaine ne sont privilégiés qu'en Angleterre, en France et au Luxembourg, et ces derniers prennent un rang relativement bas. L'Allemagne a supprimé le privilège en 1973.

3.365. La conclusion est qu'il vaut mieux supprimer le privilège pour contrats passés par le capitaine. Bien que le chapitre de l'Ebauche du Code belge de la navigation, consacré au commandant, maintienne le pouvoir exceptionnel de représentation du capitaine (art. 5.9), le privilège y relatif est tout à fait anachronique et suscite l'insécurité juridique en raison des nombreuses conditions qui lui sont attachées. Ce privilège est sans utilité pratique et son maintien dans le texte législatif décourage inutilement le financement des navires. Cette conclusion est d'ailleurs conforme à la position que l'ABDM a adoptée lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967[660]. Comme il sera exposé ci-après[661], les prestataires de services et les fournisseurs concernés disposent bien d'un privilège pour leurs prestations et leurs livraisons intervenues après la saisie (frais *in custodia legis*).

- CONSTRUCTEURS ET RÉPARATEURS DE BÂTIMENTS

3.366. Dans la loi maritime de 1879, les vendeurs, constructeurs, armateurs et réparateurs de navires jouissaient d'un privilège sur navire[662]. Dans le droit belge contemporain, basé sur la Convention privilèges sur navires de 1926, les constructeurs de bâtiments ne bénéficient pas d'un privilège sur bâtiment, et les réparateurs seulement dans des cas exceptionnels. D'une part, il est admis que les frais de réparation du bâtiment ne peuvent s'entendre des frais de garde et de

655 *Doc. Parl.*, Chambre, 1926-27, n° 332, 3.
656 Cf. Livre Bleu 5, n° 5.119 et 5.121.
657 Cf. toutefois la position belge dans Comité Maritime International, *Yearbook 1997*, Anvers II, Anvers, CMI, 1997, 278.
658 Asser, 80, n° 8 ; Flach, 157. Comp. Tiberg, H. et Schelin, J., « Sweden », dans IEL Transport Law (January 2009), 34, n° 39 où cette hypothèse est jugée « completely unrealistic ». Simon écrit : « cette garantie est devenue beaucoup moins nécessaire » (Simon, P., « Action in rem et action in personam », *DMF* 1997, (339), 339).
659 Tetley MLAC 450.
660 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.
661 Cf. *infra*, n° 3.370.
662 Cf. art. 4, 9°, 10°, 11° et 15° de la loi maritime de 1879.

conservation depuis l'entrée du bâtiment dans le dernier port, lesquels figurent dans la première catégorie de privilèges sur bâtiments. D'autre part, les frais de réparation peuvent bien s'entendre des contrats passés par le capitaine, évoqués ci-dessus[663] et repris dans la sixième et dernière catégorie. Pendant la première consultation, les répondants n'ont pas abordé la position spécifique des constructeurs et des réparateurs de bâtiments.

3.367. Seules deux des conventions relatives aux privilèges et hypothèques sur bâtiments consacrent une certaine attention à la position des constructeurs et des réparateurs de bâtiments. La Convention privilèges sur navires de 1967 offre la possibilité d'introduire un privilège ou un droit de rétention au profit des constructeurs et des réparateurs de navires, qui prendrait rang après les véritables privilèges sur navires mais éventuellement avant les hypothèques. Ce privilège ou ce droit de rétention pourra s'exercer sur le navire nonobstant toute hypothèque inscrite sur le navire, mais s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur de navires (art. 6.2). La Convention privilèges sur navires de 1993 ne fait plus mention que d'un droit de rétention éventuellement attribuable au constructeur ou au réparateur de navires par voie de législation nationale et précise que ce droit s'éteint lorsque le navire cesse d'être en la possession du constructeur ou du réparateur de navire, autrement qu'à la suite d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution (art. 7). En cas de vente forcée, le titulaire du droit de rétention doit abandonner la possession du navire après qu'il a obtenu le règlement de sa créance sur le produit de la vente, créance qui, certes, prend rang après les privilèges maritimes (art. 12.4).

3.368. Pour diverses raisons, il est souhaitable d'intégrer dans le Code belge de la navigation un régime inspiré de celui de la Convention privilèges sur navires de 1993. Tout d'abord, la législation belge s'alignerait sur une tendance internationale récente et mettrait le régime belge à jour. Déjà en 1983, le CMI constatait que le droit de rétention du chantier naval primait les hypothèques[664]. Deuxièmement, il convient naturellement que cette innovation serve les intérêts des constructeurs et des réparateurs de bâtiments actifs dans les ports belges et qu'elle encourage ces derniers afin de garantir le bon fonctionnement des activités essentielles du cluster maritime. Troisièmement, cette innovation compense d'une certaine manière, au profit de ces parties, l'abandon du privilège du chef de contrats passés par le capitaine. Quatrièmement, le droit de rétention n'affecte absolument pas la position des bailleurs de fonds maritimes. Placer le réparateur de bâtiments dans une position favorable se situe même dans l'intérêt manifeste des bailleurs de fonds maritimes car les frais de réparation augmentent la valeur de la sûreté et contribuent à l'exploitation sûre et efficace du bâtiment et le produit de la vente ne se verra pas affecté par une retenue durable du bâtiment[665]. En outre, le régime proposé présente l'avantage pour le bailleur de fonds hypothécaire de préciser par voie législative que seuls les constructeurs/transformateurs, les réparateurs et les armateurs de bâtiments (voyez article 3.1, 17°-20°) peuvent lui opposer un droit de rétention. Cinquièmement, il convient de noter que le droit commun du droit de rétention est relativement confus[666] et que leur opposabilité aux créanciers hypothécaires sur navires a été dénié de manière répétée[667]. En d'autres termes, l'introduction d'un régime légal aligné sur la Convention privilèges sur navires de 1993 favorise la sécurité juridique. Enfin, il convient de souligner que le droit de rétention prévu par la Convention privilèges sur navires de 1993 ne peut faire obstacle à la vente forcée.

---

663 Cf. *supra*, n° 3.365.

664 Document CMI MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 9.

665 Berlingieri, 260-262 et 278; Flach, 40 et 154-155.

666 Pour un aperçu, cf. Dirix, E. et De Corte, R., *Zekerheidsrechten,* Malines, Kluwer, 2006, 370 et s., n° 542 et s. A propos de l'opposabilité aux créanciers hypothécaires, cf. 379, n° 552, avec renvoi aux sources.

667 Cf., en particulier, Cass., 16 juin 1995, *AC*, 1995, 616, *RW*, 1995-96, 309, *TBH,* 1996, 215, avec note E. Dirix, « De tegenwerpelijkheid van het retentierecht » ; Bruxelles, 9 mai 1974, *RW*, 1975-76, 1304.

L'immobilisation du bâtiment est ainsi prévenue, ce qui va dans le sens de l'intérêt général. Le régime de cette convention a également été applaudi par la littérature néerlandaise[668].

3.369. Bien entendu, le droit de rétention suppose une détention matérielle: il ne peut être invoqué par les sous-traitants ou les autres fournisseurs ou prestataires de services qui n'exercent aucune autorité réelle sur le bâtiment. Pour être complet, il convient de souligner les possibilités étendues de saisie conservatoire existant en Belgique[669].

- AUTRES PRESTATAIRES DE SERVICES ET FOURNISSEURS

3.370. Indépendamment du privilège du chef de créances issues des contrats passés par le capitaine, qu'il convient de supprimer, les fournisseurs et prestataires de services autres que les assistants et les constructeurs et réparateurs de bâtiments bénéficient actuellement d'un éventuel privilège lorsqu'ils sont intervenus alors que le bâtiment se trouvait *in custodia legis*. Dans certains cas, ils peuvent ainsi retomber sur le privilège du chef de frais de garde et de conservation dans le dernier port, figurant dans la première catégorie de la loi maritime actuelle (art. 23, § 1, 1°). Ceci s'applique par exemple à la livraison d'eau potable ou de denrées alimentaires au bâtiment dont le capitaine et l'équipage ont été abandonnés à leur sort par le propriétaire[670]. Comme il a déjà été exposé[671], il convient de classer cette catégorie de créances dans les droits de préférence plutôt que dans les privilèges. Cette position est notamment conforme à la Convention privilèges sur navires de 1993.

3.371. En dehors des cas de livraisons et de services *in custodia legis,* et après la suppression du privilège dépassé du chef des contrats passés par le capitaine, il n'y a pas lieu de reconnaître un privilège sur bâtiment aux ravitailleurs, aux fournisseurs d'eau potable, aux ship chandlers, aux manutentionnaires ou à tout autre cocontractant. Cela contreviendrait aux régimes conventionnels, se départirait de la législation de nos pays voisins et ne serait pas conforme aux objectifs de l'Ebauche de Code belge de la navigation. Ces privilèges avaient déjà été supprimés en connaissance de cause lors de la réforme du droit maritime de 1908 afin d'encourager le crédit aux navires, à la demande particulièrement de ABDM[672]; il serait anormal de vouloir revenir sur cette position un siècle plus tard. Il semble que les manutentionnaires ne disposent d'un privilège sur bâtiment quasiment nulle part dans le monde[673]. La manutention fait l'objet d'un régime distinct dans l'Ebauche de Code belge de la navigation[674].

- LA POSITION DES INTÉRESSÉS À LA CARGAISON

3.372. Comme le montre la première consultation publique relative au Code belge de la navigation et les travaux préparatoires des cinq régimes conventionnels, la position des intéressés à la cargaison s'avère être l'une des questions les plus délicates. La Convention privilèges sur navires de 1926, et donc la loi maritime belge, reconnaît un privilège du chef de la cargaison. Ce privilège s'est pourtant révélé être l'un des points les plus controversés lors de la préparation de la

668 Flach, 155 ; cf. également Van der Velde, 37.
669 Cf. Livre Bleu 10.
670 Gand, 4 juin 2007, *NjW* 2007, 937, note ES, *TBH* 2008, 634, note Stevens, F., « Een voorrecht voor loodsgelden ? ».
671 Cf. *supra*, n° 3.365.
672 *Doc. Parl.*, Chambre, 1904-05, n° 60, 10.
673 Le droit américain accorde un régime favorable, mais très déviant sur le plan international, à toutes sortes de fournisseurs et de prestataires de services (dont le *necessary man* et le *material man*). Cf. Flach, 158-159; Schoenbaum, I, 529-536; Tetley MLAC, 545-689.
674 Cf. Livre Bleu 7.

convention[675]. Comme il a été exposé[676], les autres conventions ne reconnaissent pas ce privilège et la Convention de 1993 exclut même expressément les créances extracontractuelles liées à la cargaison. Les conventions de 1967 et 1993 offrent toutefois la possibilité d'introduire un privilège du chef de la cargaison qui prendrait rang après les hypothèques[677]. Le Protocole privilèges sur bateaux de 1965 ne crée pas non plus de privilège du chef de la cargaison. De manière générale, il convient de noter que les créances du chef de dommages à la cargaison peuvent, dans certaines autres législations, être soumises à d'autres privilèges, en particulier celui pour contribution du navire aux avaries communes et celui pour indemnités d'abordage[678]. Parmi nos pays voisins, la France et le Luxembourg reconnaissent un privilège du chef de la cargaison primant les hypothèques et l'Angleterre et les Pays-Bas accordent un privilège du chef de la cargaison qui prend rang après les hypothèques. Une solution intermédiaire consisterait à octroyer au privilège du chef de la cargaison un rang supérieur aux hypothèques lorsqu'il s'agit d'une créance contractuelle du chef de la cargaison qui est née antérieurement. Il s'agit par exemple de la solution du droit des Etats-Unis[679].

3.373. Toutes sortes d'arguments ont été invoqués pour la défense du privilège. L'on avance ainsi que le bâtiment constitue l'unique gage de l'intéressé à la cargaison et que le navire est plus ou moins personnifié en droit maritime. Il convient de prémunir les intéressés à la cargaison contre les difficultés de recouvrement issues de l'internationalisation de la matière et de la mobilité des bâtiments, et de les armer contre la réduction de leur créance en raison d'une limitation de responsabilité. Il convient particulièrement de les protéger contre les manœuvres d'exploitants de navires souvent non-identifiables, inaccessibles et parfois de mauvaise foi. L'intéressé à la cargaison doit pouvoir retrouver sa sûreté dans le bâtiment sans devoir se pencher outre mesure sur le titre sur le bâtiment dont dispose l'émetteur du connaissement. La sécurité juridique commande la liquidation aisée des créances du chef de dommage à la cargaison et l'attribution d'une valeur aussi importante que possible au connaissement[680]. Toute la cargaison n'est du reste pas assurée[681], alors que les armateurs bénéficient d'une couverture P & I. Lorsque le pourvoyeur de crédits hypothécaire invoque cette couverture, il ne subit donc en règle aucun préjudice du privilège pour dommages à la cargaison[682].

3.374. À l'encontre du privilège, l'on soutient que les cocontractants des transporteurs maritimes sont en mesure de sélectionner, avec leur connaissance des affaires, une contrepartie solvable et l'on avance que le privilège nuit déraisonnablement au financement des bâtiments; les intérêts à la cargaison sont en outre facilement assurables. D'autre part, la cargaison est protégée par la couverture P & I de l'armateur[683]. Les Pays-Bas ont ainsi rangé le privilège après les hypothèques afin de protéger le crédit hypothécaire. Lors des travaux préparatoires de la Convention privilèges sur navires de 1967, l'ABDM avait sollicité la suppression du privilège[684]. L'impression est qu'en pratique ce privilège est relativement peu invoqué.

---

675 Flach, 170.
676 Cf. *supra,* n° 3.269 et 3.272.
677 La suppression du privilège de la Convention de 1967 a été jugée comme une erreur par Herber (Herber, R., « German domestic and international law: lights and shadows », *IDM* 1999, (111), 118).
678 Pour les Pays-Bas, cf. Flach, 161-162.
679 Tetley MLAC, 716 ; comp. Schoenbaum I, 547-548.
680 Cf. e.a., Flach, 162-165.
681 Ainsi la position belge dans Comité Maritime International, *Yearbook 1997*, Anvers II, Anvers, CMI, 1997, 278.
682 Cf. Falkanger-Bull-Brautaset, 125.
683 Cf. également Falkanger-Bull-Brautaset, 125.
684 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.

3.375. Considérant la traditionnelle importance que notre pays accorde aux intérêts à la cargaison et la position internationalement forte de la Belgique en tant que nation commerçante[685], il est préférable de conserver le privilège du chef de la cargaison. Trois considérations méritent toutefois d'être formulées. Tout d'abord, il reste souhaitable de renforcer la position des bailleurs de fonds maritimes. Le privilège du chef de la cargaison étant maintenu, comme il a été exposé, il convient de réaliser cet objectif par d'autres moyens. Deuxièmement, conformément au texte clair de la Convention privilèges sur navires de 1926 et à la conception belge actuelle, il convient de confirmer expressément l'application exclusive du présent privilège aux réclamations du chef de perte ou de dommage à la cargaison ou aux bagages, et non aux autres sommes dont le transporteur serait redevable, en cas par exemple de retard ou d'inexécution du contrat[686]. Lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1926, l'on a proposé la reconnaissance, à côté du privilège pour créances du chef de perte ou de dommage à la cargaison, d'un privilège distinct au porteur du connaissement. Cette proposition a d'ailleurs été rejetée[687] et souligne la nécessité d'une interprétation restrictive. Troisièmement, il convient certainement d'émettre une réserve relative aux éventuels développements qui interviendraient sur la scène internationale. Au cas où l'exclusion du privilège du chef de la cargaison venait à s'imposer sur le plan international et dans chacun de nos pays voisins, la position belge pourrait alors être revue. Il convient à ce propos de noter que les intéressés à la cargaison bénéficient déjà d'un traitement particulièrement favorable en droit maritime belge.

3.376. La position des créances du chef d'avaries communes est étroitement liée à la question du privilège du chef de la cargaison. Dans les conventions qui reconnaissent le privilège pour contributions du bâtiment aux avaries communes, ce privilège prend même rang que le privilège pour assistance (ainsi dans la Convention privilèges sur navires de 1926, la Convention privilèges sur navires de 1967 et le Protocole privilèges sur bateaux de 1965). C'est également le cas dans la loi maritime belge. Le lien entre le privilège pour avaries communes et le privilège pour assistance réside dans le fait que l'assistance comprend souvent une opération d'avarie commune et que les deux types d'intervention sont utiles à la collectivité des créanciers en servant l'intérêt général[688]. Le privilège pour avaries communes se situe à nouveau en lien étroit, dans la balance des intérêts, avec les créances du chef de la cargaison dont il vient d'être question. L'on peut conclure de ce qui précède que le privilège actuellement reconnu en Belgique du chef de contribution du bâtiment aux avaries communes est conforme à la pratique internationale. Se pose toutefois la question de la justification de sa primauté sur les hypothèques. D'après Flach, une telle primauté n'est pas justifiée[689]. Selon la conception internationale courante, il semble défendable de maintenir la primauté sur les hypothèques en Belgique. Avec le maintien du privilège du chef de la cargaison, l'on témoigne de la position forte des intéressés à la cargaison. Comme il a déjà été exposé, et sous réserve de l'application d'un nouveau régime des droits de préférence, il n'existe toutefois aucune raison justifiant le rangement de ce privilège dans le groupe le plus élevé, comme l'avait réclamé l'ABDM en 1964[690].

- LA POSITION DES TIERS VICTIMES D'UN DOMMAGE

3.377. La loi maritime actuelle reconnaît un privilège du chef des indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation et pour les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et

685 Cf. en général Livre Bleu 1, 153-154, n° 1.184.
686 Cf. Smeesters-Winkelmolen, I, 65, n° 45; Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 14, n° 13.
687 Cf., plus précisément, Flach, 170-171.
688 Cf., plus précisément Flach, 119-120.
689 Flach, 122.
690 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.

voies navigables. Le privilège est repris dans la même catégorie que les privilèges du chef de la cargaison et le privilège du chef de lésions corporelles aux passagers ou aux équipages. Ne sont pas privilégiées les indemnités ne résultant pas d'un abordage ou d'un autre accident de la navigation, à moins qu'il ne s'agisse d'une créance pour dommage causé aux ouvrages d'art, reprise séparément. Selon la doctrine belge, il convient d'interpréter le terme « abordage » de manière restrictive, en tant que choc matériel entre deux bâtiments ou plus[691]. Le concept d'accident de navigation étend le privilège à d'autres situations, en ce compris l'endommagement d'un autre bâtiment sans choc matériel[692]. Un certain nombre de sinistres est toutefois exclu, tels que les dommages aux personnes qui ne se trouvent pas à bord, ou le dommage à des personnes qui se situent sur un objet flottant mais qui ne constitue pas un bâtiment. L'incendie et l'explosion à bord d'un bâtiment ne sont pas à considérer comme des accidents de navigation[693]. D'autre part, le privilège en question s'applique aux indemnités pour dommage immatériel, telle que l'indemnité de chômage[694].

3.378. Le privilège du chef des indemnités d'abordage remonte historiquement à la question des propriétaires de navires, en particulier d'Angleterre, qui constituait alors une grande nation navigatrice. Le privilège pour abordage se situe en lien étroit avec le rôle du navire comme objet de la réclamation et avec la question de la responsabilité du propriétaire du navire. À travers le droit de l'abordage transparaît la figure du navire comme responsable lui-même. Le privilège se justifie en outre par des considérations d'intérêt public: la garantie de l'indemnité de la victime du dommage incite à naviguer de manière consciencieuse et exerce, en d'autres termes, une fonction préventive. Enfin, les considérations d'équité jouent également un rôle[695]. Beaucoup de juridictions ont conservé le privilège du chef d'abordage primant les hypothèques, et ce à travers le monde. Lors des travaux préparatoires de la Convention privilèges sur navires de 1967, l'ABDM avait déjà plaidé pour le maintien du privilège des indemnités d'abordage (bien qu'elle rejetait le privilège relatif aux autres accidents de navigation)[696]. Aux Pays-Bas, adoptant en la matière une position exceptionnelle sur le plan international, le privilège du chef des indemnités d'abordage prend actuellement rang après les hypothèques mais un droit de suite lui est attaché. Le souhait de protéger la position des banques titulaires d'une hypothèque sur navire est à nouveau entré en ligne de compte[697].

3.379. La Convention privilèges sur navires de 1967 et la Convention privilèges sur navires de 1993 ont élargi de manière remarquable la définition du privilège pour indemnités d'abordage. Le dommage sur terre est maintenant aussi privilégié. Le type d'objet endommagé ne revêt pas d'importance. Ces conventions font la distinction entre lésions corporelles et dommage matériel, les premières prenant un rang supérieur. Les deux privilèges priment toujours les hypothèques. La Convention privilèges sur navires de 1993 est plus restrictive que sa prédécesseur de 1967 car elle limite le privilège aux créances « en raison de perte ou de dommage matériels », excluant ainsi tout dommage économique[698].

3.380. Sur base de ce qui précède, il paraît souhaitable de continuer à soumettre le privilège du chef de dommage extracontractuel aux conditions limitatives reprises dans la Convention

---

691 Smeesters-Winkelmolen 60-61, n° 43 ; Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 12, n° 13.

692 Comp. Flach, 197, note 276.

693 Cf. Flach, 204.

694 Cf., par exemple, Comm. Anvers, 30 juin 1968, *RHA*, 1969, 75.

695 Cf., plus précisément, Flach, 198-201 ; comp. Hodges-Hill, 450.

696 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.

697 Cf. Flach, 194-197.

698 Cf., plus précisément, Flach, 208-211.

privilèges sur navires de 1926. La raison principale d'une telle limitation est que l'on opte pour le maintien du privilège du chef de dommage à la cargaison. La disparition de ce privilège dans la Convention privilèges sur navires de 1967 et dans la Convention privilèges sur navires de 1993 a d'une certaine manière été compensée par l'élargissement du privilège pour dommage extra-contractuel. Dès lors que l'on souhaite améliorer la position du bailleur de fonds maritime, lorsque cela s'avère possible, il n'est pas souhaitable de conserver le privilège du chef de dommage à la cargaison tout en élargissant celui du chef de dommage extracontractuel.

3.381. Imitant en cela les régimes conventionnels récents et notamment le droit néerlandais, il convient de rejeter le privilège du chef de dommages dûs aux hydrocarbures, aux matières nocives ou à la radioactivité, les victimes étant protégées par des régimes particuliers de responsabilité avec assurance obligatoire (et le cas échéant un fonds d'indemnisation complémentaire). Lier un privilège à ces dommages s'avère dès lors superflu[699].

3.382. Le privilège pour dommages aux ouvrages d'art des ports belges entre aujourd'hui dans la sphère de compétence des législateurs régionaux. Au vu de ce qui précède, le principe de proportionnalité ne fait ressortir aucune objection au maintien en l'état du privilège, même si cela contrevient à la position de l'ABDM en 1964[700]. Les administrations portuaires sont souvent confrontées à ce type de dommages et ne disposent pas, dans l'état actuel du droit, d'un droit administratif de rétention sur le bâtiment. La Belgique n'a pas davantage fait usage de la possibilité, offerte par la Convention LLMC, de régler par préférence les dommages aux ouvrages d'art sur le fonds de limitation. Il paraît donc raisonnable de réintroduire ce privilège par décret ou ordonnance.

- LA POSITION DES BANQUES ET DES ARMATEURS

3.383. La position des banques est dérivée de celle des créanciers privilégiés. À travers les différentes adaptations proposées ci-avant, la position des créanciers hypothécaires peut s'améliorer considérablement sans pour autant compromettre les autres intérêts considérés comme essentiels en Belgique. Les modifications les plus importantes sont la suppression du privilège du chef de contrats passés par le capitaine et, lorsque cela s'avère justifié, l'approche limitative des privilèges déjà existants. À ce sujet, la tendance des récentes conventions internationales, visant à étendre certains privilèges (en particulier pour dommages extracontractuels) n'a consciemment pas été suivie. La position des banques peut également s'améliorer grâce notamment à la limitation de la durée des privilèges sur bâtiments. Comme il sera exposé ci-après[701], la Belgique adopte ici une position remarquable sur le plan international. Concernant les intérêts spécifiques des armateurs, il convient de noter que la restriction du domaine et de la durée des privilèges sur bâtiments ne favorise pas seulement le financement mais également la sécurité juridique en cas d'aliénation volontaire d'un bâtiment. La limitation en question réduit ipso facto le risque que des privilèges occultes, nés ailleurs et parés d'un droit de suite, ne réserve une mauvaise surprise à l'acquéreur du bâtiment.

3.384. Au-delà du réarrangement de la position respective des créanciers, l'actualisation du régime légal des hypothèques sur bâtiments peut également s'avérer utile aux parties à un projet de financement de bâtiment. Bien que peu de problèmes aient été signalés sur ce point lors de la première consultation, il ressort d'une analyse de droit comparé, d'une étude des pratiques contemporaines du financement des bâtiments et de discussions avec les parties concernées que

699 Cf. e.a., Flach, 191-192 et 210.
700 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 132.
701 Cf. *infra*, n° 3.473.

l'on peut éviter un certain nombre d'obstacles d'ordre juridique-technique compliquant les techniques de financement actuellement en vigueur – comme l'hypothèque pour toute somme – et que l'on peut rendre la législation existante davantage transparente grâce à l'incorporation dans le Code belge de la navigation de toutes les règles applicables – en ce compris celle de la loi hypothécaire belge. Le cadre légal des hypothèques sur bâtiments doit offrir aux parties le plus de flexibilité possible. Le besoin de rendre les bâtiments non-commerciaux susceptibles d'hypothèque se fait également sentir. Il convient aussi de considérer les bateaux résidentiels, les bateaux de plaisance et le patrimoine navigant. Une telle adaptation est en général soutenue tant par les propriétaires de bâtiments, les banques et les praticiens du droit que par le secteur du patrimoine navigant. Le VCM fait remarquer que les propriétaires d'embarcations historiques sont actuellement tenus de souscrire personnellement un crédit cher, de faire hypothéquer un bien immobilier ou même d'avoir recours à l'enregistrement et aux hypothèques à l'étranger (en France ou aux Pays-Bas). Une telle situation s'avère fâcheuse pour le secteur du crédit belge et des chantiers navals belges.

- DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ

3.385. L'on a insisté à plusieurs reprises sur l'intérêt considérable que revêt le régime de DIP en matière de privilèges et d'hypothèques sur bâtiments. En particulier, l'on a relevé que le régime actuel de DIP en Belgique, qui renvoie à la législation du pavillon ou à la législation de l'enregistrement, sert les intérêts belges de manière défectueuse. À la lumière des modifications proposées ci-avant dans le domaine du droit matériel des privilèges et des hypothèques sur bâtiments, l'application de la loi du for s'avère davantage souhaitable pour la question de l'existence et du rang des privilèges sur bâtiments. L'on peut avancer plusieurs raisons justifiant une telle position.

Premièrement, l'application de la loi du for offre la sécurité juridique à chacune des parties en situant l'instance en Belgique et cette règle contribue à la simplicité, à l'efficacité et à la rapidité de la procédure. L'on évite ainsi les débats compliqués, l'insécurité, l'imprévisibilité et la perte de temps résultant de la recherche d'un droit étranger souvent inaccessible et incertain. En particulier, chacun des contractants et chacune des parties à la procédure intervenant en Belgique connaît dès le départ la position qu'il aura en cas d'éventuel concours.

Deuxièmement, l'application de la loi du for se justifie car les privilèges sur bâtiments surviennent souvent dans le cadre d'une saisie sur bâtiment, laquelle est également régie par la loi du for. En outre, cette solution correspond au Règlement sur l'insolvabilité qui prévoit l'application de principe de la *lex rei sitae* en cas de faillite de l'armateur. Cette solution est également conforme aux conventions relatives aux privilèges et aux hypothèques sur bâtiments qui désignent expressément la loi du for comme régissant toutes les questions de procédure.

Troisièmement, en lien avec ce qui précède, il convient de noter que différents privilèges sur bâtiments s'analysent en réalité en un droit de prélèvement sur le produit de la vente[702]. Cette situation s'accentue encore davantage à travers la création des droits de préférence, conformément aux récentes conventions et à la doctrine belge de droit commun. Dans cette optique, il est tout à fait logique que la totalité du partage se produise selon la loi du for.

Quatrièmement, l'application de la loi du for est intéressante pour les intérêts commerciaux belges et ceux présents dans les ports belges . À travers l'intégration du privilège pour frais *in custodia legis* et du privilège pour dommages à la cargaison, les créanciers concernés sont assurés, grâce à la loi du for, du respect de leur privilège par les tribunaux belges. Leur position se voit dès

[702] Cf. e.a., Peeters, I., « Internationaal privaatrecht », dans OVH (octobre 1992), 50, n°104.

lors renforcée par rapport à la situation actuelle, laquelle prévoit en principe l'application de la loi du pavillon. Plus généralement, l'application de la loi locale s'avère être une solution efficace lorsque la cause concerne majoritairement des créances de parties locales[703]. En ce qui concerne les bailleurs de fonds maritimes et les armateurs, le nouveau régime des privilèges sur bâtiments s'avère intéressant car il supprime un certain nombre de privilèges difficilement justifiables ou même injustifiés. La position des créanciers à une saisie pratiquée sur un bâtiment belge dans un port étranger ne peut évidemment être directement influencée par le Code belge de la navigation. Si le DIP étranger renvoie à la législation du pavillon et tolère le renvoi, la loi du for étranger trouvera application, laquelle, dans de nombreux cas, sera encore plus favorable au bailleur de fonds maritime.

Cinquièmement, deux de nos importants pays voisins, l'Angleterre et la France, appliquent la loi du for et cette dernière fait office de critère complémentaire aux Pays-Bas. Comme il a été vu, de nombreux autres états font application de la loi du for – outre les états du pavillon concurrents influencés par le droit anglais, comme la Chine. En d'autres termes, adopter la loi du for ne placerait certainement pas la Belgique dans une position isolée.

Sixièmement, il semble que les régimes alternatifs soulèvent pas mal de problèmes. La *lex registrationis* ne complique pas seulement la procédure mais elle mène également souvent à un résultat discutable en présence d'un enregistrement sans lien substantiel. L'on renvoie à cet égard aux critiques formulées par des auteurs autorisés, comme Boonk[704] et Tetley. Ce dernier exprime son scepticisme de manière très parlante :

> *Law of the flag, as a rule of choice of law in the present context, results in "flag shopping" as nefarious as "forum shopping". And can every supplier of bunkers know the law of every flag ? What is the law of Vanuatu as to crew liens, liens for repairs and ship mortgages, priorities and conflicts of law ? What is the law of Panama, of Liberia, of Ruritania and of Liliput in these matters ?*
> *The law of the flag is a most "venerable institution", as was stated in 1959 by the Supreme Court of the United States in Lauritzen v. Larsen, but it is less venerated today, with 40 % of the world's international fleet under flags of convenience*[705].

Comme il a été exposé ci-avant[706], il arrive même que des états du pavillon soient en défaut de développer une législation maritime et qu'ils ne connaissent, en d'autres termes, absolument aucun régime relatif aux privilèges sur navires. Dans la pratique internationale, il arrive ainsi couramment que des créanciers dûment privilégiés demeurent totalement démunis. Du reste, lorsqu'il est « manifestement impossible » d'identifier en temps utile le contenu du droit étranger, le juge belge appliquera le droit belge – conformément à l'article 15, § 2 du CDIP.

Le critère de la *lex registrationis* requiert en outre des règles spéciales pour l'enregistrement de l'affrètement coque nue et pour les embarcations qui n'ont pas de nationalité ou qui ne sont pas enregistrées ou immatriculées, comme les bateaux de navigation intérieure en Belgique (jusqu'à une certaine hauteur)[707]. Il convient de relativiser fortement la position, souvent citée, selon laquelle la *lex registrationis* offre davantage de stabilité et de sécurité juridique aux créanciers car, en l'absence de publicité, l'existence d'une créance privilégiée est de toute manière inconnue tant des créanciers hypothécaires que des autres créanciers privilégiés. À cela s'ajoute le fait que des

---

703 Dans ce sens Bonassies et Scapel (cf. *supra*, n° 3.292) et également Carbone, S.M., *Conflits de lois en droit maritime,* Leiden / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, 280-281.
704 Cf. *supra*, n° 3.300 et la référence qui y figure.
705 Tetley, MLAC, 583.
706 Cf. *supra*, n° 3.316.
707 La problématique de l'application de la loi maritime belge aux bateaux de navigation intérieure belges, non enregistrés et « sans pavillon » n'a, du reste, pas reçu beaucoup d'attention jusqu'à présent.

conflits désagréables peuvent surgir suite au changement de nationalité du bateau[708]. Il y a lieu de rejeter également la solution de la *lex causae* car le droit choisi par les parties s'avère souvent très difficile à identifier, parce que ce dernier peut difficilement déterminer les droits relatifs des tiers, parce qu'il s'agit souvent de créances extracontractuelles (qui peuvent du reste naître en haute mer, point sur lequel le droit international privé de l'acte illicite offre tout aussi peu de clarté) et parce qu'une multitude de juridictions risquent d'émerger dont la loi du for devra de toute façon trancher le rang respectif. Ces systèmes de combinaison, existant dans certains pays, ne sont pas pragmatiques. Ce constat s'applique d'autant plus aux systèmes cumulatifs, également prévus par certains états, qui, par exemple, ne reconnaissent un privilège que s'il existe selon la loi du pavillon et selon la *lex causae* et/ou la loi du for. De tels régimes cumulatifs paraissent très équilibrés et mènent à première vue au traitement favorable des créanciers hypothécaires, mais ils sont très difficilement applicables et ils sont souvent imprévisibles quant à leur aboutissement. Dans une certaine mesure, ils cumulent les problèmes propres à chaque règle de conflit de lois.

Dans l'ensemble, il convient de se conformer à la position de Rodière, lequel avait conclu, après examen des avantages et des inconvénients liés aux différentes alternatives, que « bâtir sur ce champ de ruines est difficile »[709], mais que, à défaut d'harmonisation internationale, la loi du for présente aujourd'hui la solution la moins mauvaise.

E) CONCLUSION

3.386. La critique de la loi maritime détaillée ci-avant, en matière du statut privilégié des créances, montre que le régime belge actuel, basé sur la Convention privilèges sur navires de 1926, est partiellement dépassé, qu'il se démarque du régime de la plupart de nos pays voisins et de la plupart des nations navigatrices et commerçantes, qu'il est relativement défavorable aux bailleurs de fonds maritimes et au pavillon belge et qu'il est rejeté par le secteur des banques et des armateurs. D'autre part, une importante partie des intéressés rejettent les alternatives plus actuelles constituées par les régimes conventionnels de 1967 et 1993 car ces derniers suppriment le privilège du chef de dommage à la cargaison. En outre, ces régimes ne rencontrent qu'un succès très limité sur la scène internationale. Le développement d'un régime légal proprement belge s'impose donc logiquement, au sein duquel le droit des privilèges et des hypothèques sur bâtiments serait actualisé et où la position des bailleurs de fonds maritimes, et donc du pavillon, serait renforcée mais où aucun préjudice ne serait porté aux intéressés à la cargaison et aux intérêts à considérer comme essentiels pour la Belgique. Cette conclusion requiert de la Belgique qu'elle rompe avec la Convention privilèges sur navires de 1926, sans pour autant se lier à une quelconque autre convention. Ce choix d'un régime national indépendant des conventions n'est certainement pas unique, considérant la situation de nos pays voisins. En outre, l'introduction d'un régime national n'interdit en rien la recherche d'inspiration dans l'un ou l'autre des régimes conventionnels, lorsque cela s'avère nécessaire. En d'autres termes, naviguer selon sa propre route n'exclut en rien une certaine adhésion aux tendances internationales.

La rupture avec la Convention privilèges sur navires de 1926 n'empêche pas non plus que la Belgique en demeure dépositaire[710]. Ceci est souhaitable eu égard à la position traditionnelle de la Belgique en tant que berceau du CMI et de l'unification internationale du droit maritime.

3.387. En matière de DIP, le régime belge actuel, quoique théoriquement défendable, est relativement peu pragmatique pour la pratique du droit et plutôt inintéressant pour les intérêts

[708] Cf. à ce propos Völlmar, 41, n° 47.
[709] Rodière LN, 172, n° 138.
[710] Cf. L. Caflisch dans Corten, O. et Klein, P., *Les conventions de Vienne sur le droit des traités*, III, Bruxelles, Bruylant, 2006, 2686, n° 18.

économiques concernés. Il est hautement préférable, pour diverses raisons, d'élaborer un nouveau régime qui régirait le privilège des créances selon la loi du for. Il y aura lieu de rendre inapplicable l'article 89 du CDIP en ce qui concerne les bâtiments visés par le Code belge de la navigation.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

B.1.1. ARTICLE 3.1. DÉFINITIONS [LA NOTION DE SÛRETÉ SUR BÂTIMENT]

A) TEXTE DE LOI

3.388.

Article 3.1. Définitions

Dans le présent Code, l'on entend par :
21° « sûretés sur bâtiments » : les droits de préférence sur bâtiments, les privilèges sur bâtiments, les droits de rétention sur bâtiments et les hypothèques sur bâtiments régies au Chapitre 3 du Titre 2;

B) COMMENTAIRE

3.389. La disposition proposée donne une définition du concept de sûretés sur bâtiments. Ce concept englobe les droits de préférence sur bâtiments, les privilèges sur bâtiments, les droits de rétention sur bâtiments et les hypothèques sur bâtiments. Comme ailleurs dans l'Ebauche du Code belge de la navigation, l'on a opté pour les termes « sur bâtiments » afin d'indiquer clairement qu'il s'agit de concepts et de règles propres à la navigation maritime et intérieure. Le terme privilège *maritime*, beaucoup utilisé dans la pratique, est source de confusion car le régime visé est tout autant applicable aux bateaux de navigation intérieure, et même à toutes les embarcations qui répondent à la définition du bâtiment reprise à l'article 3.1, 1° de l'Ebauche du Code belge de la navigation. Le terme *scheepsvoorrecht* est du reste déjà utilisé par la doctrine[711]. Le concept nouveau de droits de préférence sur bâtiments sera commenté en détail ci-après[712].

L'introduction du terme de sûretés sur bâtiments est d'autant plus profitable que le droit commun a été expressément déclaré inapplicable en la matière (cf. en particulier l'article 3.33). L'usage du terme global de sûretés sur bâtiments se justifie finalement par règle selon laquelle le Code belge de la navigation exclut expressément la création d'autres sûretés sur bâtiments (cf. article 3.35, § 1).

711 Cf. par exemple Kluyskens VI, 138, n° 137.
712 Cf *infra*, n° 3.431 ; cf. *supra*, n° 3.327.

B.1.2. ARTICLE 3.1. DÉFINITION [LA NOTION DE VOYAGE]

A) TEXTE DE LOI

3.390.

Article 3.1. Définitions

Dans le présent Code, l'on entend par:
22° « voyage » : tout déplacement d'un bâtiment entre deux ports;

B) COMMENTAIRE

3.391. La définition du voyage dictée par la disposition proposée a été introduite en vue d'apporter la clarté sur le rang respectif des privilèges sur bâtiments (cf. article 3.47). Comme indiqué dans le commentaire[713], la définition vise le déplacement d'un port à un autre, si bien que le seul déplacement au sein d'un même port ne peut être considéré comme un voyage.

Lors de la rédaction finale de l'Ebauche du Code belge de la navigation, l'on examinera la mesure dans laquelle cette définition peut également s'appliquer aux autres sections du code. Le cas échéant, il conviendra d'intégrer la définition dans la section spécifique (ou les sections spécifiques) pour laquelle elle est pertinente.

B.1.3. ARTICLE 3.32. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

3.392.

Chapitre 4 – Sûretés sur bâtiments

Section 1 – Dispositions générales

Article 3.32. Application internationale

§ 1. Les hypothèques, mortgages et droits réels de même nature inscriptibles ou susceptibles d'être inscrits d'une autre manière sur un bâtiment existant ou en construction sont régis par le droit de l'État où le bâtiment existant ou en construction a été enregistré ou immatriculé.
En cas d'inscription dans un registre d'affrètement coque nue, le droit de l'État du registre d'origine est maintenu.
Le droit visé aux alinéas précédents est le droit applicable lorsque les droits sur le bâtiment sont invoqués. L'acquisition et la perte des droits sur un bâtiment sont toutefois régies par le droit applicable au moment où surviennent les actes ou les faits qui sont invoqués comme base de l'acquisition ou de la perte.
Le droit visé aux alinéas précédents règle notamment:
1° les sûretés visées à l'alinéa 1er qui peuvent grever un bâtiment existant ou en construction et la nature et le contenu de ces sûretés;

713 Cf. *infra*, n° 3.458.

2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent et leurs rapports mutuels;
3° les titulaires de ces sûretés;
4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;
5° leurs rangs respectifs, sans préjudice des §§ 2 et 3.

§ 2. Les droits de préférence sur bâtiments et les privilèges sur bâtiments sont régis par le droit de l'État du tribunal devant lequel ces droits sont exercés.
Le droit visé à l'alinéa précédent règle notamment:
1° les sûretés visées à ces alinéas qui peuvent grever un bâtiment existant ou en construction et la nature et le contenu de ces sûretés;
2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent et leurs rapports mutuels;
3° les titulaires de ces sûretés;
4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;
5° leurs rangs respectifs et leur rang vis-à-vis d'autres créances et droits, en ce compris ceux visés au § 1er.

§ 3. L'opposabilité aux tiers des droits de rétention est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel le bâtiment existant ou en construction se trouve lorsque ces droits sont invoqués.

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

B) COMMENTAIRE

3.393. Comme on l'a déjà exposé ci-avant[714], une règle de DIP bien formulée constitue l'élément clé d'une bonne réglementation légale en matière de sûretés sur bâtiments. Il a été expliqué notamment que la réglementation belge actuelle, qui renvoie en matière de privilèges à la *lex registrationis*, sert mal, voire pas du tout, les intérêts en cause, et que dans la lignée de la jurisprudence antérieure et du droit de plusieurs autres États, parmi lesquels l'Angleterre et la France, il est on ne peut plus souhaitable de s'en référer à la *lex fori* (ou à la *lex concursus*, c'est-à-dire la loi du tribunal devant lequel le concours est exercé)[715]. Ce droit règle également le rang qu'occupent les privilèges sur bâtiments par rapport aux hypothèques sur bâtiments (cf. § 2, alinéa 2, 5°). En cas de saisie entraînant l'application de privilèges sur bâtiments, la *lex fori* coïncidera normalement avec l'État sur le territoire duquel le bâtiment existant ou en construction se trouve au moment où ces droits sont exercés.

3.394. En revanche, les aspects liés au droit des biens[716] des hypothèques sur bâtiments et des droits comparables sont régis, en vertu d'une règle très largement admise au plan international, par la loi de l'État d'enregistrement[717]. La formule « hypothèques, mortgages et droits réels de même nature, inscriptibles ou susceptibles d'être inscrits d'une autre manière » s'inspire de la terminologie utilisée dans la Convention privilèges sur navires de 1993, et de l'article 1468, q) du C. jud. pour ce qui concerne la traduction en néerlandais de « mortgages » par « scheepsverbanden ». De manière générale, l'article proposé vise toutes les sortes de sûretés

714 Cf. *supra*, n° 3.316.
715 Cf. *supra*, n° 3.316 et 3.385.
716 Pas ceux relatifs au droit des contrats.
717 Cf. *supra*, n° 3.243.

réelles sur bâtiments existant ou en construction, indépendamment des notions et des définitions spécifiques en Belgique.

3.395. Le fait que les droits en question demeurent régis, en cas d'affrètement coque nue, par le registre d'origine, est également largement consacré au plan international[718]. La règle proposée vaut également pour la possibilité de mise en possession du bâtiment (cf. art. 3.73). La réglementation correspondante, actuellement consignée dans la loi belge du 4 septembre 1908, vaut seulement pour les hypothèques sur bâtiments soumises au droit belge[719].

3.396. En cas de (simple) exercice d'un droit de rétention, le droit applicable en matière d'opposabilité est celui de l'Etat sur le territoire duquel le bâtiment ou le chantier se situe (§ 3). Les aspects contractuels du droit de rétention sont régi par le DIP commun, en particulier le Règlement Rome I. Le droit applicable au contrat en vertu du Règlement Rome I régit notamment « dans les limites des pouvoirs attribués à la juridiction saisie par son droit procédural, les conséquences de l'inexécution totale ou partielle de ces obligations, y compris l'évaluation du dommage dans la mesure où des règles de droit la gouvernent » (article 12.1.c) du Règlement Rome I). En ce qui concerne les modalités d'exécution et les mesures à prendre par le créancier en cas de défaut dans l'exécution, on aura égard à la « loi du pays où l'exécution a lieu » (article 12.2). Ces règles n'exercent toutefois aucune influence sur le statut de droit des biens des marchandises concernées[720].

3.397. Le fait que la *lex fori* régit le droit procédural n'est nullement remis en cause. Ceci est d'ailleurs confirmé implicitement par la Convention sur la saisie des navires de 1952 (art. 2 et 4).

3.398. Lors de la rédaction de la disposition proposée, il a été tenu compte de la Convention privilèges sur navires de 1993 (art. 2) et de la Convention navires en construction 1967 (art. 6 et 7). En outre, la formulation a été mise en adéquation avec celle de l'article 3.4. proposé ici.

3.399. Comme déjà indiqué[721], la loi d'introduction abrogera l'article 89 du CDIP en ce qui concerne les bâtiments au sens du Code belge de la navigation.

3.400. Il est inutile d'introduire des dispositions dérogatoires pour les navires d'Etat ou certaines catégories de ces derniers en matière de sûretés sur bâtiments. Tout d'abord, il convient de rappeler que l'article 1, § 3 de la loi belge relative à l'enregistrement des navires déclare le Titre I de la loi maritime – régissant les privilèges et les hypothèques sur navires – applicable aux navires qui ne sont pas ou pas habituellement utilisés à des opérations lucratives. Ensuite, l'Ebauche du Code belge de la navigation a pour objectif général de soumettre au maximum les bâtiments d'Etat au droit de la navigation[722]. L'application de la disposition proposée aux bâtiments d'Etat ne porte pas préjudice à l'insaisissabilité de certains navires d'Etat, en particulier des navires de souveraineté belges et étrangers[723]. Cette insaisissabilité implique par exemple que les privilèges sur bâtiments ne puissent être invoqués dans le contexte des procédures de saisie[724]. Il convient

718 Cf. *supra*, n° 3.94.
719 Delwaide SB, 286, n° 247.
720 Cf. Nuyts, A., « Le droit de rétention en droit international privé: quelques observations sur le rôle de la loi de l'obligation, de la loi réelle, et de la loi du lieu d'exécution », *TBBR* 1992, (30), en particulier 49, n° 37.
721 Cf. *supra*, n° 3.387.
722 Cf. e.a. Livre Bleu 1, 80, n° 1.217 et plus précisément Livre Bleu 2.
723 Cf. Livre Bleu 10.
724 L'on a indiqué, lors de la préparation de la Convention sur les navires d'Etat de 1926, qu'il arrivait en France que l'Etat constitue une hypothèque sur les navires de guerre en construction afin de garantir les avances payés au chantier (cf. le rapport de Ripert dans Comité Maritime International, *Conférence de Londres. Octobre 1922 (Bulletin N° 57)*, Anvers, J.-E. Buschmann, 1923, (61), 63-64).

également de rappeler la règle selon laquelle les personnes morales de droit public ne peuvent en principe tomber en faillite.

B.1.4. ARTICLE 3.33. AUTRE RÉGLEMENTATION

A) TEXTE DE LOI

3.401.

Article 3.33. Autre réglementation

§ 1er. Le présent chapitre ne porte pas atteinte en particulier:
1° au Règlement (CE) nº 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité;
2° à l'article 119 du Code de Droit International Privé.

§ 2. La loi hypothécaire ne s'applique pas aux sûretés maritimes.

B) COMMENTAIRE

3.402. Au sujet de la disposition proposée, il convient d'abord de rappeler l'option qui a été prise de clarifier au maximum dans le Code belge de la navigation les liens avec les autres réglementations[725]. Il y a également lieu de rappeler la disposition générale intégrée dans l'Ebauche, accordant la primauté au droit supranational et international (article 2.2).

En particulier, le paragraphe 1 proposé confirme la préséance du Règlement relatif aux procédures d'insolvabilité et de l'article 119 du CDIP[726].

3.403. La loi maritime déclare plusieurs dispositions de la loi hypothécaire applicables aux hypothèques sur navires (voyez l'art. 25, alinéa 2, l'art. 26, alinéa 3, l'art. 30, dernier alinéa, l'art. 42 et l'art. 45, dernier alinéa). Il y a unanimité pour dire que seules les dispositions de la loi hypothécaire citées explicitement par la loi maritime sont applicables[727]. Étant donné que dans un souci de transparence et d'applicabilité, l'on a choisi de reprendre intégralement dans le Code belge de la navigation toutes les dispositions pertinentes de la loi hypothécaire[728], l'on peut simplement stipuler dans le nouveau code que la loi hypothécaire dans son ensemble ne s'applique pas aux sûretés sur bâtiments.

B.1.5. ARTICLE 3.34. DISPOSITIONS DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

3.404.

Article 3.34. Dispositions dérogatoires

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

725 Cf. e.a. Livre Bleu 1, 142 et s., n° 1.164 et s.
726 Cf. *supra*, n° 3.278-3.280.
727 Cf. e.a. Straatman, art. 25 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 2, n° 3.
728 Cf. *infra*, n° 3.384.

B) COMMENTAIRE

3.405. La disposition proposée confirme que les dispositions du chapitre concernant les sûretés sur bâtiments revêtent en principe un caractère impératif (certaines dispositions sont également d'ordre public ; voyez l'article 3.76 sur la publicité).

B.1.6. ARTICLE 3.35. TYPES DE SÛRETÉS SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.406.

Article 3.35. Types de sûretés sur bâtiments

§ 1er. Sans préjudice d'une clause de réserve de propriété, les droits de préférence entre les créanciers d'un bâtiment ou d'un bâtiment en construction résultent exclusivement de sûretés sur bâtiments ou d'un nantissement visé au § 2.

§ 2. Seul un bâtiment non enregistré ou non immatriculé peut faire l'objet d'un nantissement au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

§ 3. Un bâtiment existant ou un bâtiment en construction ne peut faire l'objet d'un nantissement pour garantir une obligation commerciale ou d'une mise en gage du fonds de commerce.

B) COMMENTAIRE

3.407. Le § 1er proposé est une reformulation du principe énoncé à l'article 19, première phrase, de la loi maritime. Cette dernière disposition prévoit que les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. La jurisprudence admet unanimement la théorie selon laquelle le régime des privilèges sur navires basés sur la loi maritime exclut l'exercice des privilèges de droit commun[729]. Cette théorie se base en partie sur l'article 23, § 1er, de la loi maritime, qui dispose que sont « seules » privilégiées les créances y citées, et coïncide incontestablement avec l'intention du législateur[730]. Selon la doctrine la plus autorisée en la matière, l'exercice des privilèges généraux du droit commun est également exclu[731]. La disposition proposée ici confirme ce point de vue. Sur le plan politique, elle se justifie notamment par la nécessité d'encourager le crédit maritime à long terme; si la situation du bailleur de fonds maritime pouvait être ébranlée par l'exercice de toutes sortes de privilèges de droit commun, elle serait fort peu attractive. En outre, il aurait été illogique d'exclure les privilèges spéciaux de droit commun mais d'admettre en revanche les privilèges généraux de droit commun, qui ne prennent

729 Cf. e.a. Gand, 12 juin 1933, *Jur. Anv.*, 1933, 289, *Rev. Not. B.*, 607, et la note de J. Van Houtte, « Les privilèges de droit commun peuvent-ils être invoqués en matière maritime et fluviale ? » ; Bruxelles, 5 mai 1969, *RHA*, 1969, 422, *R.W.*, 1968-69, 1854, *Pas.*, 1969, II, 191 ; Comm. Bruges, 24 avril 1952, *R.W.*, 1951-52, 1801 ; Comm. Ostende, 28 juin 1962, *R.W.*, 1962-63, 561 ; Comm. Anvers, 8 septembre 1967, *RHA*, 1968, 262 ; Comm. Anvers, 14 mai 1968, *R.W.*, 1968-69, 1856 ; Aeby-Deceuninck, HBAR, 47, n° 48; Aeby-Deceuninck RN, 33, n° 62 ; De Decker, 15, n° 27 ; Engels, 17-18 ; Hennebicq II.II, 212-214, n° 583 ; *R.P.D.B.*, v° Navire-navigation, n° 81 ; Smeesters-Winkelmolen I, 54 ; n° 34 ; Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 6, n° 4 ; Verstrepen, W.P. dans Huybrechts, M. e.a., « Belgium », in IEL Transport Law (January 1994), 57, n° 63 ; autre appréciation de Roland-Huybrechts-Roland, 85-86, n° 4.

730 Cf. e.a. Hennebicq II.II, 212-214, n° 583.

731 Cf. e.a. De Page-Dekkers VII, 217, n° 274 ; *contra* Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 7-8, n° 6 et 22, n° 27.

normalement rang qu'après les privilèges spéciaux (article 26 de la loi hypothécaire), et de leur octroyer ainsi une position qu'ils n'ont pas en droit commun. De même, l'on n'a nullement jugé nécessaire d'abandonner la théorie belge actuelle au profit de la théorie française, dans laquelle les créanciers privilégiés de droit commun prennent rang après l'hypothèque sur navire[732]. Une telle disposition compliquerait le régime juridique sans produire dans la pratique un intérêt démontrable. En outre, l'on a également renoncé à introduire après l'hypothèque sur bâtiment des privilèges sur bâtiments de second rang; les privilèges de droit commun doivent *a fortiori* rester en dehors du champ d'application. En ajoutant à la disposition proposée ici le mot « exclusivement», l'on précise en tout cas que *tous* les privilèges de droit commun sont effectivement exclus. Pour éviter tout malentendu, l'article souligne la possibilité d'une clause de réserve de propriété[733], qui devient opposable moyennant son inscription conformément à l'article 3.77 commenté ci-dessous.

3.408. Les paragraphes 2 et 3 proposés permettent de clore des questions actuellement contestées en droit belge[734]. Pour diverses raisons, l'on a choisi d'exclure aussi bien le nantissement que la mise en gage du fonds de commerce par rapport aux bâtiments enregistrés et immatriculés; un gage civil demeure exceptionnellement possible uniquement en ce qui concerne les bâtiments non enregistrés et non immatriculés.

En ce qui concerne le gage avec dépossession dont les bâtiments pourraient bel et bien faire l'objet, conformément à un certain courant doctrinal[735], il convient tout d'abord de souligner que ce type de sûreté, compte tenu de l'exigence de la dépossession, est pratiquement inutile, car si le débiteur doit céder le bâtiment, il ne pourra plus non plus générer à partir de celui-ci les revenus nécessaires au remboursement de la dette[736]. Étant donné que le gage avec dépossession n'est pas soumis à des formalités de publicité, il peut en outre réserver des surprises aux autres créanciers. Malgré tout, la législation néerlandaise autorise la mise en gage de navires non immatriculés (art. 197 et 788 du Livre 8 du NBW)[737]. Cette règle est liée à l'interdiction de mise en gage de bateaux de navigation intérieure immatriculés résultant du protocole relatif aux privilèges sur bateaux de 1965 (art. 3)[738]. Comme nous l'avons exposé ci-dessus[739], les Pays-Bas ont étendu ce régime conventionnel aux navires. De même, en Allemagne, les navires non immatriculés ne peuvent faire l'objet d'un gage de droit commun, réglementé par le Code civil[740]. Pour le Code belge de la navigation, l'on a choisi d'apporter une nuance comparable à celle du droit allemand et néerlandais, et de conserver la possibilité d'un gage civil pour les bâtiments non enregistrés et non immatriculés. Dans le Code belge de la navigation, il s'agira par définition de bateaux exploités de manière non professionnelle. Conformément à l'article 3.79, aucune hypothèque sur bâtiment ne pourra être inscrite sur ces bateaux. Aussi longtemps qu'il n'a pas été opté pour l'enregistrement ou l'immatriculation, aucune hypothèque sur bâtiment ne peut donc être inscrite. Le gage civil de droit commun reste donc possible et s'inscrit dans la ligne de la flexibilité poursuivie par l'ensemble du code. Il est vrai que dans la pratique, la possibilité latente d'opérer un gage civil n'aura qu'une importance marginale, mais la flexibilité mentionnée incite à ne pas exclure

732 Cf. art. 33 *Loi* n° 67-5 et à ce sujet e.a. Bonassies-Scapel, 370, n° 560, et 374, n° 566.
733 Cf. brièvement Dirix-De Corte, 428, n° 610.
734 Cf. surtout Delwaide, L., « De inpandgeving van de handelszaak en het scheepskrediet », *LA Tricot*, (175), 213-214, n° 52-53 ; Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 6-7, n°6. Il faut ajouter que l'article 2, 4° du décret flamand du 29 mars 2002 portant protection du patrimoine navigant (*MB* 18 mai 2002) reconnaît la possibilité du gage sur patrimoine navigant. Cette possibilité ne porte évidemment pas préjudice à la législation fédérale en matière de droits sur navires.
735 Dirix-De Corte, 315, n° 466.
736 Cf. Cleveringa, 114.
737 Cf. PG Livre 8 du NBW, 266-267 et 729-730.
738 Voyez notamment Flach, 39.
739 Cf. *supra*, n° 3.299.
740 Rabe, 29, n° 31.

totalement la formule. Certes, il est prévu à l'instar du droit néerlandais[741] que le créancier gagiste prendra toujours rang après les créanciers munis d'un privilège sur bâtiment (cf. art. 3.46).

En toute logique, il ne peut être question d'un gage commercial ou d'un nantissement du fonds de commerce. Dès qu'un exploitant maritime entre dans la sphère du droit commercial, il doit se soumettre intégralement au droit de la navigation. Cela signifie que pour les bâtiments exploités à titre professionnel, qui sont obligatoirement enregistrés ou immatriculés, seul le régime des sûretés sur bâtiments établi dans le Code belge de la navigation peut trouver à s'appliquer. Au demeurant, dans un raisonnement comparable, le nantissement du fonds de commerce est jugé impossible vis-à-vis de biens immobiliers parce que leur propriétaire peut recourir au crédit hypothécaire et que la législation sur le nantissement du fonds de commerce cherchait seulement à introduire des sûretés complémentaires et des possibilités de crédit[742]. Dans le secteur de la navigation aérienne, la mise en gage et le nantissement du fonds de commerce ne sont pris en compte comme sûretés à constituer qu'en l'absence de base légale permettant d'établir une hypothèque sur des aéronefs[743]. Le régime des sûretés sur bâtiments proposé dans l'Ebauche du Code belge de la navigation s'entend comme un régime exclusif. Cette exclusivité est notamment nécessaire compte tenu du droit étranger comparable et en vue de garantir la clarté et la sécurité juridique pour les créanciers privilégiés par les sûretés sur bâtiments classiques, qu'il faut préserver de conflits avec des créanciers gagistes. D'ailleurs, l'on n'a pas ressenti jusqu'à présent de nécessité commerciale de rendre le nantissement du fonds de commerce possible pour les bâtiments. De toute manière, même si l'on devait l'instaurer légalement, pour ne pas perturber le régime des sûretés sur bâtiments, il faudrait que le créancier gagiste prenne rang après le titulaire d'une hypothèque sur bâtiment. Cette solution a également été proposée en France[744]. Ce rang inférieur rend peut-être le nantissement par provision inintéressant, d'autant plus que les bâtiments en question constituent sans doute une valeur relativement importante par rapport à l'ensemble du fonds de commerce, et compte tenu de la portée éventuelle des privilèges sur bâtiments. Par conséquent, cela ne vaut pas la peine de l'introduire dans le Code belge de la navigation au travers d'un régime dont la grande complexité sera inévitable. Enfin, il convient de souligner que la loi française relative au nantissement de l'outillage et du matériel d'équipement a été explicitement déclarée inapplicable aux navires[745]. Ceci montre également qu'il vaut mieux écarter autant que possible les formules de nantissement du droit des sûretés sur bâtiments.

3.409. Les dispositions commentées n'empêchent pas de constituer des sûretés de droit commun par rapport à des accessoires du bâtiment qui ne sont pas devenus une partie du bâtiment conformément à l'article 3.1, 12°. À cet égard, il convient toutefois de souligner également que l'article 3.65 commenté ci-dessous prévoit que l'hypothèque sur bâtiment s'étend aux éléments du bâtiment et, sauf clause dérogatoire, aux accessoires du bâtiment et au fret.

---

741 Cf. brièvement Flach, 39 ; cf. supra Cleveringa, 115. En vertu du droit néerlandais, la créance du créancier gagiste prime néanmoins les créances visées à l'article 217 du Livre 8 du NBW (observation de W. van der Velde).

742 Dirix-De Corte, 351, n° 523.

743 Cf. Sagaert, V., « De Unidroit-Conventie betreffende internationale zakelijke rechten op roerend uitustingsmaterieel », *Comm. Voorr. & Hyp.*, Fasc. 23 (juillet 2002), 5-6, n° 3.

744 Cf. Rodière LN, 207-208, n° 170.

745 Cf. l'art. 19, 2° de la *Loi* n° 51-59 du 18 janvier 1951 « relative au nantissement de l'outillage et du matériel d'équipement » ; cf. à cet égard Bonassies-Scapel, 367-368, n° 555 ; Remond-Gouilloud, 166, n° 267 ; Rodière LN, 203-205 , n° 168 ; Vialard, 310, n° 362.

B.1.7. ARTICLE 3.36. NAISSANCE ET PREUVE DES DROITS DE PRÉFÉRENCE SUR BÂTIMENTS ET DES PRIVILÈGES SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.410.

Article 3.36. Naissance et preuve des droits de préférence sur bâtiments et des privilèges sur bâtiments

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

B) COMMENTAIRE

3.411. La disposition proposée reprend en partie l'article 19 de la loi maritime et confirme que tant les droits de préférence sur bâtiments que les privilèges sur bâtiments résultent de la loi. La règle vaut de longue date pour les privilèges mais est en fait tout aussi valable pour les droits de préférence. La deuxième phrase est extraite de la Convention privilèges sur navires de 1926 (art. 11, alinéa 1er), qui n'avait pas été transposée dans la loi maritime et qui doit être corrélée avec la suppression de règles de preuve spécifiques qui prévalaient autrefois en France et aussi en Belgique pour les privilèges sur navires[746].

3.412. Il y a eu peu de réactions à la question soulevée lors de la première consultation, qui était de savoir s'il serait utile d'instaurer également une publicité officielle pour les privilèges, afin de parer aux inconvénients liés à leur caractère occulte. L'on a renoncé à introduire un enregistrement des privilèges sur bâtiments dans le Code belge de la navigation, principalement parce qu'un tel enregistrement est très rare au niveau international[747] et n'est régulé, voire rendu obligatoire, dans aucune des conventions s'y rapportant. Les propositions antérieures visant à imposer l'enregistrement au niveau international, notamment soutenues par la France[748] et même par la Belgique[749], ont trouvé peu d'écho, et même la France ne les a pas introduites dans sa propre législation. L'enregistrement des privilèges n'est d'ailleurs mis en oeuvre par aucun de nos voisins. Certaines législations, notamment la norvégienne, excluent même explicitement l'enregistrement des privilèges[750]. Introduire une possibilité d'inscription en Belgique reviendrait donc à jouer cavalier seul par rapport à la norme internationale. En outre, l'enregistrement de privilèges poserait de nombreux problèmes d'ordre pratique et ne pourrait pas s'inspirer d'expériences étrangères.

---

746 Cf. notamment Ripert II, 79-80, n° 1115.

747 Cf. les notices du document CMI MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 8. L'article 20, alinéa 1 du Code maritime norvégien exclut l'enregistrement de manière expresse :

> *A document can be noted in the Ship Register the purpose of which is to create, modify, assign, pledge, acknowledge or terminate a right in a registered ship. Documents relating to a maritime lien on a ship or the lease or chartering of a ship are exempted.*

748 Document CMI MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 2 ; voyez e.a. Müller, W., « Réflexions sur le régime des privilèges maritimes », *DMF,* 1983, 82-83.

749 Visiblement selon l'ABDM à l'occasion de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967 : cf. Association belge de droit maritime, « Reply », dans Comité maritime international, *XXVIIe Conférence New York*, Anvers, s.d., 132.

750 Art. 20, alinéa 1er du Code maritime norvégien ; cf. à ce sujet Falkanger-Bull-Brautaset, 126.

B.1.8. ARTICLE 3.37. QUALITÉ DU DÉBITEUR

A) TEXTE DE LOI

3.413.

Article 3.37. Qualité du débiteur

Les droits de préférence sur bâtiments et les privilèges sur bâtiments s'établissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit armateur du bâtiment ou du bâtiment en construction, soit employeur de l'équipage.
Toutefois, lorsque le débiteur s'est trouvé dessaisi du bâtiment par un acte illicite et que le créancier ou son successeur n'est pas de bonne foi, aucun droit de préférence sur bâtiment ou privilège sur bâtiment ne peut être exercé.

B) COMMENTAIRE

3.414. Il semble qu'il y ait une unanimité de principe au niveau mondial pour reconnaître que les privilèges sur bâtiments s'établissent indépendamment du fait que le débiteur soit ou non propriétaire du bâtiment en question[751]. L'article 24, § 5, de la loi maritime prévoit que les dispositions de cet article et de l'article 23 sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi. Cette disposition a été extraite de la Convention privilèges sur navires de 1926 (art. 13), étant entendu que dans le texte néerlandais de la législation belge, l'expression plutôt étrange et confuse[752] « un affréteur principal »[753] a été tout aussi curieusement traduite par « eenen bevrachter van het geheel schip »[754]. Les nouvelles conventions formulent le principe de manière différente et plus claire. Ainsi, la Convention privilèges sur navires de 1993 prévoit que les créances privilégiées doivent s'établir « sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire » (art. 4.1)[755]. Il y a eu manifestement unanimité sur le principe qu'aucun privilège n'était établi pour

---

751 Document CMI MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 9. Cf. toutefois Tsimplis, M., « Procedures for enforcement », dans Southampton, (349), 363.

752 Berlingieri AOS, 154, n° 99.120, note de bas de page 127.

753 Le terme a également été employé à l'article 10 de la Convention sur la limitation de responsabilité de 1924.

754 Voyez également la loi d'assentiment publiée au *M.B.*, 1-2 juin 1931. Pour le commentaire, voyez Smeesters-Winkelmolen, I, 85-86, n° 58 ; Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 17, n° 17; pour la France, cf. Bonassies-Scapel, 379-380, n° 574.

755 La mention de « l'armateur-gérant » (« manager » en anglais) a été critiquée au motif que cette partie agit en règle au nom et pour le compte du propriétaire du navire (position d'Alcántara reprise dans Antapassis, A., « Brève analyse de certaines règles tirées de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes », *DMF* 2009, (322), 330). Comp. :

- art. 4.1, dernier alinéa de la Convention privilèges sur navires de 1967 :
  Le terme « propriétaire », au sens du présent article, comprend le locataire coque-nue et tout autre affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.
- art. 7.1 de la Convention privilèges sur navires de 1967 :
  Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent effet, que les créances garanties par ces privilèges soient à la charge du propriétaire, ou à celle du locataire coque-nue ou autre affréteur, de l'armateur gérant ou de l'exploitant du navire.
- art. 16 du protocole privilèges sur bateaux de 1965, ayant inspiré le Code civil néerlandais ;
- art. 8:216 de ce code :
  De vorderingen genoemd in artikel 211, doen een voorrecht op het schip ontstaan en zijn alsdan daarop verhaalbaar, zelfs wanneer zij zijn ontstaan tijdens de terbeschikkingstelling van het schip aan een bevrachter, dan wel tijdens de exploitatie van het schip door een ander dan de reder, tenzij aan deze de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was (cf. également art. 8:826 et PG NBW, 285-286).

des créances contre l'affréteur à temps[756], et encore moins, en suivant logiquement cette même théorie, pour des créances contre l'affréteur au voyage[757].

3.415. Afin de garantir la sécurité juridique et de s'aligner sur la tendance internationale, et pour ne pas exagérer la portée des privilèges sur bâtiments, le texte proposé reprend le choix opéré par la Convention privilèges sur navires de 1993. L'on a également fait usage de la notion d'« armateur » définie ailleurs dans l'Ebauche du Code belge de la navigation[758].

3.416. L'on précise également qu'un privilège sur bâtiment naît lorsque l'équipage dispose d'une créance envers son employeur, même si ce dernier n'est qu'une *crewing* ou *manning agency*[759].

3.417. Pour prévenir tout malentendu, il est confirmé que le fait d'assortir une créance d'un droit de préférence sur bâtiment ou d'un privilège sur bâtiment implique en principe que cette créance soit recouvrable sur le bâtiment (et mène par exemple à une vente forcée), mais cela n'emporte pas l'existence d'une créance personnelle contre le propriétaire du bâtiment[760].

3.418. Suite à la reformulation de la règle énoncée à l'alinéa 2, l'exception jouera lorsque soit le créancier initial, soit le cessionnaire de sa créance ou celui subrogé dans ses droits, seront de mauvaise foi, ou lorsque les deux le seront.

B.1.9. ARTICLE 3.38. CESSION ET SUBROGATION

A) TEXTE DE LOI

3.419.

Article 3.38. Cession et subrogation

La cession d'une créance assortie d'un droit de préférence sur bâtiment ou d'un privilège sur bâtiment, ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, emporte la cession du droit de préférence sur bâtiment ou du privilège sur bâtiment.

B) COMMENTAIRE

3.420. Le droit belge actuel admet qu'un tiers subrogé en vertu d'une disposition légale ou conventionnelle dans les droits du créancier privilégié initial peut continuer à exercer le privilège[761]. Cette règle n'a cependant pas été inscrite dans la loi, ce qui provoque régulièrement des difficultés d'application. La Convention privilèges sur navires de 1926 garde également le silence en la matière. En revanche, la Convention privilèges sur navires de 1967 (art. 9) et la

---

[756] Cf. Berlingieri 1997, 243.

[757] Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht,* 1994, (213), 218 ; dans le même sens, notamment, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation,* Bangkok, United Nations, 1991, 130213-227. Pour les conventions en matière de navigation fluviale et le droit néerlandais, voyez Flach, 93, note de bas de page 48 et PG Livre 8 du NBW, 779.

[758] Cf. Livre Bleu 4.

[759] Cf. *supra*, n° 3.353.

[760] Cf Livre Bleu 4 et Livre Bleu 10.

[761] Cf. e.a. Straatman, art. 23 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 16, n° 15, et les renvois respectifs à la jurisprudence ; Verstrepen, W.P. dans Huybrechts, M. e.a., « Belgium », in IEL Transport Law (January 1994), 77, n° 77.

Convention privilèges sur navires de 1993 (art. 10) énoncent explicitement une disposition[762]. L'on a donc décidé d'inscrire cette règle dans le texte de loi proposé, en précisant il est vrai que la cession s'applique également à l'égard du nouveau titulaire d'une créance assortie d'un droit de préférence sur bâtiment. En effet, il n'y a pas lieu de ne pas appliquer le même principe pour de tels droits.

B.1.10. ARTICLE 3.39. DROIT DE SUITE

A) TEXTE DE LOI

3.421.

Article 3.39. Droit de suite

§ 1. Les sûretés sur bâtiments suivent le bâtiment nonobstant tout changement de propriété, d'enregistrement, d'immatriculation ou de pavillon.

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

B) COMMENTAIRE

3.422. Le texte proposé répète en son § 1er le principe consacré par l'article 20, premier membre de phrase, de la loi maritime, qui repose lui-même, en ce qui concerne les privilèges, sur la Convention privilèges sur navires de 1926 (art. 8). Au plan international, le droit de suite est considéré depuis longtemps comme une caractéristique essentielle des privilèges sur navires et des hypothèques sur navires (cf. e.a. l'art. 8 de la Convention privilèges sur navires de 1993[763]; le § 755 HGB; les art. 39 et 55, alinéa 1er de la loi française n° 67-5; l'art. 215 du Livre 8 du NBW). Alors que la sûreté sur bâtiment protège le créancier bénéficiaire contre les autres créanciers en concours, le droit de suite le protège contre le tiers acquéreur du bâtiment, parce que même en cas de cession, le bâtiment doit continuer à servir de gage. Nous avons déjà exposé ci-dessus les raisons pour lesquelles un droit de suite est également assorti aux droits de préférence[764]. L'octroi d'un droit de suite au titulaire du droit de rétention sur le bâtiment confirme que le droit de rétention est également opposable au tiers acquéreur et aux autres créanciers.

3.423. Le § 2 reprend, en le reformulant légèrement, l'article 21 de la loi maritime[765]. Il n'est pas apparu nécessaire de modifier ce texte. De par sa nature, la règle ne vaut pas pour les droits de préférence sur bâtiments étant donné que ceux-ci sont exercés, par définition, dans le cadre d'une procédure d'éviction déjà entamée. Elle est également dénuée de pertinence vis-à-vis des droits de rétention sur bâtiments.

---

762 Comp. également art. 8:360.5 NBW et art. 71 du Code maritime norvégien mais, par exemple, Tsimplis, M., « Procedures for Enforcement », dans Southampton, (349), 363 (pas de subrogation au profit de l'agent qui paie des gages).

763 Cf. Berlingieri pour plus de détails, 263-264.

764 Cf. *supra*, n° 3.331.

765 Cf. à ce propos, e.a., Hennebicq II.II, 215-216, n° 586.

B.1.11. ARTICLE 3.40. CAUSES D'EXTINCTION DE PRIVILÈGES SUR BÂTIMENTS ET D'HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.424.

Article 3.40. Causes d'extinction de privilèges sur bâtiments et d'hypothèques sur bâtiments

Les privilèges sur bâtiments et les hypothèques sur bâtiments s'éteignent :
1° par l'extinction de l'obligation principale;
2° par la renonciation du créancier;
3° par la vente forcée du bâtiment;
4° par l'aliénation volontaire du bâtiment, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions visées aux articles 3.49 et 3.74.

B) COMMENTAIRE

3.425. La disposition proposée reprend, moyennant une légère reformulation, la disposition commune aux privilèges sur bâtiments et aux hypothèques sur bâtiments énoncée à l'article 37, alinéa 1er, de la loi maritime[766]. Il n'est pas apparu nécessaire de modifier cette disposition.

B.1.12. ARTICLE 3.41. INTERPRÉTATION

A) TEXTE DE LOI

3.426.

Article 3.41. Interprétation

Les droits de préférence sur bâtiments, les privilèges sur bâtiments et les droits de rétention sur bâtiments sont interprétés de manière restrictive.

B) COMMENTAIRE

3.427. La jurisprudence actuelle insiste à juste titre sur la nécessité d'une interprétation restrictive des privilèges sur navires et invoque pour cela différents arguments. Tout d'abord, les privilèges créent une exception à l'équivalence normale entre les créanciers. Deuxièmement, les privilèges nuisent en particulier à la position du créancier hypothécaire, qu'il convient de renforcer lorsque cela s'avère possible. Troisièmement, les privilèges n'ont été créés que pour permettre le trafic maritime normal et le crédit maritime. Une interprétation par analogie est donc hors de question[767]. La doctrine soutient cette jurisprudence[768]. D'ailleurs, le droit commun des sûretés prévoit également que les privilèges doivent être interprétés de manière restrictive[769].

766 Voyez Straatman pour plus de détails, art. 37 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 3, n° 1-3.
767 Cf. e.a. Anvers, 7 avril 1976, *RHA*, 1977, 148; Anvers, 19 septembre 1979, *R.W.*, 1979-80, 908; Bruxelles, 14 septembre 1988, *R.W.*, 1988-89, 858, note X.
768 Cf. e.a. De Decker, 15, n° 28.
769 Dirix-De Corte, 143-144, n° 216 et 171, n° 251 et les références correspondantes.

3.428. La plupart des autres pays préconisent également une interprétation restrictive des privilèges sur navires. C'est notamment le cas de l'Allemagne[770], qui n'affectionne généralement pas les privilèges, mais aussi des États-Unis[771], qui ont classiquement développé une gamme étendue de privilèges. Le principe de l'interprétation restrictive est également consacré par la France[772] et les Pays-Bas[773], mais il convient de souligner qu'un certain courant doctrinal adopte à son égard une attitude critique ou plus nuancée.

3.429. Pour différentes raisons, le Code belge de la navigation a choisi de confirmer résolument le principe de l'interprétation restrictive. Le premier motif réside dans la nécessité d'entériner la jurisprudence belge existante évoquée ci-avant. Le second motif réside dans le fait que le Code belge de la navigation a introduit une réglementation nationale totalement inédite, si bien qu'un point de repère interprétatif est pour ainsi dire souhaitable afin de garantir une sécurité juridique maximale. Troisièmement, la nécessité d'un tel point de repère est d'autant plus grande qu'il s'avère que la réglementation actuelle, du moins celle basée sur une convention internationale, reste sujette à discussion. Quatrièmement, il convient à nouveau de rappeler l'objectif général qui est d'améliorer la position du créancier hypothécaire là où c'est possible. Il a également été observé en Allemagne qu'une interprétation par analogie n'est pas conciliable avec le souhait du législateur de limiter le nombre de privilèges sur navires[774]; aux États-Unis, l'interprétation restrictive est notamment justifiée par le caractère occulte des privilèges, que le créancier hypothécaire n'est pas en mesure de prévoir[775].

B.2. DROITS DE PRÉFÉRENCE SUR BÂTIMENTS

B.2.1. ARTICLE 3.42. FRAIS VISÉS PAR UN DROIT DE PRÉFÉRENCE SUR BÂTIMENT

A) TEXTE DE LOI

3.430.

Section 2 – Droits de préférence sur bâtiments

Article 3.42. Frais visés par un droit de préférence sur bâtiment

§ 1. En cas de saisie-exécution sur bâtiment, les frais de justice dûs à l'Etat Belge et les frais de garde et de conservation exposés dans le dernier port sont réglés sur le produit de la vente par préférence à toute autre créance, pourvu que ces frais de justice et ces frais:
1° aient été exposés à partir du commandement, sauf en cas de transformation de saisie conservatoire, auquel cas les frais exposés à partir de la première saisie seront pris en compte;
2° aient été liés au bâtiment saisi;
3° aient été exposés dans l'intérêt commun des créanciers; et
4° aient été nécessaires en vue de la vente, de la détermination du rang et du partage du produit de la vente.

770 Rabe, 1086, n° 1.
771 Tetley MLAC, 349.
772 Cf., pour plus de précisions, Bonassies-Scapel, 393-394, n° 567 ; Remond-Gouilloud, 172, n° 276 ; Rodière LN, 173, n° 140 ; Simon, P., « Action in rem et action in personam », *DMF* 1997, (339), 340, qui écrit à propos de l'interprétation restrictive : « C'est une incitation au progrès économique ».
773 Cf. Flach, 37-39.
774 Cf. à nouveau Rabe, 1086, n° 1.
775 Cf. à nouveau Tetley MLAC, 349.

§ 2. Sont notamment visés par les frais sous le §1:
1° les frais de la première saisie conservatoire sur le bâtiment;
2° les frais de séquestre judiciaire;
3° les frais d'entretien et de réparation du bâtiment concerné;
4° les frais de livraison de biens de consommation en vue de l'escale dans le port;
5° les sommes dues au commandant et aux autres membres de l'équipage, liés à leur emploi à bord du bâtiment concerné dans le port, en ce compris les frais de rapatriement dus à ces personnes;
6° les frais de placement à bord, dans le port, de personnes en remplacement du capitaine et de l'équipage et en vue de la garde du bâtiment ou de l'exécution de manœuvres;
7° les primes d'assurance pour la période de l'escale dans le port jusqu'à la vente forcée.

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

B) COMMENTAIRE

3.431. Comme il a déjà dit ci-avant[776], les frais d'éviction judiciaire se voient attribuer le statut de droit de préférence plutôt que celui de privilège sur bâtiment, conformément à la position internationale actuelle. Les créanciers concernés bénéficient dès lors de la position la plus favorable. La règle ici commentée doit se lire au regard des dispositions actuelles du Code judiciaire, à reprendre dans le Code belge de la navigation[777], sur la distribution par contribution et l'ordre en cas de saisie sur navires et bateaux. Les Pays-Bas ont également opté pour la technique législative consistant à régir les deux matières dans le cadre de la législation sur la navigation[778].

3.432. Bien que la formulation proposée octroie un champ d'application assez étendu aux droits de préférence sur bâtiments, il convient de les interpréter restrictivement, conformément à l'article 3.41. En outre, la disposition ici commentée mentionne plusieurs critères en son § 1 qu'il faut remplir cumulativement avant qu'il ne puisse être question d'un droit de préférence sur bâtiment. L'exigence des frais exposés dans l'intérêt commun des créanciers vaut ainsi pour tous les frais concernés. Ce critère, également applicable en droit actuel[779], offre aussi un point d'appui lorsqu'il n'y a qu'un seul créancier[780].

3.433. En matière de frais de justice, l'on a précisé qu'il devait s'agir de frais dus à l'Etat belge. Les frais dus à d'autres administrations publiques, belges ou étrangères, n'entrent dès lors pas en ligne de compte. Il ne s'agit certainement pas d'introduire une discrimination sur le plan de la nationalité, mais bien d'une conséquence logique de la ratio du droit de préférence et du régime

776 Cf. *supra*, n° 3.327-3.328.
777 Cf. Livre Bleu 1, 182-184, n° 1.221 ; cf. également Livre Bleu 10.
778 Cf. PG Livre 8 du NBW, 773.
779 Cf. e.a., Cass., 5 juin 1970, *AC*, 1970, 931, avec note F.D., *Pas.*, 1970, I, 878, avec note F.D., *RHA*, 1971, 103, *R.W.*, 1970-71, 354; arrêt *a quo* : Bruxelles, 18 avril 1969, *RHA*, 1969, 407.
780 Cf. également dans ce sens Flach, 65-66.

de DIP tel que repris à l'Article 3.32. L'indemnité de procédure n'est pas davantage visée par la disposition. Elle n'est pas due à l'Etat Belge. Les honoraires des avocats ne sont du reste pas non plus soumis au régime.

3.434. En matière de frais de procédure et de frais *in custodia legis*, l'on précise qu'il ne s'agit en principe que des frais exposés après une saisie conservatoire, plus précisément à partir du commandement de paiement visé à l'article 1499 et 1546 du Code judiciaire (en ce compris les frais du commandement lui-même). Une solution similaire a été adoptée à l'étranger[781]. En cas de saisie préalable sur bâtiment transformée en saisie exécution (article 1497 du Code judiciaire), les frais exposés depuis cette saisie seront pris en considération. L'on peut s'attendre à la réduction des frais en question, conséquence de l'accélération proposée de la procédure de saisie-exécution sur bâtiments[782].

3.435. En outre, les frais de conservation ne sont mentionnés qu'à une seule reprise et non davantage comme dans la Convention privilèges sur navires de 1926.

3.436. Les paragraphes 2 et 3 proposés consistent avant tout en une codification, et, dans une mesure limitée, en une correction de la jurisprudence existante. Cette dernière tient également compte de la doctrine et de la jurisprudence relatives aux règles analogues du droit commun des sûretés. Les paragraphes commentés sont repris dans la loi afin d'offrir un point d'interprétation plus fort. L'on évitera ainsi les discussions incessantes de la jurisprudence sur la portée des privilèges actuels.

3.437. Dans le § 1, la règle générale exige qu'il s'agisse de frais *nécessaires*, ce qui déroge au droit commun des sûretés, lequel semble se satisfaire de la simple utilité des frais en matière d'éviction[783]. Deux raisons expliquent cette position. La première est que les droits de préférence concernés s'analysent, en partie, en un élargissement du régime actuel: les dispositions proposées créent ainsi un droit de préférence pour les frais (exposés après saisie) d'assistance et les frais d'entretien et de conservation du bâtiment. Cette position dévie de la jurisprudence actuelle mais elle se situe dans la lignée du droit commun des sûretés[784] et de la balance générale des intérêts en présence. Il est raisonnable d'encadrer cet élargissement par l'exigence de la nécessité. Deuxièmement, le droit de préférence en question remplace plus ou moins le privilège pour les contrats passés par le capitaine (*master's disbursements*), lequel a été supprimé, comme nous l'avons exposé ci-avant[785]. Dans ce domaine, la nécessité des frais exposés est expressément exigée et leur simple utilité ne suffit pas.

3.438. Les frais de conservation consistent uniquement dans les frais qui servent à la garde du gage des créanciers, et non dans les frais exposés afin de maintenir le bâtiment en exploitation. La même règle vaut en droit commun des sûretés[786] et est notamment défendue par la doctrine majoritaire française[787]. Cette règle se traduit notamment, dans la proposition de texte de loi, par l'exclusion des « frais exposés en vue de l'usage du bâtiment après la vente forcée » (§ 3, 5°) et par

781 Cf., par exemple, Cleveringa, 115-116 et comp. Flach, 65.
782 Cf. Livre Bleu 10.
783 Cf. Dirix-De Corte, 162-163, n° 241.
784 Cf. Dirix-De Corte, 172, n° 253.
785 Cf. *supra,* n° 3.365.
786 Cf. e.a., Dirix-De Corte, 172, n° 253.
787 Cf. e.a., Remond-Gouilloud, 169-170, n° 273 ; Rodière LN, 176, n° 143 ; Rodière-du Pontavice, 107, n° 121; Tetley MLaC, 261.

la limitation du droit de préférence pour les primes d'assurance à l'escale dans le dernier port (§3, 6°). Cette dernière précision permet d'éviter le houleux débat français[788].

3.439. En matière d'assistance, ces opérations interviendront, en règle, avant l'entrée du bâtiment dans le dernier port. Dans la plupart des cas, l'assistant se fondra alors sur son privilège sur bâtiment visé à l'article 3.44 plutôt que sur son droit de préférence. Les réparateurs de bâtiments bénéficient d'un droit de rétention en plus de leur droit de préférence (voyez article 3.51). Les frais de déchargement du bâtiment en vue de sa vente publique constituent un autre exemple de frais qui, quoique non mentionnés dans le texte de loi, sont bien soumis au droit de préférence en vertu du critère général.

3.440. Comme la Convention privilèges sur navires de 1993 le précise, les frais d'équipage peuvent également tomber sous un droit de préférence. Ce sera particulièrement le cas lorsque l'équipage demeure à bord après l'abandon du bâtiment par le propriétaire. La mention des frais de rapatriement est également inspirée de la Convention privilèges sur navires de 1993. Comme il a été exposé[789], l'équipage dispose également d'un véritable privilège sur bâtiment. La notion d'équipage doit faire l'objet d'une interprétation large[790].

B.2.2. ARTICLE 3.43. RANG

A) TEXTE DE LOI

3.441.

Article 3.43. Rang

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

B) COMMENTAIRE

3.442. La disposition proposée s'inscrit dans la ratio du régime des droits de préférence et cadre avec le droit néerlandais (art. 210.3 et 820.3 du Livre 8 du NBW).

B.3. PRIVILÈGES SUR BÂTIMENTS

B.3.1. ARTICLE 3.44. CRÉANCES VISÉES PAR UN PRIVILÈGE SUR BÂTIMENT

A) TEXTE DE LOI

3.443.

Section 3 – Privilèges sur bâtiments

Article 3.44. Créances visées par un privilège sur bâtiment

§ 1. Sont exclusivement privilégiées sur le bâtiment et les accessoires du bâtiment les créances suivantes:

788 Pour une critique de la jurisprudence de cassation, qui rejette totalement les prémisses, cf., par exemple, Vialard, 299-300, n° 354.
789 Cf. *supra*, n° 3.349 et s..
790 Zie *supra*, nrs. 3.353 et 3.416.

1° les créances du commandant et des autres membres de l'équipage résultant d'un contrat de travail maritime ou fluvial, en rapport avec l'emploi à bord du bâtiment concerné, en ce compris celles issues d'un décès ou de lésions corporelles et les frais de rapatriement;
2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de:
a) la rémunération du chef d'assistance; et
b) la contribution du bâtiment en avarie commune;
3° les créances indemnisant:
a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;
b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;
c) la perte ou le dommage à la cargaison ou aux bagages.

§ 2. Les créances visées sous le § 1 sont uniquement privilégiées en principal.

B) COMMENTAIRE

3.444. La liste nouvelle des privilèges sur bâtiments du § 1 proposé s'appuie sur la critique du régime actuel, telle que détaillée ci-avant[791]. Elle n'appelle que peu de commentaires supplémentaires. L'objectif primordial est d'actualiser le catalogue des privilèges et de le réduire lorsque cela s'avère nécessaire, afin de renforcer le pavillon belge sans affecter les autres intérêts en présence là où c'est possible.

3.445. Le mot « exclusivement » dans la disposition proposée est important. Il correspond au mot « seuls » de l'article 23, § 1 de la loi maritime. Tout comme la loi maritime, le texte proposé ne connaît que des privilèges sur bâtiments primant les hypothèques. Contrairement à ce qui est permis par les conventions, et effectivement mis en oeuvre dans certains pays, l'on n'a pas créé de privilège de second rang prenant rang après les hypothèques. Un tel régime ne compliquerait pas seulement le code, mais, comme l'avait noté l'ABDM en 1964[792], il désavantegerait un certain nombre de créanciers chirographaires. Considérant le caractère souvent limité des sommes restant à partager, l'on doute également que ces privilèges de second rang revêtent encore un quelconque intérêt pratique.

3.446. Comme déjà indiqué, la notion d'équipage doit faire l'objet d'une interprétation large[793].

3.447. En outre, contrairement à la loi maritime, la disposition proposée précise implicitement que le fret et les indemnités dûes au propriétaire du bâtiment ne sont plus visés par un privilège sur bâtiment. Il ne s'applique qu'au bâtiment auquel se rattachent les créances ainsi qu'aux accessoires du bâtiment, ces notions étant décrites à l'article 3.1, 1° et 12°. La question de l'enregistrement ou de l'immatriculation du bâtiment est sans importance en matière de privilèges sur bâtiments[794].

3.448. La limitation relative au bâtiment et aux accessoires du bâtiment n'appelle qu'un seul commentaire supplémentaire.

L'article 23, § 1 de la loi maritime précise que les privilèges portent notamment sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret

791 Cf. *supra*, n° 3.309 et s.
792 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 133.
793 Cf. *supra*, n° 3.353, 3.416 et 3.440.
794 Comp. Rodière LN, 174, n° 141.

acquis depuis le début du voyage. Par dérogation, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement (article 23, § 2, dernier alinéa). L'article 24, § 4 de la loi maritime ajoute :

> *Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.*

Le privilège sur le fret a été introduit en 1908 sur base de la Convention privilèges sur navires de 1926[795], alors en préparation. Les conventions ultérieures ne l'ont toutefois pas repris ou l'ont consciemment négligé. Lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967, l'ABDM a d'ailleurs déclaré consentir à la suppression du privilège sur le fret[796]. Plusieurs raisons appuient l'abandon du privilège sur le fret dans le Code belge de la navigation. Tout d'abord, l'éviction du fret par les tiers semble très rare dans la pratique. C'est peut-être dû aux montants relativement réduits qui sont en jeu, au nombre important des créances et à la difficulté d'identifier le débiteur[797]. Antapassis écrit ainsi que les privilèges sur le fret n'ont « quasiment aucune valeur pratique »[798]. Deuxièmement, le privilège sur le fret est historiquement et étroitement lié au privilège pour la perception des gages. En droit anglais, le fret a été considéré comme « the mother of wages » jusqu'au dix-neuvième siècle, mais cette référence au fret obtenu a disparu du droit maritime actuel[799]. Troisièmement, il convient de noter à la suite de Flach que le voyage est devenu un facteur autonome d'intérêt économique et financier et que la pratique de l'époque de la navigation à voile, avec un seul affrètement commun pour le voyage et une créance considérable, n'est plus d'actualité[800]. D'autres domaines du droit maritime ont d'ailleurs déjà attesté de la perte de pertinence du voyage en tant qu'unité juridique. Quatrièmement, la situation spécifique visée à l'article 24, § 4 de la loi maritime, lorsque le fret se trouve encore entre les mains du capitaine, n'intervient que rarement dans la pratique. Cinquièmement, le privilège sur le fret ne fait certainement pas l'objet d'une tendance internationale générale et n'existe pas dans la plupart de nos pays voisins. Sixièmement, la pratique montre que les créanciers hypothécaires négocient des droits sur le fret à titre de condition d'octroi d'un crédit ; déjà lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967, l'on considérait le privilège légal sur le fret comme un obstacle à une telle pratique[801]. Faciliter ce procédé, en vue de nouveaux investissements, revêt un intérêt économique plus important que le maintien d'un privilège dont l'utilité n'est que marginale. La suppression rehausse ainsi l'attrait du pavillon belge pour les bailleurs de fonds maritimes, sans affecter les autres intérêts. La législation belge s'en trouverait d'ailleurs simplifiée.

3.449. La suppression du privilège des indemnités dues au propriétaire du bâtiment se fonde sur des motifs analogues. Conformément à la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 4), l'article 23, § 2, alinéa 1er de la loi maritime précise que les accessoires du navire visés par le privilège s'entendent:

---

795 Cf. article 2 Convention privilèges sur navires de 1926. Les travaux parlementaires ont recherché un lien avec le régime des hypothèques terrestres : cf. *Doc. Parl.,* Chambre, 1904-05, n° 60, 11.

796 Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 133.

797 Cf. Flach, 56.

798 Antapassis, A.M., « Les privilèges maritimes et le droit international privé hellénique », dans LA Roland, (1), 4, n° 3.

799 Cf. Flach, 87, renvoyant à Thomas.

800 Flach, 56.

801 Asser, 80, n° 8.

1° des indemnités dues au propriétaire en raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;
2° des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;
3° des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Outre le fait que le texte mentionne un accessoire, alors qu'il s'agit en réalité d'une subrogation réelle[802], ce qui est malheureux et contraire à la signification courante du terme en droit maritime[803], il convient de constater que le privilège est rarement utilisé dans la pratique[804]. Il n'est dès lors pas étonnant que la Convention privilèges sur navires de 1967 et la Convention privilèges sur navires de 1993 ne mentionnent plus cette subrogation réelle, ayant ainsi souhaité la rendre impossible[805]. L'exemple des Pays-Bas, qui maintiennent la subrogation réelle, montre à quel point sa conservation dans la législation donne lieu à des difficultés. Elle mène notamment à un régime où le privilège sur les indemnités s'exerce alors que les créances concernées ont été cédées ou mises en gage[806]. Considérant le manque d'intérêt pratique et la tendance internationale récente, il ne s'indique pas d'introduire un régime aussi compliqué dans le Code belge de la navigation. Conformément à l'article 3.33, § 2, commenté ci-avant, l'article 10 de la loi hypothécaire n'est en aucun cas applicable.

3.450. En matière d'indemnités dues au propriétaire d'un bâtiment en vertu de contrats d'assurance, il a toujours été établi qu'elles ne pouvaient être visées par un privilège. C'est notamment la position de la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 4, avant-dernier alinéa), de la loi maritime (article 23, § 2, avant-dernier alinéa) et de la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 10.2). Il n'est dès lors pas souhaitable d'introduire une disposition particulière à ce sujet.

B.3.2. ARTICLE 3.45. EXCLUSION DES PRIVILÈGES POUR CERTAINS TYPES DE DOMMAGES

A) TEXTE DE LOI

3.451.

Article 3.45. Exclusion des privilèges pour certains types de dommages

Par dérogation à l'article 3.44, aucun privilège n'est lié aux créances qui proviennent ou résultent :
1° d'un dommage découlant du transport maritime d'hydrocarbures, d'hydrocarbures de soute ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou une autre sûreté ;
2° d'un dommage provenant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

802 Rodière LN, 185, n° 154, note de bas de page 1.
803 Asser, 82, n° 8.
804 Flach, 50.
805 Cf. Flach, 50.
806 Flach, 52-53.

B) COMMENTAIRE

3.452. Dans le respect de la Convention privilèges sur navires de 1967 (article 4.2) et surtout du texte plus sophistiqué[807] de la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 4.2), le statut privilégié a été refusé aux créances du chef d'un dommage résultant du transport d'hydrocarbures ou d'autres matières dangereuses ou nocives. La victime du dommage est en effet protégée par des régimes de responsabilité objective combinés avec une assurance obligatoire ou d'autres mécanismes de sûreté. Une exclusion similaire s'applique en matière de dommages nucléaires. En comparaison avec la Convention privilèges sur navires de 1993, et tenant compte de la récente Convention hydrocarbures de soute, le texte proposé ajoute une référence relative au dommage provenant des hydrocarbures de soute.

3.453. Les auteurs de ces récentes conventions ont jugé inutile l'introduction d'un privilège sur bâtiment, considérant les protections alternatives qui s'offrent aux victimes de dommages, auxquelles renvoie le texte proposé; cependant, lorsque les régimes alternatifs ne mènent pas à l'indemnisation effective (ou lorsqu'elle est trop réduite), l'on peut tout de même retomber sur le privilège sur bâtiment[808]. Il convient également de noter qu'en présence des dommages visés ci-avant, l'on ne peut, en règle, trop espérer de la valeur du bâtiment en gage. C'est là une raison de plus justifiant l'exclusion de principe.

B.3.3. ARTICLE 3.46. RANG PRIMANT LES HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.454.

Article 3.46. Rang primant les hypothèques sur bâtiments

Les privilèges sur bâtiments priment toujours les hypothèques sur bâtiments, les mortgages reconnus et les charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, ainsi que le nantissement visée à l'article 3.35, § 2.

B) COMMENTAIRE

3.455. Le texte proposé reprend le principe énoncé à l'article 19, alinéa 2, *in fine* de la loi maritime, lui-même issu de la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 3) et repris notamment par la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 5)[809]. Ce rang privilégié ne vaut bien entendu que pour les privilèges sur bâtiments existant selon le droit belge, conformément à la règle de DIP reprise à l'article 3.32.

[807] Cf. pour plus de détails Berlingieri 1997, 252-253 ; Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht,* 1994, (213), 220-221.
[808] Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht,* 1994, (213), 220-221 ; Flach, 210.
[809] Cf. pour plus de détails Berlingieri 1997, 253-255.

B.3.4. ARTICLE 3.47. RANG

A) TEXTE DE LOI

3.456.

Article 3.47. Rang

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

§ 2. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.
Les créances résultant d'un contrat d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ 3. Les créances qui bénéficient du même rang en vertu du § 2, prennent rang entre elles dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 3.44.
Les créances reprises sous un même numéro viennent en concurrence.
Par dérogation à l'alinéa précédent, les créances visées à l'article 3.44, § 1, 2°, dans cette catégorie, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

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

B) COMMENTAIRE

3.457. Le régime proposé reprend en substance celui de la loi maritime (article 20 et 24, § 1-2), lequel cadre avec la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 5-6). La règle générale est celle de la préférence des créances nées pendant le dernier voyage. Ce régime sert un double objectif : il incite les créanciers privilégiés à agir rapidement et récompense les créanciers récents à qui l'on doit la conservation du gage[810]. Le maintien du principe ne sert pas seulement la continuité législative, mais il se justifie également au regard des solutions alternatives reprises notamment dans la Convention privilèges sur navires de 1993, qui détermine d'abord la préférence selon la nature des créances, indépendamment du voyage au cours duquel elles sont nées, et octroie une position particulièrement favorable aux assistants[811], servant moins bien le double objectif précité et les intérêts belges.

3.458. L'unique difficulté est la définition de la notion de voyage[812] au sens du § 2. Les commentaires de la doctrine en la matière sont insatisfaisants et accordent le dernier mot au juge[813]. Il n'existe que peu ou pas de jurisprudence en Belgique et dans nos pays voisins. En Italie,

---

[810] Bonassies-Scapel, 385, n° 584 ; cf. également Rodière, LN, 192, n° 161.
[811] Cf. pour plus de détails Berlingieri, 255-256.
[812] Cf., déjà à l'occasion de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967, Asser, 81, n° 8.
[813] Smeesters-Winkelmolen, I, 71-72, n° 48 ; Straatman, article 24 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 4, n° 2. L'on se panche également depuis longtemps sur la signification de la notion de voyage dans d'autres contextes: cf. par exemple *Bulletin de l'Association Belge pour l'unification du droit maritime,* 1989, n° 3, XXII. L'article 194 du *Code de commerce* reprenait une définition (cf. notamment Locré, J.G., *Esprit du Code de commerce*, III, Paris, Garnery, 1811, 26-30).

l'on a soutenu qu'un voyage sur une route régulière de navigation se situe entre les deux ports d'escale les plus éloignés, et qu'un voyage effectué en mode de transport sous C/P sous-entend des déplacements avec cargaison en soute et en ballaste[814]. Il convient d'intégrer une définition claire et maniable dans le Code belge de la navigation. Considérant l'industrie de la navigation contemporaine, caractérisée par sa flexibilité et sa rapidité, et dans laquelle le voyage est moins délimité dans le temps et ne constitue plus une expédition économique relativement indépendante[815], il importe d'envisager le voyage simplement comme un déplacement d'un port à un autre. Les déplacements dans un même domaine portuaire ne relèvent donc pas de la notion de voyage. Afin de clarifier cette dernière position, la notion de voyage est définie expressément à l'article 3.1, 22°.

3.459. Il convient de préciser que le deuxième alinéa du § 2 ne déroge pas au régime légal, lequel précise que les contrats d'engagement à bord d'un navire de pêche belge sont toujours conclus par voyage[816].

3.460. Le § 3 confirme, pour autant que de besoin, que la distribution in litterae entre les catégories numérotées n'exerce aucune influence sur le rang. Cette distribution in litterae ne s'applique qu'en vue du renvoi à l'article 3.55, relatif à l'extinction par déchéance.

3.461. La disposition proposée ne reprend pas la règle de l'article 24, § 3 de la loi maritime. Conformément à la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 7), cette dernière disposition législative précise qu'en vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles. À l'époque, la règle avait été intégrée dans la Convention à la demande de la délégation allemande, laquelle ne souhaitait pas voir les règles de la limitation de responsabilité perturber la distribution entre les créanciers après la vente forcée du navire[817].

Les récentes conventions ont abandonné ce régime spécifique. Il faut y voir la conséquence manifeste de la séparation toujours plus importante entre le régime des privilèges sur bâtiments et celui de la limitation de la responsabilité du propriétaire. Cet abandon résulte surtout du régime introduit par la Convention sur la responsabilité de 1957, lequel précise qu'un fonds de limitation est distribué sans tenir compte des privilèges sur navires. Lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967, l'on a suggéré que l'article 7 de la Convention privilèges sur navires de 1926, lu en rapport avec son article 4, requiert bel et bien la prise en compte des privilèges sur navires lors de la distribution[818]. Cependant, cette interprétation ne s'appuie que difficilement sur les dispositions conventionnelles concernées. Le conflit éventuel entre les régimes conventionnels a été résolu de manière plus générale dans les conventions récentes. La Convention privilèges sur navires de 1967 autorisait les Etats parties à formuler une réserve relative à l'application de la

---

814 Document CMI, MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 5.

815 Comp. le point de vue de la commission de révision allemande (certes dans un contexte de pouvoir de représentation du capitaine) :

> *Als Anknüpfungspunkt für den Umfang der Vertretungsmacht wurde der „Betrieb des Schiffes" gewählt, dem die gleiche Bedeutung wie in den §§ 476 und 477 HGB-E zukommen soll. Bewusst abgesehen wurde davon, entsprechend dem geltenden Recht für den Umfang der Vertretungsmacht daran anzuknüpfen, welche Maßnahmen zur Ausführung einer konkreten Reise erforderlich sind. Gegen eine solche Anknüpfung sprach insbesondere, dass der Begriff der „Reise" nicht mehr den Gegebenheiten der modernen Seeschifffahrt entspricht und schwierige Abgrenzungsprobleme hervorruft (Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be, 90).

816 Cf. art. 8, alinéa 1 de la Loi contrat d'engagement pêcherie.

817 Cf. pour plus de détails Smeesters-Winkelmolen, 72-74, n° 49.

818 Asser, 86, n° 8.

Convention responsabilité de 1957 (article 14.2)[819], tandis que la Convention privilèges sur navires de 1993 prévoit, de manière encore plus générale, qu'il n'est pas porté atteinte à l'application d'une convention internationale prévoyant une limitation de responsabilité ou d'une législation nationale lui donnant effet (article 15)[820].

Manifestement, la règle reprise à l'article 24, § 3 de la loi maritime n'a été que peu ou pas appliquée par la jurisprudence. Il n'en reste pas moins que la doctrine récente la considère comme une précision importante[821]. Il est remarquable qu'elle ait été supprimée de la loi française n° 67-5, alors que le pays est actuellement toujours lié par la Convention privilèges sur navires de 1926. Le législateur luxembourgeois a toutefois copié en 1990 la règle de la loi maritime belge[822]. L'on ne retrouve pas cette règle dans les autres états voisins, qui ne sont pas partie à la Convention.

Conformément à l'article 24, § 3 de la loi maritime, le créancier ne doit naturellement tenir aucun compte de la limitation de responsabilité lors de l'exercice de son privilège, dans le cadre de la vente forcée d'un bâtiment, car l'objet de son recours est, par définition, le bâtiment vendu et non le montant de limitation calculé ou effectivement versé en vertu des règles de limitation de la responsabilité. Il n'y a pas lieu de prévoir spécialement dans la loi la faculté dont disposent les créanciers privilégiés d'exiger, en cas d'éviction, le paiement de la totalité de leur créance, car seule la dérogation à ce principe appelle une disposition législative.

La deuxième règle reprise à l'article 24, § 3 de la loi maritime, laquelle précise que le créancier ne peut recevoir plus que le montant de limitation maximal qui pourrait lui être opposé par le propriétaire, ne cadre que difficilement avec le droit maritime actuel. Contrairement à ce que suggérait le CMI, la raison n'en est pas tant qu'elle s'oppose à la règle de l'intervention *pari passu* des créanciers lors de la distribution d'un fonds de limitation. La difficulté consiste davantage en ce que l'on doit et peut invoquer le droit de limitation de la responsabilité comme moyen de défense dans le cadre des procédures précédant la détermination du rang, en dehors de la procédure de liquidation du fonds, en Belgique et dans d'autres pays conformément à la Convention LLMC (article 10). Une fois que le fondement des créances a été apprécié pour la détermination du rang, la distribution du produit disponible doit intervenir sans que le propriétaire ne puisse ouvrir à nouveau le débat de la limitation de responsabilité. Contrairement à ce que semble suggérer l'article 24, § 3 de la loi maritime, la limitation de responsabilité ne peut plus être invoquée au stade de la distribution du prix.

Pour ces deux raisons – le caractère superflu de la première règle reprise à l'article 24, § 3 de la loi maritime, et l'incompatibilité de la deuxième avec le droit maritime contemporain –, l'on propose de ne pas reprendre cette disposition dans le Code belge de la navigation.

3.462. Établie à l'article 24, § 6 de la loi maritime, la primauté du privilège spécial pour cotisations sociales sur le privilège général de la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins n'est pas davantage reprise. Le privilège spécial en question a en effet été supprimé[823]. En outre, cette disposition de la loi maritime contrevenaient au principe constant et confirmé ici selon lequel aucun privilège général de droit commun ne peut s'exercer sur les bâtiments (cf. article 3.35).

---

819 Lors de la préparation de la Convention privilèges sur navires de 1967, l'ABDM ne se prononçait pas explicitement sur le sort à réserver à l'article 7 de la Convention privilèges sur navires de 1926 (Cf. Belgian Maritime Law Association, « Reply », dans International Maritime Committee, *XXVIIth Conference New York*, Anvers, s.d., 134).

820 Pour les fondements, cf. Berlingieri 1997, 283-285 et également Comité Maritime International, *1985 Lisboa I,* 94-97.

821 Straatman, art. 24 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 4-5.

822 Article 41(3) de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

823 Cf. *supra*, n° 3.346-3.347.

B.3.5. ARTICLE 3.48. CAUSES D'EXTINCTION

A) TEXTE DE LOI

3.463.

Article 3.48. Causes d'extinction

Sauf dans les cas visés à l'article 3.40, les privilèges sur bâtiments s'éteignent:
1° à l'expiration du délai de déchéance d'un an;
2° par la constitution du fonds de limitation visé à l'article [...].

B) COMMENTAIRE

3.464. La disposition proposée renvoie aux règles communes sur l'extinction des privilèges sur bâtiments et des hypothèques sur bâtiments reprises à l'article 3.40, et ajoute deux causes d'extinction qui ne s'appliquent qu'aux privilèges sur bâtiments. Le régime spécifique de l'article 37, alinéa 2 de la loi maritime, relatif aux contrats passés par le capitaine, n'a pas été repris. Le privilège en question a en effet été supprimé.

3.465. Depuis longtemps déjà, le CMI considère la constitution d'un fonds de limitation conformément à la Convention LLMC comme une cause d'extinction distincte des privilèges sur navires. En effet, cette convention exclut la prise en compte des privilèges sur navires lors de la distribution du fonds[824]. Cette conception est partagée par différents pays, dont la France[825], car l'exercice d'un privilège sur navire est inenvisageable dès qu'un fonds de limitation a été constitué. Il semble dès lors utile d'asseoir ce principe dans la loi afin de garantir la sécurité juridique. Il conviendra donc de compléter le renvoi mentionné à l'article 3.40, 2° en tenant compte des propositions de texte du Livre Bleu n° 4. La constitution du fonds n'éteint évidemment que le privilège du créancier à l'égard duquel celui qui a constitué le fonds de limitation peut l'opposer.

B.3.6. ARTICLE 3.49. EXTINCTION PAR ALIÉNATION VOLONTAIRE

A) TEXTE DE LOI

3.466.

Article 3.49. Extinction par aliénation volontaire

Les privilèges sur bâtiments s'éteignent par l'aliénation volontaire, dans les conditions suivantes:
1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 3.77;
2° que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à huit jours d'intervalle;
a) dans les annexes de la navigation du Moniteur Belge;
b) dans un quotidien à diffusion nationale;
c) dans une publication au moins hebdomadaire spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît à Anvers ou dans le port d'attache du bâtiment; et

824 Asser, 81, n° 8 ; Document CMI, MLM-1926/1967-27 IV-1983, 3-4 et, en particulier, 8-9.
825 Cf. e.a., Bonassies-Scapel, 402-403, n° 580 ; Remond-Gouilloud, 175, n° 281; Rodière-du Pontavice, 113, n° 134; Vialard, 305, n° 357; comp. cependant Rodière LN, 192, n° 159.

d) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi;
3° qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.
Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

B) COMMENTAIRE

3.467. La disposition proposée reprend l'article 38 de la loi maritime, conforme à la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 9, alinéa 4). Il n'y a pas lieu d'innover fondamentalement en la matière. Le régime belge actuel est préférable à celui de la France, lequel ne prévoit que la publication dans un registre maritime et requiert dès lors une grande vigilance de la part des créanciers privilégiés[826]. Les prescriptions de publication ont été affinées pour rendre la publication encore plus efficace, dans l'intérêt des créanciers. La possibilité est également prévue pour le Roi de prescrire une publication supplémentaire. L'on vise ici la simple mention consultable sur le site web du registre des bâtiments.

B.3.7. ARTICLE 3.50. EXTINCTION PAR DÉCHÉANCE

A) TEXTE DE LOI

3.468.

Article 3.50. Extinction par déchéance

§ 1. Le délai d'extinction visé à l'article 3.48, 1° court:
1° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 1°, à partir du jour de la terminaison du contrat d'engagement ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;
2° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;
3° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;
4° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;
5° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 3°, b), à partir du jour à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;
6° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 3°, c), à partir du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dûs être délivrés.

§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 3.48, 1° n'éteint pas le privilège sur bâtiment si:
1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le bâtiment, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou
2° avant l'expiration, le bâtiment fait l'objet d'une saisie-exécution; ou
3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution est interdite par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.

[826] Bonassies-Scapel, 383, n° 579. Le délai français est toutefois de deux mois (art. 40 Loi n° 67-5).

B) COMMENTAIRE

3.469. L'article 37, alinéa 2 de la loi maritime prévoit l'extinction des privilèges à l'expiration d'un délai d'un an. La doctrine la plus autorisée en la matière ainsi que la jurisprudence récente précisent qu'il s'agit d'un délai de forclusion, déterminant de manière stricte la période pendant laquelle une partie doit exercer ses droits, et non d'un délai de prescription susceptible de suspension ou d'interruption[827]. L'exercice du privilège intervient plus précisément par la pratique d'une saisie sur le bâtiment[828]. Il ne s'agit pas d'un acte d'interruption mais d'une opération par laquelle le privilège est exercé. La saisie peut également être conservatoire, mais elle doit être maintenue[829]. Il paraît souhaitable de confirmer explicitement cette position dans la loi. L'on peut utiliser à cette fin la formulation, en principe conforme, de la Convention privilèges sur navires de 1967 (article 8) et de la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 9)[830]. La dernière convention précise que les privilèges sur navires s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire n'ait fait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution, conduisant à une vente forcée; le texte exclut expressément la suspension ou l'interruption.

3.470. Il convient de confirmer que la saisie pratiquée à l'initiative d'un créancier empêche l'extinction des privilèges de tous les autres créanciers[831].

3.471. Le régime proposé requiert le renvoi à l'article 1662 du Code judiciaire (à intégrer dans le Code belge de la navigation), lequel précise que la prescription du privilège cesse de courir à partir de la date de l'envoi de la déclaration de créance dans le cadre de la procédure de liquidation-distribution.

3.472. Conformément à la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 9, alinéa 2), la loi maritime belge actuelle reprend un régime différencié de commencement du délai d'extinction (article 37). Le régime de la convention privilèges sur navires de 1993 (article 9.2) est plus simple : le délai d'extinction d'un an commence à courir à partir de la date de la naissance des créances garanties, sauf en matière de privilèges sociaux, pour lesquels le délai ne court qu'à partir du moment où congé est donné à l'ayant-droit. Il est préférable de maintenir le régime plus précis de la Convention privilèges sur navires de 1926 et d'y ajouter une règle particulière pour les privilèges sociaux. La formulation du texte de loi proposé a naturellement été adaptée à la liste nouvelle des privilèges sur bâtiments reprise à l'article 3.44[832].

3.473. La Belgique faisait usage auparavant de la possibilité offerte par la Convention privilèges sur navires de 1926 de proroger le délai d'extinction à trois ans, lorsque le navire ne peut faire l'objet d'une saisie. En effet, l'article 37, dernier alinéa de la loi maritime précise :

---

827 Gand, 4 juin 2007, *NjW* 2007, 937, note ES, *TBH* 2008, 634, note Stevens, F., « Een voorrecht voor loodsgelden ? » ; De Page-Dekkers VII, 225, n° 291-292; Roland-Huybrechts-Roland, 88-91, n° 11, inz. *in fine*; Straatman, art. 37 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 5, n° 6; pour la France, comp. Bonassies-Scapel, 401-402, n° 578; Rodière LN, 189-190, n° 158; Tetley MLAC, 907-908. La Convention privilèges sur navires de 1926 laisse la question au droit national (cf., en particulier, art. 9, avant-dernier alinéa).

828 Gand, 4 juin 2007, *NjW* 2007, 937, avec note ES *TBH* 2008, 634, note Stevens, F., « Een voorrecht voor loodsgelden ? ».

829 Roland-Huybrechts-Roland, 91, n° 11; Straatman, art. 37 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 5, n° 6.

830 Cf., à ce sujet, Berlingieri 1997, 264-268.

831 Cf. Berlingieri 1997, 266.

832 A propos des numéros et lettres employés à l'article 3.50, cf. *supra*, n° 3.460.

Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai ci-dessus fixé, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Aucune des autres conventions relatives aux privilèges sur navires ou sur bateaux de navigation intérieure ne prévoit une possibilité de prorogation ainsi formulée. Très peu de pays en ont fait usage. En Europe, l'on mentionne le Code italien de 1942[833] et, outre ce pays, seule la Pologne a été reprise dans l'enquête publiée en 1983 par le CMI[834]. La France, partie à la Convention de 1926 comme la Belgique, maintient le délai à un an. Parmi nos pays voisins, seul le Luxembourg a introduit la prorogation[835] mais ce dernier a, en grande partie, repris littéralement la législation belge de 1990 et n'a peut-être pas spécialement envisagé la question.

L'interprétation de la disposition se prête également à des difficultés. Le type d'impossibilité de saisie visé n'est en effet pas clairement identifiable; peut-être suffit-il d'une impossibilité factuelle, un navire n'ayant par exemple jamais été présent dans les eaux territoriales ou y ayant été présent de manière trop éphémère que pour pratiquer une saisie[836]. La Convention privilèges sur navires de 1967 (article 8.2) et la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 9.2) précisent que le délai d'extinction ne court pas tant qu'il était impossible pour le créancier privilégié de pratiquer une saisie pour raisons juridiques ('par la loi'). L'impossibilité doit dès lors résulter d'une interdiction légale de pratiquer une saisie[837]. L'on entendait ici éviter la pratique d'une deuxième saisie sur un navire déjà saisi dans un autre pays[838].

Certains pays, dont les Pays-Bas, ne prévoient aucune possibilité de prorogation[839].

Sur base de ce qui précède, il convient de constater que la Belgique adopte actuellement une position exceptionnelle sur le plan international. En outre, cette position contraste avec les régimes conventionnels récents. Une telle démarcation nuit à l'attrait du pavillon belge. Trois ans après la naissance de leur créance, les créanciers hypothécaires peuvent encore se voir confrontés à des privilèges qui leur étaient totalement inconnus et peuvent parfois atteindre des montants très importants. Lors de la préparation des récents régimes conventionnels, un délai d'extinction de deux ans avait déjà été jugé inacceptable pour les bailleurs de fonds maritimes[840]. Il convient dès lors de considérer comme excessive la prorogation à trois ans du fait d'impossibilité factuelle de saisie. Ceci paraît d'autant plus évident lorsque l'on envisage le délai de prescription court que la loi maritime attache aux créances elles-mêmes. En outre, une inaction de trois années est invraisemblable compte tenu de la rapidité des moyens de communication actuels.

Pour toutes ces raisons, il est souhaitable que le Code belge de la navigation réserve la prorogation du délai d'un an au cas d'impossibilité légale de saisie. En Belgique, il pourra s'agir

---

833 L'article 558, dernier alinéa du *Codice della navigazione* précise :

I termini suddetti sono sospesi finché la nave gravata di privilegi non abbia potuto essere sequestrata o pignorata nelle acque territoriali della Repubblica; ma tale sospensione non può oltrepassare i tre anni dal giorno in cui il credito è sorto.

Pour d'autres exemples, cf. l'aperçu de 1980 in Rodière LN, 190, n° 158.

834 Document CMI, MLM-1926/1967-27(tra) V-1983, 6.

835 Article 54, dernier alinéa de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

836 Straatman, art. 37 de la loi maritime, OVH, section 1 (octobre 1992), 4, n° 4.

837 Czerwenka, B., « Internationales Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken », *Transportrecht,* 1994, (213), 223.

838 Cf., plus précisément, Berlingieri 1997, 266-267.

839 Articles 8:219 et 8:829 du NBW.

840 Berlingieri 1997, 265.

des obstacles posés de manière expresse par les réglementations particulières de droit public[841]. Ceci cadre avec les régimes conventionnels de 1967 et 1993 et octroie davantage de sécurité aux créanciers hypothécaires ainsi qu'aux propriétaires de bâtiments. Et les créanciers privilégiés seront toujours mieux considérés que dans les pays qui ne connaissent aucune possibilité de prorogation.

Bien entendu, les modifications proposées ne portent pas atteinte à la possibilité elle-même de pratiquer une saisie. Seule la prorogation de la durée du privilège est limitée par la nouvelle disposition ici commentée. Le créancier concerné deviendra ainsi créancier chirographaire à l'expiration du délai d'un an non-prorogé [842].

B.4. Droits de rétention sur bâtiments

B.4.1. Article 3.51. Droit de rétention du chantier naval

a) Texte de loi

3.474.

Section 4 – Droits de rétention sur bâtiments

Article 3.51. Droit de rétention du chantier naval

§ 1. Sauf disposition dérogatoire, le chantier naval dispose d'un droit de rétention sur le bâtiment.

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

§ 3. En cas de vente forcée du bâtiment, le chantier naval doit délivrer le bâtiment au vendeur. Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de préférence sur bâtiment ou d'un privilège sur bâtiment, mais avant les créanciers hypothécaires.

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

b) Commentaire

3.475. Comme il a été indiqué[843], il s'avère utile, conformément à la Convention privilèges sur navires de 1967 (article 6) et à la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 7), d'octroyer un droit de rétention au constructeur et au réparateur de bâtiments. La formulation des conventions précitées a été quelque peu simplifiée. La notion de « chantier naval » a été implicitement définie à l'article 3.1, 17°-20° déjà commenté.

---

841 L'interdiction de seconde saisie reprise à l'article 1469, § 3 du Code judiciaire concerne la saisie pratiquée par le même créancier pour la même créance. Cf. également l'article 1473 du Code judiciaire.

842 Comp. Smeesters-Winkelmolen, I, 80-81, n° 56.

843 Cf. *supra*, n° 3.366-3.369.

3.476. La mention « sauf disposition dérogatoire » dans le § 1 autorise – exclusivement – le chantier naval à renoncer contractuellement à son droit de rétention. Une extension n'est pas possible (cf. l'article suivant).

3.477. La portée du droit de rétention est précisée dans le § 2. La formulation s'inspire de la définition du droit de rétention ayant cours en droit commun[844]. La disposition proposée ne règle aucunement le droit de rétention de droit commun dans les matières autres que celle des bâtiments en tant que tels.

3.478. L'on renvoie à l'article 3.77, § 1° commenté ci-après pour l'inscription du droit de rétention. Le moment de l'inscription n'entre pas en ligne de compte pour l'application du § 3, alinéa 2 de l'article ici commenté.

B.4.2. ARTICLE 3.52. AUTRES DROITS DE RÉTENTION

A) TEXTE DE LOI

3.479.

Article 3.52. Autres droits de rétention

Aucun autre droit de rétention que celui visé à l'article 3.51 n'est opposable aux tiers.

B) COMMENTAIRE

3.480. Bien que l'exercice d'autres droits de rétention que celui énoncé à l'article précédent soit envisageable, la disposition proposée précise clairement qu'ils sont inopposables aux créanciers hypothécaires. Quatre raisons justifient une telle position. Premièrement, les régimes conventionnels exposés ci-avant ne reconnaissent de droit de rétention qu'aux constructeurs et aux réparateurs de bâtiments. Deuxièmement, opposer d'autres droits de rétention irait à l'encontre de l'objectif général d'amélioration de la position des créanciers hypothécaires. Troisièmement, l'on a déjà insisté sur le caractère controversé de l'opposabilité du droit de rétention aux créanciers hypothécaires en droit commun[845]. Il est donc opportun de garantir la sécurité juridique en la matière par voie législative, ce que la disposition proposée réalise en traçant une frontière claire. Quatrièmement, le principe de liberté de la navigation commande de ne pas encourager inutilement le droit de rétention.

844 Cf. e.a., Dirix, E., « Retentierecht », OVH, Section 18 (juillet 1999), 3, n° 1 ; Dirix-De Corte, 371, n° 542.
845 Cf. *supra*, n° 3.368.

B.5. HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS

B.5.1. ARTICLE 3.53. AUTRES RÉGLEMENTATIONS

A) TEXTE DE LOI

3.481.

Section 5 – Hypothèques sur bâtiments

Article 3.53. Autres réglementations

La présente section s'applique sans préjudice de:
1° l'Arrêté Royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires;
2° la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire,
pour autant que ces législations portent sur les crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment.

B) COMMENTAIRE

3.482. Considérant le champ d'application étendu du Code belge de la navigation, issu de la définition large du concept de bâtiment en son article 1, 1°, une attention particulière doit être portée aux liens existant entre le Code maritime belge et la législation relative au crédit hypothécaire, laquelle tend principalement à protéger les particuliers. La législation en question est actuellement éparpillée et son application est régie de manière imprécise et même confuse.

3.483. Tout d'abord, l'article 1er, alinéa 1er de l'Arrêté Royal n° 225 du 7 janvier 1936 « réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires » précise[846] :

> *Sont hypothécaires, au sens et en vue de l'application du présent arrêté, le prêt à intérêt et l'ouverture de crédits garantis, soit par une hypothèque sur un immeuble situé en Belgique ou sur un navire ou bateau immatriculé en Belgique, soit par le nantissement d'une créance garantie de la même manière.*

Même si ce texte donne l'impression d'un champ d'application plus étendu accordé à l'AR n° 225, la doctrine majoritaire soutient qu'il s'étend exclusivement aux crédits octroyés à des fins autres que professionnelles[847]. L'on ignore comment cette vision majoritaire s'accorde avec la mention expresse des hypothèques sur bâtiments dans l'AR n° 225, étant entendu que ces dernières ne peuvent grever qu'un bâtiment faisant l'objet d'une exploitation commerciale, aussi bien à l'époque de l'entrée en vigueur de la loi maritime qu'aujourd'hui. L'on ne peut en tout cas nier l'application de l'AR n° 225, conformément à sa formulation explicite, aux crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment. Il n'est pas surprenant qu'un certain nombre de

---

[846] *M.B.*, 6-7 janvier 1936, ratifié par l'article 1, 75° de la loi du 4 mai 1936 (*MB* 7 mai 1936).

[847] Plus précisément, l'A.R. n° 225 ne vaudrait que pour les crédits de capitalisation et non pour les crédits de circulation : cf. article 1, alinéa 2 et le rapport au Roi avec l'Arrêté et également, entre autres, Bruxelles, 28 septembre 1987, *TBH,* 1989, 783 ; Casier, E., Art. 1 Hypothecair Krediet, OHRF, Section 22 (28 septembre 2005), 29, n° 45 et les renvois qui y sont faits ; De Page-Dekkers V (1975), 178-179, n° 168 ; Lettany, P., *Het consumentenkrediet. De Wet van 12 juni 1991*, Deurne, Kluwer, 1993, 16, n° 19; Sourbron, P., « Hfdst. 1. Aan de wet onderworpen kredietovereenkomsten », dans Meulemans, D. et Schepers, G. (ed.), *De nieuwe Wet op het Hypothecair Krediet*, Anvers, Kluwer, 1993, (19), 23-24 ; Wymeersch, E., « Aspecten van het hypothecair krediet naar huidig en toekomstig recht », dans De Bruyn, M. e.a., *Kredietverlening en hypotheekkleningen*, Deurne, Kluwer, 1992, (289), 297, n° 11.

commentateurs affirment que l'AR n° 225 vise les prêts et ouvertures de crédit garantis par une hypothèque sur bâtiment, « sans distinction relative à l'objet du crédit »[848]. Une partie de la doctrine a également soutenu l'application de l'AR n° 225, par exemple, au crédit hypothécaire consenti en vue de l'achat d'un bateau de plaisance[849]. Cette position n'a toutefois pas envisagé si un bateau de plaisance peut, en conformité avec la législation sur la navigation, être mis en gage d'une hypothèque (l'Arrêté ne fait mention que des navires et bateaux immatriculés).

3.484. En principe, l'AR n° 225 est encore pertinent, car la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire[850], traitée ci-après et constituant la nouvelle législation en la matière, contient un certain nombre de mesures transitoires. Celles-ci précisent que les crédits octroyés auparavant continuent d'être régis par l'Arrêté[851]. Casier soutient que l'AR n° 225 ne s'applique plus au crédit consenti après le 1er janvier 1993 avec constitution d'une hypothèque sur navire ou bateau parce que la loi relative au crédit hypothécaire, qui entrait en vigueur à cette date, ne s'appliquait même plus à ces crédits et que la période transitoire ne concernait, fût-ce implicitement, que les crédits qui tomberaient sous l'empire de la loi nouvelle[852]. Certains prétendent toutefois que l'A.R. n° 225 doit être considéré comme abrogé[853]. A défaut aujourd'hui d'une abrogation explicite et dès lors qu'il n'appartient pas à la présente révision de régler le sort de cet arrêté, l'on part du principe que l'arrêté fait encore partie de l'ordre juridique.

3.485. L'application aux hypothèques sur bâtiments de la loi relative au crédit hypothécaire est régie de manière relativement complexe. Dans le Titre I, qui régit le crédit hypothécaire, l'article 1 précise:

> *Le présent titre s'applique au crédit hypothécaire ayant pour objet le financement de l'acquisition ou la conservation de droits réels immobiliers, consenti à une personne physique qui agit (principalement) dans un but pouvant être considéré comme étranger à ses activités commerciales, professionnelles ou artisanales et qui, au moment de la conclusion du contrat, a sa résidence habituelle en Belgique:*
> *a) soit par un prêteur ayant son siège principal ou sa résidence principale en Belgique;*
> *b) soit par un prêteur ayant son siège principal ou sa résidence principale en dehors de la Belgique à la condition que le contrat ait été précédé en Belgique d'une proposition particulière ou d'une publicité et que l'emprunteur ait accompli en Belgique les actes nécessaires à la conclusion du contrat.*

Ensuite, l'article 2 énonce:

> *Pour l'application de la présente loi, est considéré comme crédit hypothécaire :*

---

848 Rens, J.-L., « De wet op het hypothecair krediet », *T.Not.*, 1993, (2), 3.

849 Casier, E., Art. 1 Hypothecair Krediet, OHRF, Section 22 (28 septembre 2005), 38, n° 60.

850 *MB* 19 août 1992, tel que modifié.

851 Art. 54 de la loi précise :

> *Les entreprises inscrites ou dispensées de l'inscription en exécution de l'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires, peuvent octroyer des prêts et ouvertures de crédit selon les dispositions de cet arrêté, à titre transitoire, jusqu'à leur inscription en application de la présente loi.*
> *La mesure transitoire visée prend fin deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi.*
> *Le Roi fixe les modalités de cette mesure transitoire.*

L'article 55 précise :

> *L'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le controle des entreprises de prêts hypothécaires ainsi que ses arrêtés d'exécution restent d'application aux entreprises hypothécaires pour leurs contrats conclus en application du Titre Ier de cet arrêté.*
> *Le Titre III de la présente loi est également applicable aux contrats visés à l'alinéa 1er.*

852 Casier, E., « article 2 crédit hypothécaire, OHRF, Scetion 2 (1 janvier 1994) », 8, n° 14.

853 Cf. dernièrement Biquet-Mathieu, C., « Le champ d'application de la loi sur le crédit hypothécaire et son articulation avec la loi sur le crédit à la consommation », dans Biquet-Mathieu, C. et Terryn, E., *Hypothecair krediet*, Bruges, La Charte, 2010, (27), 36-44, n° 13-19.

1. le crédit garanti par une hypothèque ou un privilège sur un immeuble ou par le nantissement d'une créance garantie de la même manière;
2. la créance résultant de la subrogation d'une ou plusieurs tierces personnes dans les droits d'un créancier privilégié sur un immeuble;
3. le crédit stipulant le droit de requérir une garantie hypothécaire, même si ce droit est stipulé dans un acte distinct;
4. le crédit sur garantie lorsqu'une garantie hypothécaire est consentie au profit de la caution ou du garant.

La doctrine majoritaire en déduit que le crédit garanti par une hypothèque sur bâtiment échappe totalement à la description reprise à l'article 2[854]. Cette interprétation ne s'impose toutefois pas avec évidence. À la première lecture du texte de loi, l'on peut supposer que l'article exige uniquement qu'il s'agisse d'un 'crédit garanti par une hypothèque', et qu'aucune importance n'est accordée à la nature du gage, soit un bien immobilier ou un bâtiment. Un examen plus approfondi du texte de loi donne toutefois à penser qu'il doit bien s'agir d'une hypothèque sur un immeuble. Le texte de loi mentionne littéralement un « crédit garanti par une hypothèque ou un privilège sur un immeuble ». L'on peut supposer que la référence à un « immeuble » s'applique aussi bien à l'hypothèque qu'au privilège car le texte néerlandais de la loi ne répète pas la préposition « door » entre « door een hypotheek of » et « een voorrecht op onroerend goed ». La version française est construite sur le même mode puisqu'elle précise: « le crédit garanti par une hypothèque ou un privilège sur un immeuble ». Bien qu'il soit envisageable qu'un particulier constitue une hypothèque sur un bâtiment en vue de l'achat d'un immeuble en dehors de ses activités professionnelles (comme l'exige l'article 1), une telle situation sortirait du champ d'application de la loi car l'article 2 exige, certes de manière relativement peu précise, que l'hypothèque en question soit constituée sur un immeuble. Sur base d'une analyse textuelle, il convient dès lors de conclure à l'inapplicabilité du Titre I de la loi aux crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment.

C'est également la position adoptée par le législateur. L'Exposé des Motifs énonce ainsi :

Qu'il n'y a plus de référence aux navires ou bateaux (d'autres embarcations ne sont pas susceptibles d'hypothèque).
Des crédits garantis par une inscription sur ces actifs tombent certainement dans la sphère commerciale et ne sont donc pas soumis à ce titre[855].

Le passage entre parenthèse a fait l'objet d'un réponse spécifique du Conseil d'Etat. Dans son premier avis, le Conseil d'Etat précise :

À la différence de l'Arrêté Royal n° 225 du 7 janvier 1936, les « crédits de circulation » et les crédits destinés au financement des navires et bateaux ne sont plus regardés, pour l'application du projet, comme des crédits hypothécaires. Selon les déclarations du fonctionnaire délégué, cette omission résulte de la limitation du champ d'application du projet aux crédits consentis à des personnes physiques à des fins privées. La question se pose toutefois de savoir s'il y a lieu, par exemple, de soustraire à l'application de la nouvelle législation les prêts pour lesquels des bateaux résidentiels ou de plaisance constituent une sûreté[856].

---

854 Casier, E., article 2 crédit hypothécaire, OHRF, Section 2 (1 janvier 1994), 7-8, n° 14; Dambre, M., « Het grensgebied tussen consumentenkrediet en hypothecair krediet », *T.Vred.*, 1996, (93), 96, n° 9, note de bas de page 15; Meulemans, D. et Lens, M., « De invoering van een nieuw statuut voor de hypothecaire lening. Praktijkgerichte commentaar op de Wet van 4 augustus 1992 op het hypothecair krediet », *Notarieel en Fiscaal Maandblad*, 1992, (259), 261; Rens, J.-L., « De wet op het hypothecair krediet », *T.Not.*, 1993, (2), 3 et 4; Sourbron, P., « Hfdst. 1. Aan de wet onderworpen kredietovereenkomsten », dans Meulemans, D. et Schepers, G. (ed.), *De nieuwe Wet op het Hypothecair Krediet*, Anvers, Kluwer, 1993, (19), 26, n° 16.
855 *Parl.St.*, 1990-91, n° 1742/1, 3.
856 *Parl.St.*, 1990-91, n° 1742/1, 44.

Le passage de l'Exposé des Motifs montre que le législateur ne voyait aucune raison justifiant l'application de la loi relative au crédit hypothécaire aux crédits garantis par une hypothèque sur un bateau résidentiel ou de plaisance, ces hypothèques étant inenvisageables dans l'état actuel de la législation (sur la navigation). Il est évidemment possible de constituer une hypothèque sur un immeuble en vue du financement de l'achat d'un bateau de plaisance, mais elle ne tombe pas davantage dans le champ d'application de la loi relative au crédit hypothécaire. Son article 1er exige en effet que le crédit ait pour objet « le financement de l'acquisition ou la conservation de droits réels immobiliers »[857]; ces crédits sont en revanche bien visés par la loi relative au crédit à la consommation, analysée ci-après.

3.486. L'article 37 détermine le champ d'application du Titre II de la loi relative au crédit hypothécaire, relatif au contrôle des entreprises hypothécaires et des intermédiaires de crédit hypothécaire :

> *Sans préjudice des dispositions des articles 42, 48 et 49, les dispositions du présent titre sont applicables aux personnes qui pratiquent les opérations de crédit hypothécaire visées à l'article 1er et qui en font leur profession habituelle, soit à titre principal, soit à titre d'appoint. Elles sont dénommées ci-après « entreprises hypothécaires ».*

Cette formulation exclut la constitution d'hypothèques sur bâtiments. Comme il a été précisé, ces hypothèques ne tombent pas sous le champ d'application de l'article 1er de la loi. Le renvoi de l'article 37 à l'article 1er fait donc également sortir ces hypothèques du champ d'application du Titre II. La situation se complique lorsque l'article 56 précise que le Chapitre IV du Titre II de la loi, relatif à l'envoi d'un avertissement en cas de défaut de paiement, est applicable aux contrats soumis à l'AR n° 225. Comme il a été exposé, les hypothèques sur bâtiments sont en principe soumises à cet Arrêté Royal, si bien que le Chapitre IV du deuxième Titre de la loi vise les crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment qui sont toujours visés par l'AR n° 225. L'on aboutit dès lors à un résultat illogique. En effet, le régime du quatrième chapitre du Titre II de la loi ne s'applique pas aux crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment, consentis après la période transitoire.

3.487. Le Titre III de la loi relative au crédit hypothécaire vise la cession de créances privilégiées et hypothécaires et les formes particulières de constitution d'hypothèques. En pratique, il s'agit principalement de la titrisation de créances hypothécaires ou de la constitution d'hypothèques sur toutes sommes ou d'hypothèques bancaires. Le champ d'application de ce Titre est régis à l'article 50, qui précise :

> *Le présent titre s'applique à toutes les créances garanties par une hypothèque ainsi qu'à toutes les créances garanties par un privilège sur un immeuble, que ces créances soient visées ou non au Titre Ier de la présente loi.*

---

[857] Cf. e.a. Casier, E., article 1 crédit hypothécaire, OHRF, Section. 22 (28 septembre 2005), 24, n° 35; Lettany, P., *Het consumentenkrediet. De Wet van 12 juni 1991*, Deurne, Kluwer, 1993, 17, n° 21; Meulemans, D., « Hfdst. 2. Afbakening van de Wet op het Hypothecair Krediet ten opzichte van de Wet op het Consumentenkrediet », dans Meulemans, D. et Schepers, G. (ed.), *De nieuwe Wet op het Hypothecair Krediet*, Anvers, Kluwer, 1993, (29), 37, n° 23; comp. Biquet-Mathieu, C., « Le champ d'application de la loi sur le crédit hypothécaire et son articulation avec la loi sur le crédit à la consommation », dans Biquet-Mathieu, C. et Terryn, E., *Hypothecair krediet*, Brugge, La Charte, 2010, (27), 59-60, n° 50 et 68, n° 65; pour une application, cf. Gand, 25 janvier 1994, *RW* 1994-95, 196, *T. Not.* 1994, 530.

La formulation est particulièrement large et n'autorise pas l'exclusion des hypothèques sur bâtiments du champ d'application de ce Titre[858]. La présente disposition n'exige pas une hypothèque sur immeuble. La version française fait état de « toutes les créances garanties par une hypothèque ainsi qu'à toutes les créances garanties par un privilège sur un immeuble ». En outre, le législateur déclare ne pas attacher d'importance au champ d'application plus restreint du Titre I. L'Exposé des Motifs précise également que le Titre III jouit de son propre champ d'application, lequel vise « toutes les créances [garanties par une hypothèque] »[859]. Et l'article 56 de la loi précise que le Titre III est applicable aux contrats soumis à l'AR n° 225. Comme il a été exposé[860], ledit Arrêté fait mention expresse des hypothèques sur bâtiments dans la description de son champ d'application. L'article 55, alinéa 2 de la loi relative au crédit hypothécaire précise que le Titre III de cette loi est également applicable aux contrats visés à l'alinéa 1er de l'article. Il s'agit des contrats qui restent soumis à l'AR n° 225 après l'entrée en vigueur de la loi relative au crédit hypothécaire. L'on peut dès lors difficilement renier l'application du Titre III de la loi relative au crédit hypothécaire aux contrats et créances garanties par une hypothèque sur bâtiment. Le caractère professionnel ou non du crédit garanti par l'hypothèque sur bâtiment ne joue manifestement aucun rôle. Il convient de noter que la doctrine regrette unanimement la consignation des dispositions relatives aux hypothèques sur toutes sommes dans le Titre III de la loi relative au crédit hypothécaire. Elle considère qu'il aurait mieux valu les régir dans la loi hypothécaire. La méthode de travail choisie par le législateur a ainsi rendu la réglementation imprévisible[861].

3.488. La jurisprudence considérait l'article 59, § 1 de la loi relative au crédit hypothécaire, concernant la tentative obligatoire de conciliation préalable à l'exécution et à la saisie et figurant dans le Titre IV de la loi, comme inapplicable au crédit destiné à financer la construction et l'équipement des bateaux de pêche, et qui était notamment garanti par une hypothèque sur immeuble[862].

3.489. La loi du 12 juin 1991 relative au crédit à la consommation[863] est déclarée inapplicable pour, entre autres :

> *6° les prêts et les ouvertures de crédit hypothécaires qui tombent sous l'application du Titre Ier de l'arrêté royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires.*
> *7° les crédits hypothécaires qui tombent sous l'application du titre Ier de la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire (article 3, § 1).*

Concrètement, la loi relative au crédit à la consommation recouvre le crédit garanti par une hypothèque sur bâtiment lorsqu'il n'est pas consenti à des fins principalement professionnelles[864].

---

858 Comp. cependant les positions divergentes reprises dans Cuypers, A., « De hypotheek voor toekomstige vorderingen. De hypotheek voor « alle sommen ». Het nieuwe Article 51bis van de wet op het hypothecair krediet : revolutie of evolutie in het hypotheekrecht ? », *T.Not.*, 1995, (322), 347 et dans Van Ingelghem, A., Art. 50 Hypothecaire Krediet, OHRF, section 19 (23 juillet 2003), 296, n° 8.

859 *Parl.St.*, 1990-91, n° 1742/1, 15.

860 Cf. *supra*, n° 3.483.

861 Cf. e.a., Cattaruzza, J. et Peeters, I., Art. 51bis - 2 W.Hyp.Kr., OVH (mai 1997), 24, n° 23 ; Cuypers, A., « De hypotheek voor toekomstige vorderingen. De hypotheek voor "alle sommen". Het nieuwe artikel 51bis van de wet op het hypothecair krediet: revolutie of evolutie in het hypotheekrecht ? », *T. not.*, 1995, (322), n° 21 ; Moreau-Margrève, I., « L'hypothèque pour toutes sommes », *JT*, 1996, (181), 185 ; Verbeke, A., « De Hypotheekwet. Kaas met gaten », *TBBR,* 1995, (428), 463, n° 67 et 464, n° 71 ; Wauters, M., « De hypotheek « voor alle sommen ». Een kritische analyse », *Jura falconis,* 1995, (691), 723.

862 Gand, 25 janvier 1994, *RW*, 1994-95, 196.

863 *M.B.*, 9 juillet 1991, err. *M.B.*, 6 août 1991, tel que modifié.

864 Lettany, P., *Het consumentenkrediet. De Wet van 12 juni 1991*, Deurne, Kluwer, 1993, 18, nr. 21.

La question de l'application effective de cette loi doit donc s'apprécier au cas par cas, à la lumière des critères d'application exposés en son texte.

3.490. La conclusion de l'analyse qui précède est que l'AR n° 225 doit être pris en considération lors de la constitution d'une hypothèque sur bâtiment, mais la question de son application exclusive au crédit non-professionnel n'est pas certaine. En principe, l'A.R. n° 225 peut encore s'appliquer aux crédits hypothécaires consentis sous son empire. Le Titre 1er de la loi relative au crédit hypothécaire n'est pas applicable aux crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment, mais son texte aurait pu être rédigé de manière plus heureuse. Le Chapitre IV du Titre II de ladite loi n'est pas davantage applicable, sauf en matière de crédits continuant à être soumis à l'A.R. n° 225, ce qui ne paraît guère très logique. Le Titre III de la loi relative au crédit hypothécaire est applicable à tous les crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment. La loi relative au crédit à la consommation vise ce type de crédits lorsqu'il n'est pas consenti à des fins principalement professionnelles, sauf dans les cas où l'A.R. n° 225 est encore applicable. Enfin, rappelons que la législation actuelle considère qu'il est impossible de constituer une hypothèque sur les embarcations de plaisance ou les embarcations résidentielles.

3.491. La situation doit absolument être révisée. L'amélioration de la réglementation du crédit hypothécaire en tant que telle ne figure naturellement pas parmi les objectifs de l'Ebauche du Code belge de la navigation. Il convient en revanche de régir l'application de cette réglementation aux hypothèques sur bâtiments. La précision de cette matière revêt une grande importance. La pratique financière et juridique fait état d'une confusion autour de la possibilité de constituer une hypothèque sur toutes sommes sur un bâtiment. Il souhaitable que le législateur confirme expressément cette possibilité. Plus généralement, la question de l'application de l'AR n° 225 et, aujourd'hui, de la loi relative au crédit hypothécaire aux crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment suscite l'insécurité. L'éclaircissement qu'il convient d'apporter à travers le Code belge de la navigation peut se limiter à la précision de l'objectif initial des législateurs. Le Code belge de la navigation doit encourager le financement des projets maritimes non-professionnels. Le fait que les bateaux résidentiels ne soient pas susceptibles d'hypothèque, en suite de quoi les habitants doivent consentir de lourds prêts hypothécaires personnels, a déjà été dénoncé au Parlement flamand[865]. Cependant, il ne suffit pas que le Code belge de la navigation permette l'hypothèque sur bateaux résidentiels, embarcations des autorités ou patrimoine navigant; il convient également de fournir à ces hypothèques un cadre légal adéquat et sûr, orienté vers les besoins commerciaux et omettant une réglementation inutile du secteur maritime et qui procure également une protection adaptée aux particuliers preneurs d'initiatives. Il n'y a aucune raison de refuser la protection à ceux qui souhaitent investir dans un bateau résidentiel, cette protection étant accordée par le législateur aux particuliers qui souhaitent acquérir un terrain à bâtir ou une maison d'habitation.

3.492. À la lumière de ce qui précède, l'on propose les interventions législatives concrètes suivantes:
- l'intégration dans le Code belge de la navigation de l'article 3.53 ici proposé, qui renvoie expressément à l'A.R. n° 225 et à la loi relative au crédit hypothécaire;
- l'intégration dans le Code belge de la navigation de l'article 3.69 ici proposé, qui confirme expressément la possibilité de créer une hypothèque sur toutes sommes sur les bâtiments et qui, ensuite, régule immédiatement cette forme d'hypothèque;

---

865 Cf. l'interpellation de monsieur Marnic De Meulemeester à monsieur Kris Peeters, Ministre flamand des travaux publics, de l'énergie, de l'environnement et de la nature, sur la politique d'autorisation de Waterwegen en Zeekanaal SA en matière des bateaux d'habitation, *Vragen en interpellaties Vlaams Parlement,* Commission des travaux publics, mobilité et énergie; 19 juin 2007, 2006-07, n° 144.

- l'élargissement, par le biais d'une disposition modificative dans la loi d'introduction, du champ d'application du Titre I de la loi relative au crédit hypothécaire, de sorte que ledit Titre, dans les limites tracées par l'article 1 de la loi, s'applique également aux crédits hypothécaires garantis par une hypothèque sur bâtiment;
- la précision, au moyen d'une disposition modificative dans la loi d'introduction, de l'application du Titre III de la loi relative au crédit hypothécaire à tous les crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment (indépendamment de la satisfaction à l'exigence figurant à l'article 1 de la loi), sauf de l'article 51*bis*, § 1 en 2, dont le contenu est intégralement repris dans le Code belge de la navigation, faisant suite à la critique unanime de la doctrine sur la localisation de ce régime dans l'instrumentarium législatif (cf. art. 3.69 et 3.70);
- la précision, au moyen d'une disposition modificative, de la limitation du champ d'application de l'A.R. n° 225 aux crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment et consentis à des fins non-professionnelles.

B.5.2. ARTICLE 3.54. BIENS SUSCEPTIBLES D'HYPOTHÈQUE SUR BÂTIMENT

A) TEXTE DE LOI

3.493.

Article 3.54. Biens susceptibles d'hypothèque sur bâtiment

Les bâtiments et les bâtiments en construction peuvent être grevés d'une hypothèque sur bâtiment.

B) COMMENTAIRE

3.494. L'article proposé confirme le principe émis à l'article 25, alinéa 1er de la loi maritime. Il est nécessaire de reprendre cette disposition car l'hypothèque de droit commun ne peut grever que les biens immobiliers. En vertu de l'article 33, § 2, les hypothèques sur bâtiments sont désormais exclusivement régies par les dispositions du Code belge de la navigation.

3.495. Les hypothèques sur bâtiments peuvent dorénavant grever tout bâtiment répondant à la définition reprise à l'article 3.1, 1° du Code belge de la navigation (étant entendu que l'inscription d'une hypothèque sur bâtiment n'est possible que lorsque le bâtiment est enregistré ou immatriculé; le régime légal en la matière a toutefois été élargi[866]). Comme la France[867], le Code belge de la navigation supprime toute référence au tonnage minimum, et les bâtiments exploités sans but lucratif sont tous sans exception susceptibles d'hypothèques. Ceci améliore la position des administrations publiques ainsi que celle des propriétaires de bateaux de plaisance et de patrimoine navigant[868].

3.496. Même si les bâtiments peuvent faire l'objet d'un droit d'usufruit ou d'un droit d'usage et d'habitation (voyez article 3.10), ces droits ne peuvent être grevés d'une hypothèque (et pas davantage d'une hypothèque terrestre[869]). Un tel régime ne suscite manifestement aucune interrogation. Il serait enfin compliqué de développer un régime concluant, et praticable en la matière.

---

866 Cf. *supra*, n° 3.129 et *infra*, n° 3.596.
867 Cf. e.a., Bonassies-Scapel, 364-365, n° 548.
868 Cf. à ce sujet, en général, *supra*, n° 3.12 et 3.30.
869 Comp. cependant l'art. 45 de la loi hypothécaire en matière d'hypothèques terrestres.

B.5.3. ARTICLE 3.55. EXCLUSIVITÉ DES HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS STIPULÉES CONTRACTUELLEMENT

A) TEXTE DE LOI

3.497.

Article 3.55. Exclusivité des hypothèques sur bâtiments stipulées contractuellement

Une hypothèque sur bâtiment peut être constituée exclusivement par la convention des parties.

B) COMMENTAIRE

3.498. Cette disposition reprend la règle de base énoncée à l'article 25, alinéa 1er de la loi maritime. L'ajout du terme « exclusivement » formule clairement l'impossibilité de consentir d'autres hypothèques que celles stipulées contractuellement. Sont particulièrement visées les différentes formes d'hypothèques légales. L'exclusivité des hypothèques contractuelles, postulée dans l'article nouveau, existait déjà implicitement en droit belge actuel mais elle était altérée par l'existence d'hypothèques légales au bénéfice du fisc, des instituts de sécurité sociale et d'autres services publics[870]. Ainsi, l'on peut procéder à l'inscription d'une hypothèque légale pour garantir une créance d'impôt sur les revenus (article 425 CIR 1992), de taxe sur la valeur ajoutée (article 86 CTVA 2007) et de droits de succession (article 84 C. dr. succ).

Pour ces différentes raisons, l'on propose d'abolir les hypothèques légales sur bâtiments, si tant est qu'elles émanent de la législation fédérale. Il convient tout d'abord de constater que les états voisins n'accordent pas de telles hypothèques légales au fisc. La Belgique adopte ainsi une position exceptionnelle sur le plan international. La France exclut *expressis verbis*, par voie législative (et judiciaire), les hypothèques légales sur navires[871]. L'Allemagne, l'Angleterre et les Pays-Bas ne semblent pas davantage connaître d'hypothèques légales à l'avantage du fisc[872]. Deuxièmement, la possibilité de constituer des hypothèques légales sur bâtiments affecte la position des bailleurs de fonds maritimes à long terme, ainsi que l'attrait du pavillon belge. Troisièmement, parce que les hypothèques légales sont régies dans diverses dispositions législatives d'ordre fiscal, elles affectent la transparence et la clarté de la législation maritime et prévisibilité de la position des créanciers. Quatrièmement, la suppression de l'hypothèque légale du fisc correspond à la tendance générale de modération des sûretés maritimes accordées aux autorités, qui caractérise non seulement le Code belge de la navigation mais également les récentes conventions internationales sur les privilèges sur bâtiments. Cinquièmement, les éléments fournis par le Conservateur des hypothèques maritimes montrent que, dans la pratique, le fisc fait très rarement inscrire des hypothèques légales sur bâtiments[873]. Le dommage qui pourrait résulter pour les autorités se trouve ainsi fortement limité. Sixièmement, l'on constate en dehors du droit de la navigation – et dans divers systèmes juridiques – une tendance à la réduction des sûretés spéciales du fisc[874]. Pour les mêmes raisons, l'on recommande aux législateurs régionaux de supprimer les hypothèques analogues établies à l'avantage des

870 Cf., en particulier, De Latte ZRHS, 33-34, n° 83 ; Engels, 40-41.
871 Art. 43, alinéa 1er Loi n° 67-5.
872 Au sujet des hypothèques légales selon le droit allemand, cf. Nöll, 372-373, n° 40. Cet auteur confirme expressément l'absence d'hypothèque légale au bénéfice du fisc.
873 Cela se produit régulièrement sur les bateaux de navigation intérieure.
874 Cf. e.a. Coussement, P., « De beschermde positie van de fiscus en RSZ in geval van insolventie », dans *Van alle markten. Liber Amicorum Eddy Wymeersch,* Anvers / Oxford, Intersentia, 2008, 259-281.

administrations publiques. Elles sont incompatibles avec le Code belge de la navigation et contreviennent au régime qu'elle entend instaurer.

3.499. Sur le plan de la terminologie, la distinction néerlandaise entre la « verlening » d'une hypothèque et sa « vestiging », renvoyant à l'inscription de l'acte[875], n'a pas été reprise dans le Code belge de la navigation. Lorsqu'il est fait mention, dans les dispositions proposées, de la « constitution » d'une hypothèque sur bâtiment, l'on se réfère à son établissement, ce qui est conforme au droit commun belge; l'opposabilité se produit par « l'inscription ».

B.5.4. ARTICLE 3.56. PROPRIÉTÉ OU DROIT RÉEL DE L'AFFECTANT HYPOTHÉCAIRE SUR BÂTIMENT

A) TEXTE DE LOI

3.500.

Article 3.56. Propriété ou droit réel de l'affectant hypothécaire sur bâtiment

À peine de nullité absolue, une hypothèque sur bâtiment ne peut être constituée que par le propriétaire du bâtiment ou du bâtiment en construction ou par le titulaire d'un droit réel sur le bâtiment ou le bâtiment en construction.

B) COMMENTAIRE

3.501. La disposition proposée formule dans le Code belge de la navigation une condition fondamentale à la constitution d'hypothèque, déjà contenue implicitement dans l'article 73 de la Loi hypothécaire. L'article en question précise que les hypothèques ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les immeubles qu'ils y soumettent. Une telle capacité ne revient par définition qu'au propriétaire ou au titulaire d'un droit réel[876]. Cette dernière disposition est applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2 de la loi maritime. La disposition proposée confirme le droit actuel[877] en une formulation inspirée de la législation française[878]. Conformément au droit commun en matière d'hypothèque terrestre[879], la condition est sanctionnée de nullité absolue.

3.502. En ce qui concerne la propriété du bâtiment, il est renvoyé à l'article 3.9 du Code belge de la navigation. Pour la propriété du bâtiment en construction, l'on rappelle la règle supplétive de l'article 3.28. Selon le cas, l'hypothèque sur bâtiment sera constituée par le constructeur, par le maître d'ouvrage ou les deux ensemble. Le propriétaire ici visé n'est pas nécessairement celui qui a été enregistré comme propriétaire pendant la période pertinente.

875 Cf. déjà Cleveringa, 142.
876 Boncquet, J., Art. 73-75 loi hyp., OVH, Section 21 (octobre 2001), 142, n° 1.
877 Cf. e.a., De Decker, 17, n° 32.
878 Art. 44 de la Loi n° 67-5.
879 Dirix-De Corte, 454, n° 650.

B.5.5. ARTICLE 3.57. CAPACITÉ JURIDIQUE

A) TEXTE DE LOI

3.503.

Article 3.57. Capacité juridique

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

B) COMMENTAIRE

3.504. Cette disposition reprend dans le Code belge de la navigation la règle de l'article 75 de la loi hypothécaire, déjà applicable aujourd'hui aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2 de la loi maritime. Le deuxième alinéa de l'article 75 de la loi hypothécaire, relatif aux hypothèques des absents, a été supprimé en 2007[880]. Il ne fallait donc pas reprendre cet alinéa.

B.5.6. ARTICLE 3.58. CONSTITUTION PAR LE COMMANDANT OU UN MANDATAIRE

A) TEXTE DE LOI

3.505.

Article 3.58. Constitution par le commandant ou un mandataire

Une hypothèque sur bâtiment ne peut être constituée que par :
1° le commandant, conformément à l'article 5.9 ;
2° un mandataire, lorsqu'il dispose d'un mandat exprès l'en chargeant.

B) COMMENTAIRE

3.506. En droit des hypothèques terrestres, il existe une règle exigeant un mandat *exprès* pour grever des biens d'une hypothèque pour le compte d'un tiers[881]. Cette règle résulte de l'article 1988, alinéa 2 du Code civil. La législation française précise qu'une hypothèque sur navire peut être constituée sur base d'un mandat *spécial* (« par son mandataire muni d'un mandat spécial » : article 44 loi n° 67-5).

Il est souhaitable, afin d'éviter les confusions, d'indiquer expressément que la compétence du commandant (en particulier du capitaine) en la matière est réglée par le régime spécifique du Titre 4 de l'Ebauche du Code belge de la navigation sur la compétence de représentation de ce dernier (art. 5.9). Il convient également de préciser qu'un mandat exprès est effectivement exigé pour la constitution d'une hypothèque par un mandataire de droit commun[882].

---

880 Art. 36, 14° de la loi du 9 mai 2007 modifiant diverses dispositions relatives à l'absence et à la déclaration judiciaire de décès (*MB* 21 juin 2007).
881 Boncquet, J., Art. 73-75 loi hyp., OVH, Section 21 (octobre 2001), 37, n° 58.
882 C'est également exigé en France pour la constitution d'une hypothèque par le capitaine : cf. e.a. Bonassies-Scapel, 365, n° 549.

B.5.7. ARTICLE 3.59. FORME

A) TEXTE DE LOI

3.507.

Article 3.59. Forme

L'hypothèque sur bâtiment peut être constituée par acte authentique ou par acte sous seing privé, cosigné par un avocat intervenant en qualité de conseil.

B) COMMENTAIRE

3.508. La loi maritime n'exige pas la constitution d'une hypothèque par écrit. Une telle règle existait bien sous la loi maritime de 1879, mais a consciemment été abandonnée dans la loi maritime de 1908. Le législateur ne souhaitait pas encombrer les parties d'exigences formelles inutiles. Cela dit, les hypothèques sur navires doivent faire l'objet d'un écrit afin d'assurer l'opposabilité de leur inscription aux tiers, si bien qu'un écrit est exigé de manière indirecte[883]. L'insertion d'une obligation légale d'écrit revêt dès lors une valeur ajoutée très limitée, si pas inexistante. Considérant l'historique de la loi et les choix de l'Ebauche du Code belge de la navigation concernant d'autres conventions[884], l'on renonce ici à restaurer cette exigence de forme. La circonstance que la France[885] et d'autres législations étrangères[886] formulent cette exigence ne constitue pas une raison suffisante pour revenir au régime de 1879.

3.509. La disposition ici proposée, laquelle prévoit la constitution d'une hypothèque par acte authentique ou sous seing privé, précise une règle acceptée généralement et déjà applicable de nos jours[887]. En pratique, dans le domaine de la navigation intérieure et en mer, l'on dresse généralement des actes de constitution d'hypothèques non-notariés. Les institutions financières ont développé des contrats type en la matière. Il n'est dans l'intérêt ni des banques, ni des propriétaires de bâtiments d'interdire une telle pratique, qui présente des avantages de flexibilité et de coûts[888]. Bien que d'autres pays, comme les Pays-Bas (article 202 et 795 du Livre 8 du NBW j° article 260 du Livre 3 du NBW)[889], exigent un acte authentique, il reste que d'autres législations se satisfont de la constitution d'hypothèque par acte sous seing privé[890]. Afin d'assurer la qualité juridique du document, la cosignature par un avocat intervenant en qualité de conseil est requise (comp. article 3.8, § 3, alinéa 2, 3°)[891].

3.510. La pratique du financement des bâtiments montre que les banques, en plus d'une hypothèque sur bâtiment, réclament des sûretés supplémentaires comme l'hypothèque des immeubles appartenant au créancier. Bien que les hypothèques sur bâtiments et les hypothèques terrestres soient soumises à des dispositions législatives différentes, il est inutile d'intégrer dans le code l'interdiction des actes d'hypothèque mixtes, qui constituent tant une hypothèque sur bâtiment qu'une hypothèque terrestre. La loi hypothécaire ne contient pas non plus une telle

883 Cf. e.a., *Parl.St.*, Chambre, 1904-05, n° 60, 11 ; Smeesters-Winkelmolen, I, 102, n° 66.
884 Cf. *supra*, nr. 3.139 et 3.157.
885 Art. 43, alinéa 2 de la loi n° 67-5.
886 Cf. certains éléments dans Rodière LN, 141-142, n° 113.
887 Cf. e.a., Smeesters-Winkelmolen, I, 102, n° 66 ; Straatman, article 25 de la loi maritime, OVH, Section 1 (octobre 1992), 2, n° 4.
888 Il se dit que les notaires appliquent les tarifs des biens immobiliers à défaut de tarifs spécifiques pour les navires.
889 Cf. e.a., Oostwouder, 28.
890 Cf. e.a., Rodière LN, 142, n° 113.
891 Rien n'empêche l'intervention de plusieurs avocats.

interdiction. La législation américaine reconnaît l'existence des hypothèques mixtes[892], mais, en pratique, les banques ne font dresser qu'exceptionnellement des actes d'hypothèque[893].

B.5.8. ARTICLE 3.60. ÉLECTION DE DOMICILE

A) TEXTE DE LOI

3.511.

Article 3.60. Élection de domicile

L'acte de constitution d'hypothèque contient élection de domicile par le créancier à une adresse en Belgique.
À défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faitesà l'adresse du créancier mentionnée dans l'acte ou, à défaut d'une adresse en Belgique, au Procureur du Roi d'Anvers.
Il est loisible au créancier ou à ses représentants de changer ou de supprimer le domicile élu au moyen d'une déclaration sous seing privé ou sous forme authentique, qu'ils peuvent faire inscrire au registre des navires de mer ou au registre des bateaux d'intérieur.

B) COMMENTAIRE

3.512. La disposition proposée reprend, dans une formulation actualisée, le premier, le troisième et le quatrième alinéa de l'article 30 de la loi maritime.

3.513. Le premier alinéa supprime l'élection de domicile obligatoire au lieu de résidence du conservateur des hypothèques. Une proposition de loi en 2001[894] considérait déjà cette obligation comme dépassée, à la lumière des moyens modernes de communication et de transport, si bien que l'élection de domicile à une adresse belge est suffisante.

3.514. Le dernier alinéa a été intégralement réécrit. En effet, de l'avis du conservateur des hypothèques maritimes, l'article 88 de la loi hypothécaire, auquel renvoie l'article 30, alinéa 4 de la loi maritime, est pratiquement inapplicable aux hypothèques sur bâtiments[895]. De plus, le nouveau régime tranche la question litigieuse de droit commun de la suppression de l'élection de domicile[896]. Il abolit également la formalité de certification d'identité par un notaire, telle que formulée à l'article 88, alinéa 3 de la loi hypothécaire. L'intervention d'un avocat n'est pas imposée.

892 Cf. US Code sect. 3122(c).
893 Tetley MLAC, 501.
894 Cf. e.a., Amendement n° 2 à la proposition de loi de Clippele modifiant les articles 82 et 83 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851, en ce qui concerne l'élection de domicile, dans *Parl.St.*, Senat, 2000-01, n° 463/2.
895 De Latte ZRHS, 37, n° 93, note de bas de page 90.
896 De Baets, C., article 88 Loi hyp., OVH, Section 18 (mars 1999), 2-3, n° 3-4.

B.5.9. ARTICLE 3.61. HYPOTHÈQUE SUR UN BÂTIMENT EN CONSTRUCTION

A) TEXTE DE LOI

3.515.

Article 3.61. Hypothèque sur un bâtiment en construction

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

B) COMMENTAIRE

3.516. Le principe permettant la constitution d'une hypothèque sur un navire en construction est actuellement repris à l'article 26, alinéa 2 de la loi maritime[897]. On le retrouve dans quasiment toutes les législations maritimes[898]. La Convention navires en construction 1967, commentée ci-dessus[899], qui a notamment imposé à ses Etats parties d'autoriser l'enregistrement des droits sur un navire en construction (article 1), n'est toutefois jamais entrée en vigueur.

3.517. La réglementation de droit public belge, basée sur la Loi relative à l'enregistrement des navires, offre déjà un cadre à l'enregistrement des navires en construction en Belgique. La loi précise elle-même qu'un navire en construction est considéré comme un navire dès que le contrat de construction a été signé[900]. L'Arrêté relatif à l'enregistrement des navires précise que les navires en construction en Belgique sont soumis à l'obligation d'enregistrement. L'obligation de demande d'enregistrement incombe au constructeur, et l'enregistrement intervient à sa demande[901]. Tout navire en construction pour le compte de tiers est enregistré dans les trente jours suivant la signature du contrat de construction, à la demande du constructeur ou de la personne pour le compte de qui le navire est construit, si celle-ci justifie de son droit de propriété[902]. Le contrat de construction doit être joint à la demande[903]. Lorsque le constructeur construit pour son propre compte, il doit introduire sa demande dans les 30 jours du commencement de la construction; il doit joindre à sa demande un écrit attestant qu'il est le propriétaire exclusif du navire. Si les matériaux destinés à la construction du navire ont été apportés et individualisés sur le chantier, cette individualisation doit être constatée par un écrit établi par le constructeur[904].

3.518. En matière de bateaux de navigation intérieure en construction, la loi maritime prévoit actuellement la faculté d'immatriculation (article 272*bis*, § 1). L'immatriculation d'un bateau en construction en Belgique a lieu sur déclaration du constructeur ou de la personne pour le compte de qui l'on construit le bateau, pourvu que cette dernière justifie de son droit de propriété (article 272*bis*, § 5, alinéa 1er).

3.519. La disposition proposée entérine la possibilité de principe de constituer une hypothèque sur un bâtiment en construction. Elle indique à partir de quand l'on peut constituer l'hypothèque.

---

897 Pour un commentaire, cf., e.a., Straatman, article 26 de la loi maritime, OVH, Section 1 (octobre 1992), 2-4, n° 3. Comp. du reste article 45*bis* de la loi hypothécaire (cf. *infra*, n° 3.525).

898 Cf. quelques indications dans Rodière LN, 147, n° 118; pour la France même, cf. article 45 Loi n° 67-5.

899 Cf. *supra*, n° 3.151.

900 Art. 1, § 1, 1°, alinéa 2 de la loi relative à l'enregistrement des navires.

901 Art. 14 de l'arrêté relatif à l'enregistrement des navires.

902 Art. 22, alinéa 1er de l'arrêté relatif à l'enregistrement des navires.

903 Cf., plus précisément, art. 23 de l'arrêté relatif à l'enregistrement des navires.

904 Cf., plus précisément, art. 24 de l'arrêté relatif à l'enregistrement des navires.

Conformément à la loi sur l'enregistrement des navires, il est prévu – également pour les bateaux de navigation intérieure –, que l'hypothèque puisse être constituée dès la signature du contrat de construction. Bien que la Convention du 27 mai 1967 précise que « la législation nationale peut subordonner l'inscription à la condition que la quille ait été posée ou qu'un travail de construction équivalent ait été exécute a l'endroit où le navire doit être lancé », cette condition ne s'applique nullement à l'enregistrement en Belgique; elle ne vaut dès lors pas non plus en matière de constitution d'hypothèque. Il n'y a aucune raison de ne pas laisser aux parties le soin d'évaluer elles-mêmes le risque lié à cette opération[905].

3.520. En vertu de l'article 3.79, l'on peut évidemment procéder à l'inscription de l'hypothèque après l'enregistrement ou l'immatriculation du bâtiment en construction. En cas de construction pour son propre compte, aucun contrat de construction n'ayant été conclu, l'on peut logiquement constituer l'hypothèque à partir de l'enregistrement ou de l'immatriculation du bâtiment en construction.

3.521. Certaines législations, comme la norvégienne, consacrent une attention particulière à l'enregistrement et à l'hypothèque des plateformes de forage[906]. La législation allemande ne traite pas seulement l'hypothèque des navires en construction, mais également celle des cales sèches flottantes en construction ou achevées[907]. Il n'est pas apparu nécessaire d'intégrer des dispositions analogues dans le Code belge de la navigation. En effet, les plateformes de forage en construction, ou celles qui ne sont pas encore ancrées au fond, sont des bâtiments au sens du code[908]. Le régime ordinaire des hypothèques sur bâtiments leur est dès lors applicable. L'on peut dresser un constat similaire en matière de cale sèche flottante. Une fois ces engins définitivement et solidement ancrés, ils peuvent en principe être grevé d'une hypothèque terrestre de droit commun. L'Ebauche du Code belge de la navigation offre la possibilité d'assimiler certains engins fixes à des bâtiments (voyez article 3.3).

3.522. Les autres dispositions de ce chapitre, relatives aux bâtiments, s'appliquent *mutatis mutandis* aux bâtiments en construction.

B.5.10. ARTICLE 3.62. HYPOTHÈQUE SUR BÂTIMENT CONDITIONNELLE OU ANNULABLE

A) TEXTE DE LOI

3.523.

Article 3.62. Hypothèque sur bâtiment conditionnelle ou annulable

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

§ 2. Par dérogation à l'article 3.56, le maître de l'ouvrage au contrat de construction, qui n'a pas encore obtenu le droit de propriété ou un autre droit réel sur le bâtiment, peut constituer une hypothèque sous la condition suspensive de l'obtention de ce droit.

905 Comp. Rodière LN, 148, n° 118.
906 Cf. art. 39 sur les 'Fixed installations'.
907 Cf. § 81a SchiffsRG et à ce sujet Nöll, 441, n° 1-8.
908 Cf. *supra*, n° 3.40.

B) COMMENTAIRE

3.524. Le premier paragraphe de la disposition proposée reprend dans le Code belge de la navigation la règle de l'article 74 de la loi hypothécaire, actuellement applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 25, alinéa 2 de la loi maritime. La formulation du texte a toutefois été simplifiée.

3.525. La loi maritime ne précise pas clairement s'il est loisible au maître d'ouvrage, qui n'obtiendra qu'ultérieurement la propriété du navire en construction ou de parties de celui-ci, de constituer une hypothèque sur ce qui ne lui appartient pas encore. Ce type de constitutions d'hypothèques semble parfois survenir dans la pratique[909]. L'on peut renvoyer à ce sujet à l'article 74 de la loi hypothécaire, lequel est applicable aux hypothèques en vertu de l'article 25, alinéa 2 de la loi maritime. Cette disposition confirme le caractère hypothécable des biens sur lesquels l'affectant ne dispose que d'un droit conditionnel.

Une partie de la doctrine estime toutefois que le procédé de transmission de propriété postposée sous condition suspensive est fautif, car une condition suspensive ne peut dépendre de l'exécution de ses obligations par l'une des parties, en l'espèce le paiement du prix. En outre, l'article 78, alinéa 2 de la loi hypothécaire précise que les biens à venir ne peuvent être hypothéqués[910].

Ces reproches ne sont toutefois pas totalement pertinents. Tout d'abord, les adversaires s'appuient sur une jurisprudence avançant l'impossibilité de la condition liée à l'exécution des obligations auxquelles les parties se sont engagées contractuellement[911]. Cette jurisprudence n'est pas pertinente lorsque l'affectant hypothécaire est déjà lié par un contrat de construction de bâtiment conclu avec un tiers. Pour ce qui est de l'article 78, alinéa 2 de la loi hypothécaire, cette dernière est déclarée inapplicable aux hypothèques sur navires par la loi maritime, si bien que l'on peut difficilement y puiser des arguments. En outre, l'article 45*bis* de la loi hypothécaire précise qu'une hypothèque peut être constituée sur des bâtiments dont la construction est commencée, ou même seulement projetée, pourvu que celui qui confère l'hypothèque ait un droit actuel lui permettant de construire à son profit. Sur base de l'article 74 de la loi hypothécaire, les commentateurs de la loi admettent qu'un droit de propriété conditionnel est suffisant[912].

L'on peut donc conclure que le droit actuel autorise déjà la constitution d'une hypothèque sur un bâtiment en construction par le maître d'ouvrage qui n'en est pas encore propriétaire. Afin de restaurer la sécurité juridique et de stimuler le financement des bâtiments, il est souhaitable de valider expressément cette position par voie législative. C'est chose faite au deuxième paragraphe de la disposition proposée. Ce dernier doit s'analyser, en principe, comme une application du premier paragraphe, étant entendu que le § 2 jouit d'un champ d'application plus étendu puisqu'il néglige la distinction entre l'hypothèque sur les biens acquis sous condition suspensive et l'hypothèque sur les biens futurs. La disposition vise à favoriser au maximum la constitution d'hypothèques dans le cadre de projets de construction de bâtiments. L'on peut évidemment s'attendre à ce que les parties aux contrats évaluent scrupuleusement les risques, à la lumière de leur situation.

---

909 Cf. Gand, 2 décembre 1959, *Pas.*, 1961, II, 131.

910 Cf. e.a., Aeby-Deceuninck HBAR, 41, n° 38 (où un reproche est formulé à l'encontre de la condition relative à la finition du navire en construction) ; Aeby-Deceuninck RN, 29, n° 50; Straatman, article 26 de la loi maritime, OVH, Section 1 (octobre 1992), 3-4, n° 3; comp. également Hennebicq I, 349, n° 350 et, pour la France, entre autres Rodière LN, 96-97, n° 77; Rodière-du Pontavice, 77, n° 69.

911 Cf., en particulier, Cass., 9 février 1933, *Pas.*, 1933, I, 103, avec concl. Proc.-Gen. P. Leclercq, sur lesquelles Aeby et Deceuninck basent l'argument auquel renvoyaient les précédentes notes de bas de page.

912 Cf. Boncquet, J., articles 73-75 loi. hyp., OVH, Section 21 (octobre 2001), 4-9, n° 4-9, en particulier 6, n° 5.

B.5.11. ARTICLE 3.63. DÉLIMITATION DES HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.526.

Article 3.63. Délimitation des hypothèques sur bâtiments

À peine de nullité absolue, l'hypothèque doit être constituée sur un ou plusieurs bâtiments spécialement désignés et pour une somme déterminée.
Sans préjudice de l'article 3.80, la désignation du bâtiment ou des bâtiments peut s'effectuer au moyen de tout élément utile, dont l'enregistrement ou l'immatriculation y relatif.

B) COMMENTAIRE

3.527. Par délimitation, l'on entend qu'il convient de limiter chaque hypothèque à certains biens, à un certain montant et à une certaine dette[913]. La disposition exposée correspond à l'article 26, alinéa 1er de la loi maritime. Le deuxième alinéa formule un principe déjà applicable à l'heure actuelle[914]. A cet égard, il y a toutefois lieu de tenir compte de l'article 3.80 sur le régime des mentions à intégrer dans l'acte en vue de l'inscription.

B.5.12. ARTICLE 3.64. INDIVISIBILITÉ DES HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.528.

Article 3.64. Indivisibilité des hypothèques sur bâtiments

Une hypothèque peut être constituée sur plus d'un bâtiment.
Sauf disposition dérogatoire, l'hypothèque est indivisible et subsiste en entier sur tous les bâtiments affectés et sur chaque portion de ces bâtiments.

B) COMMENTAIRE

3.529. Il n'y a pas lieu d'introduire une disposition particulière relative à l'hypothèque sur flotte, dans le sens d'une hypothèque grevant un ensemble indéterminé de bâtiments dont le débiteur est propriétaire. Lorsqu'un propriétaire de bâtiments souhaite constituer une hypothèque sur la totalité de la flotte qui lui appartient, ou qui lui appartiendra dans le futur, chacun des bâtiments concernés doit faire l'objet d'une identification, conformément au principe de spécialité. Cette règle vaut déjà aujourd'hui en Belgique[915]. Elle existe aussi notamment en France[916].

3.530. Il s'avère souhaitable que le Code belge de la navigation confirme la possibilité de consentir une hypothèque sur plusieurs bâtiments. Il est également utile d'asseoir le principe

913 Dirix-De Corte, 464, n° 667.
914 Cf. Straatman, article 26 de la loi maritime, OVH, Section 1 (octobre 1992), 2, n° 1.
915 Smeesters-Winkelmolen I, 90, n° 61 ; Straatman, article 26 de la loi maritime, OVH, Section 1 (octobre 1992), 2, n° 1.
916 Bonassies-Scapel, 384, n° 548 ; Rodière LN, 153, n° 124.

d'indivisibilité dans le code. Ce principe vaut également en matière d'hypothèques terrestres, conformément à l'article 41, alinéa 2 de la loi hypothécaire, laquelle est déclarée inapplicable aux hypothèques sur navires par la loi maritime. Le principe est introduit dans une formulation simplifiée, précisant qu'il peut y être dérogé par voie contractuelle[917]. Ce régime s'avère particulièrement utile au renforcement de la position des bailleurs de fonds maritimes et donc à l'encouragement du crédit. Dans la pratique, c'est surtout dans la navigation intérieure que des hypothèques sont établies sur plusieurs bâtiments. Les armateurs de la navigation intérieure et leurs conseillers devront réfléchir à l'éventuelle opportunité d'intégrer des dispositions dérogatoires, permettant aux bâtiments de se libérer individuellement de l'hypothèque.

Il convient de noter que la législation américaine reconnaît également la liberté contractuelle en la matière, en une formulation toutefois plus travaillée[918].

B.5.13. ARTICLE 3.65. ÉLÉMENTS DU BÂTIMENT, ACCESSOIRES DU BÂTIMENT ET FRET

A) TEXTE DE LOI

3.531.

Article 3.65. Éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment et fret

L'hypothèque constituée sur un bâtiment ou sur un bâtiment en construction s'étend:
1° aux éléments du bâtiment;
2° sauf disposition dérogatoire, aux accessoires du bâtiment et au fret.

B) COMMENTAIRE

3.532. La disposition proposée actualise l'article 27 de la loi maritime. En matière d'éléments et accessoires du bâtiment, elle ne fait finalement que reprendre le principe établi à l'article 3.11[919]. L'hypothèque sur bâtiment s'applique évidemment à tous les éléments et accessoires qui s'ajouteront après la constitution de l'hypothèque (en ce compris les améliorations)[920].

En matière du fret, la disposition reprend le principe de la loi maritime de 1908. L'on confirme ici l'objectif du législateur du renforcement du gage afin de stimuler le financement des bâtiments[921].

Un régime dérogatoire est possible en matière d'accessoires du bâtiment et du fret.

---

917 Cf. Dirix-De Corte, 463, n° 666.
918 Cf. 46 US Code sect 31322(c).
919 L'hypothèque terrestre s'étend également aux accessoires : cf. Dirix-De Corte, 453, n° 645.
920 Comp. art. 45, alinéa 2 de la loi hypothécaire en matière d'hypothèques terrestres.
921 Cf. e.a., Hennebicq II.II, 237, n° 598.

B.5.14. ARTICLE 3.66. INDIVIDUALISATION DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION DU BÂTIMENT

A) TEXTE DE LOI

3.533.

Article 3.66. Individualisation des matériaux de construction du bâtiment

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

B) COMMENTAIRE

3.534. La disposition proposée est basée sur l'article 8 de la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction, qui autorise expressément l'incorporation d'un tel régime dans les législations nationales[922]. L'on a toutefois accordé la formulation à la terminologie de l'Ebauche du Code belge de la navigation. Cette intégration doit s'entendre largement: il peut par exemple s'agir des matériaux qui seront travaillés sur le bâtiment, ses éléments ou ses accessoires, mais également des machines et de l'équipement. Le régime proposé est également conforme au cadre actuel de droit public en matière d'enregistrement des navires en construction[923]. Pour la signification des notions d'éléments du bâtiment et de ses accessoires dans l'attente de leur incorporation ou de leur placement, l'on renvoie aux commentaires émis ci-dessus à l'article 3.1, 11° et 12°.

B.5.15 ARTICLE 3.67. SUBROGATION RÉELLE

A) TEXTE DE LOI

3.535.

Article 3.67. Subrogation réelle

§ 1. Lorsque le bâtiment subit une avarie mais que l'indemnité n'a pas été employée à la réparation du bâtiment, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur l'indemnité.

[922] Comp. également l'article 43 du Code maritime norvégien :

Section 43 Mortgages on ships under construction, etc.

In the absence of agreement to the contrary, a mortgage on a ship under construction or to beconstructed in Norway also include the ship's main engines and larger sections of the hull, provided that the engines or sections in question are being built or have been brought within the precincts of the yard of the main builders. If such parts are being built in another builder's yard in Norway, it can be agreed that the mortgage shall also include such parts. The same applies if the hull, major hull sections or the main engine have been built at a foreign yard, provided that delivery from the foreign yard has taken place.

In the absence of agreement to the contrary, the mortgage also includes materials and equipment which are within the precincts of the yard of the main builders, or, as the case may be, within the yard of the builder constructing the main engines or any larger section of the hull, provided always that the materials and the equipment are distinctly identified by marking or other means as intended to be incorporated in the ship or in the main engines or in the section. The mortgage shall cease to attach to any materials or equipment which are sold and removed from the yard, unless the purchaser knew or ought to have known that the sale was unauthorized by reason of the terms of the mortgage.

The provisions of this Section apply correspondingly to constructions within the scope of Section 33.

[923] Cf. à ce sujet *supra*, n° 3.517-3.518.

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

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

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent sous réserve de stipulations contraires et sans préjudice de la réglementation relative à l'enlèvement d'épaves.

B) COMMENTAIRE

3.536. La disposition proposée intègre, dans une formulation revisitée en profondeur, les régimes de l'article 34 de la loi maritime et de l'article 79 de la loi hypothécaire, lequel est applicable aux navires en vertu de l'article 26, alinéa 3 de la loi maritime. Les régimes en question visent essentiellement la même hypothèse, soit celle de l'avarie ou de la perte du navire. Ces dernières sont donc traitées en commun par la doctrine[924]. Il s'indique dès lors de les reprendre dans un seul et même article du Code belge de la navigation.

3.537. Le premier paragraphe proposé reprend l'article 34, alinéa 2 de la loi maritime. Considérant la formulation défectueuse de cette disposition, qui ne mentionne que l'intervention en vue de conserver ses droits, ainsi que les dispositions analogues de la loi hypothécaire relatives à la subrogation réelle[925], la formulation proposée a été revisitée en profondeur et a été simplifiée dans la mesure du possible. La position selon laquelle le régime des avaries ne vise pas seulement le paiement de l'indemnité d'assurance est ici expressément confirmée[926]. L'indemnité en question peut également s'agir de l'indemnisation du dommage par un tiers, des contributions du bâtiment aux avaries communes ou encore de l'indemnité du fait d'un dommage causé à l'occasion de l'assistance. Il s'avère toutefois superflu de reprendre expressément chacun de ces cas, comme le fait la législation française (article 47 loi n° 67-5). La disposition proposée est en effet formulée en des termes larges.

3.538. Le deuxième paragraphe concerne également la subrogation réelle et reprend, en des termes plus clairs, le principe repris à l'article 34, alinéa 1er de la loi maritime.

3.539. Le nouveau régime de la subrogation réelle des créanciers hypothécaires doit s'analyser au regard de la suppression de cette subrogation pour les créanciers privilégiés. Les raisons d'une telle suppression ont été détaillées ci-avant[927]. Cette approche renforce la position des baîlleurs de fonds maritimes et l'attrait du pavillon belge, sans porter atteinte aux autres intérêts en présence.

3.540. Le troisième paragraphe intègre dans le Code belge de la navigation la règle de l'article 79, alinéa 2 de la loi hypothécaire, lequel est aujourd'hui applicable aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3 de la loi maritime. Encore une fois, cette disposition a fait l'objet d'une reformulation. Il est ainsi précisé que le débiteur, lorsqu'il n'a commis aucune faute, est libre de constituer une hypothèque similaire sur un autre bâtiment en remplacement du paiement

924 Cf., par exemple, Smeesters-Winkelmolen I, 92-95, n° 62 ; Straatman, article 26 de la loi maritime, OVH, Section 1 (octobre 1992), 5, n° 4.
925 Cf., à ce sujet, entre autres Dirix-De Corte, 449-451, n° 640-642.
926 Cf., plus précisément, Smeesters-Winkelmolen I, 93-94, n° 62.
927 Cf. *supra*, n° 3.449.

de sa dette. Il peut donc constituer une hypothèque, terme plus affirmatif que celui formulé par la loi hypothécaire, qui parle « d'offrir » une hypothèque et donne ainsi l'impression erronée que le créancier peut refuser cette offre. L'on confirme également la position selon laquelle la charge de la preuve de l'absence de faute repose sur le débiteur, et que cette faute s'analyse en une faute personnelle du débiteur[928]. Considérant le premier et le deuxième paragraphe proposé ci-avant, ainsi que la critique de la doctrine relative à la rédaction de l'article 79, alinéa 1er de la loi hypothécaire[929] – lequel prévoit que le créancier a le droit d'exiger le paiement de sa créance en cas de perte ou de dégradations aux biens affectés à l'hypothèque – il n'est pas apparu nécessaire de reprendre cette dernière disposition dans le Code belge de la navigation.

3.541. Enfin, pour plus de clarté, le quatrième paragraphe confirme la validité des stipulations contraires. L'on entérine ainsi la jurisprudence de la Cour de Cassation relative à l'article 34, alinéa 2 de la loi maritime, qui offre au créancier hypothécaire la possibilité de stipuler que les indemnités d'assurance lui seront directement versées[930]. Il n'existe aucun motif de ne pas étendre ce caractère supplétif à l'ensemble de l'article. Une réserve expresse a également été formulée pour la réglementation de l'enlèvement des épaves, laquelle ressort partiellement de la compétence régionale.

B.5.16. ARTICLE 3.68. HYPOTHÈQUE SUR BÂTIMENT POUR SÛRETÉ DE L'OUVERTURE D'UN CRÉDIT

A) TEXTE DE LOI

3.542.

Article 3.68. Hypothèque sur bâtiment pour sûreté de l'ouverture d'un crédit

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

§ 2. Le créditeur conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition, suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit.
L'opposition doit être signifiée au Registre belge des Bâtiments et au créditeur et doit contenir une élection de domicile dans l'arrondissement du siège du Registre belge des Bâtiments.
Le Registre belge des Bâtiments inscrira cette opposition et mention de cette inscription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura effet que pendant deux ans, si elle n'est renouvelée; il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

B) COMMENTAIRE

3.543. Cette disposition incorpore dans le Code belge de la navigation les quatre derniers alinéas de l'article 80 de la loi hypothécaire, applicables aujourd'hui aux hypothèques sur navires en vertu de l'article 26, alinéa 3 de la loi maritime. Le régime concerne ledit « crédit hypothécaire ». La possibilité de consentir une telle hypothèque sur un navire est depuis longtemps reconnue à

928 Cf. Smeesters-Winkelmolen I, 94-95, n° 62.
929 Verhaegen, D., Art. 79 de la loi hypothécaire, OVH, Section 17 (mai 1999), 31, n° 37.
930 Cass., 29 septembre 2006, *RW*, 2007-08, 781, *RHA*, 2007, 56; comp. Hennebicq II.II, 243-244, n° 607.

l'étranger, aussi bien dans les pays continentaux, comme la France et les Pays-Bas, qu'en Angleterre ou aux Etats-Unis[931]. Il est dès lors tout naturel répéter le principe repris à l'article 80, alinéa 3 de la loi hypothécaire dans le premier paragraphe ici proposé.

3.544. Le deuxième paragraphe reprend les trois derniers alinéa de l'article 80 de la loi hypothécaire. Ces derniers n'ont manifestement donné lieu qu'à peu ou aucune controverse[932]. D'après le Conservateur des hypothèques maritimes, l'opposition dont il est question ne survient pour ainsi dire jamais. Il n'a toutefois pas semblé nécessaire d'abandonner ces dispositions. Conformément à la suggestion de la doctrine[933] et du Conservateur des hypothèques maritimes, le dernier alinéa précise que l'opposition est inscrite. Il ne s'agit pas d'une transcription ou d'une mention marginale, lesquelles n'existent pas en matière de navigation en mer et de navigation intérieure.

3.545. L'article 3.95 du Code belge de la navigation reprend le deuxième alinéa de l'article 80 de la loi hypothécaire, applicable aux hypothèques maritimesen vertu de l'article 26, alinéa 3 de la loi maritime. Cette disposition est du reste située à un endroit malheureux dans la loi hypothécaire[934].

B.5.17. ARTICLE 3.69. HYPOTHÈQUE SUR BÂTIMENT POUR SÛRETÉ DE CRÉANCES FUTURES

A) TEXTE DE LOI

3.546.

Article 3.69. Hypothèque sur bâtiment pour sûreté de créances futures

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

B) COMMENTAIRE

3.547. La disposition reprend le principe émis à l'article 51*bis,* § 1 de la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire[935]. Elle concerne ladite hypothèque sur toutes sommes (ou hypothèque bancaire). La validité de cette hypothèque fait depuis longtemps l'objet d'une controverse en droit commun des sûretés. Pour plus de clarté, il convient de souligner que l'hypothèque sur toutes sommes diffère du crédit hypothécaire, exposé à l'article précédent[936].

3.548. Bien que l'article 51*bis* soit repris dans le Titre III de la loi relative aux crédit hypothécaire, lequel est considéré comme applicable aux hypothèques sur bâtiments en vertu de la description étendue de son champ d'application[937], il semble que la pratique donne lieu à certaines

---

931 Cf. e.a., Cleveringa 140 ; Tetley MLaC, 521-531.
932 Pour un commentaire, cf. Hennebicq II.II, 234-236, n° 596 ; Smeesters-Winkelmolen I, 100-102, n° 65.
933 Cf. Smeesters-Winkelmolen I, 101-102, n° 65.
934 Cf. e.a., Troch, K., art. 80 de la loi hypothécaire, OVH (octobre 1999), 15, n° 19 et, en particulier, note de bas de page 4.
935 La disposition en question a été introduite par la loi du 13 avril 1995 (*MB*, 7 juin 1995).
936 A ce propos, cf. e.a. Cuypers, A., « De hypotheek voor toekomstige vorderingen. De hypotheek voor 'alle sommen'. Het nieuwe artikel 51bis van de wet op het hypothecair krediet: revolutie of evolutie in het hypotheekrecht ? », *T.Not.*, 1995, (322), 322-323, n° 2; Wauters, M., « De hypotheek 'voor alle sommen'. Een kritische analyse », *Jura Falconis,* 1995, (691), 703.
937 Cf. article 50 de la loi.

incertitudes en la matière. Le monde juridique et financier rencontre une certaine insécurité juridique quant à savoir si les actes constitutifs d'hypothèques sur bâtiments peuvent déjà viser des hypothèques sur toutes sommes. Il s'avère dès lors souhaitable que le Code belge de la navigation confirme la possibilité de constituer une hypothèque sur toutes sommes sur les bâtiments.

3.549. Il convient d'introduire ce principe dans le Code belge de la navigation, conformément au choix exposé ci-avant d'intégrer les dispositions applicables de la loi hypothécaire dans le Code belge de la navigation. Ceci s'avère d'autant plus souhaitable que la doctrine déplore aujourd'hui unanimement la réglementation des hypothèques sur toutes sommes dans la loi relative au crédit hypothécaire, et non dans la loi hypothécaire. Cet agencement malheureux nuit à la clarté de la législation[938]. En matière d'hypothèques sur bâtiments, et afin de restaurer la clarté de la législation, il convient donc d'intégrer ce principe dans le Code belge de la navigation. À ce propos, il y a lieu d'ajouter, via une disposition modificative à intégrer dans la loi d'introduction, une disposition à la loi relative au crédit hypothécaire, laquelle déclarerait l'article 51*bis*, § 1 inapplicable aux crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment.

B.5.18. ARTICLE 3.70. RÉSILIABILITÉ DE CERTAINES HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.550.

Article 3.70. Résiliabilité de certaines hypothèques sur bâtiments

Si une hypothèque est constituée pour sûreté de créances futures pouvant naître pendant une durée indéterminée ou pour sûreté de créances découlant d'un contrat à durée indéterminée, la personne contre laquelle une telle hypothèque est inscrite ou le tiers détenteur du bien affecté de l'hypothèque peut à tout moment résilier l'hypothèque, moyennant un préavis d'au moins trois mois et de maximum six mois, lequel préavis est adressé au créancier par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception. Le délai de préavis prend cours à la date de l'accusé de réception.
Quant aux créances futures, la résiliation a pour conséquence que l'hypothèque ne garantit plus que les créances garanties qui existent à l'expiration du délai de préavis. Quant aux contrats à durée indéterminée, restent garanties par l'hypothèque, les seules créances issues de l'exécution de ces contrats qui existent à l'expiration du délai de préavis.
Celui qui résilie l'hypothèque peut exiger que le créancier lui notifie par écrit l'inventaire des créances encore garanties au terme du délai de préavis.

B) COMMENTAIRE

3.551. La disposition proposée reprend l'article 51*bis*, § 2 de la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire. Dès lors qu'elle ne vise pas seulement les hypothèques sur toutes sommes, régies à l'article 3.69, mais également les crédits hypothécaires régis à l'article 3.68 (relatifs aux crédits à durée indéterminée)[939], il n'est pas possible de l'ajouter à l'une des deux dispositions précitées. Il est toutefois souhaitable de lui consacrer un article distinct. Conformément à la ligne directrice adoptée, et faisant suite à la critique de la doctrine, le texte de loi pertinent a été

938 Cf. *supra*, n° 3.487.
939 Cf. e.a., Dirix-De Corte, 460-461, n° 663.

intégralement repris dans l'Ebauche du Code belge de la navigation. Au moyen d'une disposition qu'il conviendra d'inclure dans la loi d'introduction, la loi relative au crédit hypothécaire précisera l'inapplicabilité de son article 51*bis*, § 2 au crédit garanti par une hypothèque sur bâtiment.

3.552. Le troisième paragraphe de l'article 51*bis* de la loi relative au crédit hypothécaire n'est pas repris dans le Code belge de la navigation. En effet, cette disposition concerne spécifiquement les opérations de titrisation, matière qu'il n'appartient pas au droit de la navigation de régir.

B.5.19. ARTICLE 3.71. INTÉRÊT GARANTI

A) TEXTE DE LOI

3.553.

Article 3.71. Intérêt garanti

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

B) COMMENTAIRE

3.554. Cette disposition reprend, avec quelques précisions, l'article 28 de la loi maritime[940]. Il est précisé qu'une hypothèque sur bâtiment ne garantit pas nécessairement une créance avec des intérêts, et que les trois années constituent un maximum qui peut être réduit contractuellement. En ce qui concerne les trois années d'intérêts, l'on peut s'en référer au droit commun par analogie[941]. Il n'est pas apparu souhaitable de reprendre la règle française selon laquelle l'inscription ne garantit que deux années d'intérêts en plus de ceux de l'année en cours, au même rang que le principal[942].

B.5.20. ARTICLE 3.72. RANG

A) TEXTE DE LOI

3.555.

Article 3.72. Rang

Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

B) COMMENTAIRE

3.556. La disposition proposée reprend l'article 31 de la loi maritime. Dans certains pays, dont la France[943], le rang entre les créances hypothécaires de mêmes dates est établi différemment, et ces créances prennent toutes le même rang. Il n'est toutefois pas apparu souhaitable de modifier la réglementation belge actuelle.

940 Comp. article 87 de la loi hypothécaire.
941 Cf. e.a., Dirix-De Corte, 457, n° 658 ; Kluyskens VI, 295-297, n° 296-298.
942 Article 52, alinéa 2 de la loi n° 67-5 ; à ce propos, cf. Rodière LN, 158-159, n° 127.
943 Art. 51, alinéa 2 de la Loi n° 67-5 du 4 janvier 1967; cf. Rodière LN, 160, n° 128.

B.5.21. ARTICLE 3.73. ENVOI EN POSSESSION DU BÂTIMENT

A) TEXTE DE LOI

3.557.

Article 3.73. Envoi en possession du bâtiment

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

§ 2. Le créancier est envoyé en possession du bâtiment par ordonnance rendue sur requête par le juge des saisies du tribunal dans le ressort duquel est situé le port d'attache du bâtiment.
L'envoi en possession est toujours précédé, dans un délai de dix jours, par un commandement de payer.
Ce commandement contient:
1° l'indication du titre en vertu duquel il est fait et la copie entière de ce titre, à moins que sa signification au créancier ait déjà été effectuée dans les trois ans précédant le commandement, ou lorsqu'il s'agit d'un acte authentique établissant une hypothèque sur bâtiment;
2° la date des jour, mois et an;
3° les nom, profession et domicile de la partie poursuivante;
4° l'élection de domicile dans le ressort du juge qui doit connaître de la saisie, à laquelle toute signification, même d'offres réellespourra ensuite être faite valablement;
5° le nom et le domicile de l'huissier de justice et l'indication de l'adresse de son étude;
6° le nom et le domicile ou, à défaut de domicile, la résidence du débiteur;
7° l'indication de la somme due et la mention que faute de paiement, il sera procédé à l'envoi en possession du bâtiment dont l'on indiquera également le nom, l'espèce, le tonnage et le mode de puissance motrice;
8° la mention de la personne à laquelle copie de l'exploit est remise.
Il ne peut être statué sur la requête que cinq jours après sa signification au propriétaire, avec invitation de communiquer dans ce délai ses observations s'il échet au juge des saisies.
L'ordonnance n'est exécutoire qu'après avoir été signifiée au propriétaire.

§ 3. L'ordonnance peut être frappée d'opposition devant le juge des saisies.
L'opposition doit être formée dans les trois jours de la signification de l'ordonnance et est signifiée à la partie poursuivante.
Le jugement rendu sur cette opposition peut être frappé d'appel dans les huit jours de la signification.

§ 4. L'ordonnance et le jugement sont exécutoires nonobstant opposition ou appel.
Le juge peut subordonner l'exécution du jugement à la constitution d'une sûreté qu'il détermine et dont il fixe, s'il y a lieu, les modalités.

§ 5. Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du juge des saisies ou s'il n'y a pas fait élection de domicile, les significations, sauf celles mentionnées au § 2, seront faites au greffe du tribunal de première instance.

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

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

§ 7. L'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié à tous les créanciers inscrits, au domicile qu'ils ont élu dans l'inscription, et est également publié à deux reprises par extrait et à huit jours d'intervalle au moins :
a) dans les annexes de la navigation du Moniteur belge;
b) dans un quotidien à diffusion nationale;
c) dans une publication au moins hebdomadaire spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît à Anvers ou dans le port d'attache du bâtiment;
d) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

§ 8. Le dispositif de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt est signifié au capitaine connu.
Si le bâtiment se trouve en pays étranger, ce dispositif peut être notifié au capitaine par l'intermédiaire du consul belge.
Le capitaine et tous ceux qui, ayant connaissance de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt, s'opposent à son exécution, seront passibles d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.
Les articles 66, 67, 69, § 2, et 85 du Code pénal sont applicables à cette infraction.

§ 9. Le créancier envoyé en possession du bâtiment doit respecter les engagements contractés sans fraude par le capitaine en tant que représentant du propriétaire du bâtiment ou par l'armateur.
Il est responsable de sa gestion.

§ 10. Pendant un an à dater de la signification faite aux créanciers inscrits ou de la dernière publication, le débiteur, le propriétaire et tout créancier inscrit ou muni d'un titre exécutoire peuvent requérir le créancier envoyé en possession du bâtiment de faire procéder à la vente du bâtiment dans les formes prescrites par les articles [...].
Le juge des saisies peut néanmoins, à la demande de tout intéressé, le débiteur dûment appelé ainsi que le propriétaire, les créanciers inscrits, et le cas échéant, les créanciers munis d'un titre exécutoire qui ont requis la vente, ordonner qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de bâtiments.
Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

B) COMMENTAIRE

3.558. L'article proposé reprend les dispositions du Chapitre III (articles 23 à 28) de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux, ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale[944]. La version actuelle de ces dispositions a été fixée par la loi du 10 octobre 1967 portant le Code judiciaire[945]. Les dispositions en question sont parfois encore appliquées par le secteur bancaire. L'insertion des dispositions dans le Code belge de la navigation cadre avec la volonté d'augmenter la lisibilité de la législation existante grâce à une codification et une coordination aussi larges que possible[946]. Du fait de leur

944 *M.B.*, 25 septembre 1908. Comp. également l'art. 267, Livre 3 du NBW.
945 *M.B.*, 31 octobre 1967.
946 Cf. Livre Bleu 1, 78 et s., n° 1.69 et s.

lien avec la matière des hypothèques sur bâtiments, il vaut mieux faire figurer ces dispositions dans ce code plutôt que dans le Code judiciaire. Par ailleurs, les rédacteurs de ce dernier code ont également choisi de ne pas y faire figurer les dispositions en question. En insérant les dispositions pertinentes de la loi du 4 septembre 1908 et de la loi hypothécaire dans le Code belge de la navigation, l'on augmente la transparence de la réglementation légale sur les hypothèques sur bâtiments.

3.559. La réglementation énoncée par la loi du 4 septembre 1908 ne subit pas de modifications sur le plan de son contenu; seules des adaptations mineures, de nature purement rédactionnelle, ont été apportées au texte, en vue de son intégration dans le Code belge de la navigation. Pour un commentaire sur le fond, l'on peut dès lors se référer à la jurisprudence et à la doctrine existantes[947].

L'on a remplacé l'expression « envoi en possession du gage », assez répandue mais pourtant singulière et susceptible d'induire en erreur, par « envoi en possession du bâtiment ».

En ce qui concerne la notion de port d'attache employée au § 2 dans le cas d'un bâtiment dépourvu de port d'attache officiel, il est fait référence au commentaire de l'article 3.4, § 1, 3°.

Au § 6, l'on a choisi de maintenir la position du créancier hypothécaire en cas de faillite[948].

Les exigences de publication stipulées au § 7 s'accordent avec celles énoncées à l'article 3.74, si bien que l'on peut se référer ici au commentaire de cet article.

Au § 10, l'on a conservé la possibilité d'une vente par l'intermédiaire d'un courtier de bâtiments pour établir clairement que ce dernier est de toute façon maintenu dans l'hypothèse visée en l'espèce[949]. Le § 10 renverra aux dispositions du Code belge de la navigation qui correspondent aux articles 1553, 1554 et 1555 du Code judiciaire.

B.5.22. ARTICLE 3.74. PURGE SUR ALIÉNATION VOLONTAIRE

A) TEXTE DE LOI

3.560.

Article 3.74. Purge sur aliénation volontaire

§ 1er. L'hypothèque sur bâtiment s'éteint par l'aliénation volontaire du bâtiment existant ou en construction sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions:
1° un extrait de son titre contenant la date et la nature des actes, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment, le prix et les charges faisant partie du prix, ou l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente;

947 Cf. e.a. Delwaide SB, 284-291, nos 243-257; cf. également Hennebicq II.II, 306-317, nos 664-670.
948 Cf. Delwaide SB, 288-289, n° 253 et, au sujet de la modification de l'art. 9 de la Loi sur le gage commercial, Dirix-De Corte, 326, n° 485.
949 La doctrine a néanmoins jugé superflu de reprendre le principe déjà inscrit à l'art. 1553, alinéa 3, du C. jud. (Delwaide SB, 290, n° 257).

2° l'indication de la date de l'inscription de son titre;
3° un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.
Dans le cas où le titre du nouveau propriétaire comprendrait, en plus d'un bâtiment hypothéqué, d'autres immeubles ou meubles, le cas échéant des bâtiments, le prix de chaque bâtiment frappé d'inscriptions particulières et distinctes sera déclaré dans la notification par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

§ 2. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.
Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.
Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

§ 3. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.
La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et être suivie, dans les dix jours, de l'action résolutoire.
A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue; elle ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

§ 4. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du bâtiment aux enchères et adjudications publiques, à la charge:
1° que cette réquisition sera signifiée par huissier de justice au nouveau propriétaire, dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier, en y ajoutant un jour par cinq myriamètres de distance entre le domicile élu et le domicile réel du créancier le plus éloigné du tribunal qui doit connaître de l'ordre;
2° qu'elle contiendra soumission du requérant, ou d'une personne présentée par lui, de porter le prix à cinq pour cent en sus de celui stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire; cette enchère portera sur le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits; elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat;
3° que la même signification sera faite dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal;
4° que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de sa procuration; ils devront aussi être signés, le cas échéant, par le surenchérisseur;
5° que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges; ou qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation;
6° que la signification contiendra citation, pour la réception de cette caution, à comparaître dans les trois jours devant le juge du lieu où se trouve le bâtiment, ou s'il est en cours de voyage, devant le juge du port d'attache.
Le surenchérisseur ne pourra en aucun cas être contraint d'étendre sa surenchère à d'autres biens que le bâtiment hypothéqué pour sa créance; sauf le recours du nouveau

propriétaire contre ses auteurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celle des exploitations.

§ 5. Dans la procédure de réception de la caution, il n'est pas pris jugement de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.
Si la caution est rejetée, la surenchère est déclarée nulle et l'acquéreur maintenu, à moins qu'il n'ait été fait de surenchère par d'autres créanciers.
Si la caution est reçue, le jugement désigne l'officier ministériel chargé de procéder à la vente et en fixe la date. Il y est procédé d'après les conditions primitives ou d'après un nouveau cahier des charges arrêté de commun accord entre le surenchérisseur et les parties intéressées.

§ 6. Lorsqu'une surenchère a été notifiée dans les termes des paragraphes qui précèdent, chacun des créanciers inscrits a le droit de se faire subroger à la poursuite, conformément à l'article 1609 du Code judiciaire, si le surenchérisseur ou le nouveau propriétaire ne donne pas suite à la procédure dans le mois de la surenchère.
Les articles 1610 et 1611 du code précité sont également applicables au cas de surenchère.

§ 7. Pour parvenir à la revente par suite de surenchère, l'officier ministériel commis par le jugement rendu conformément au § 5 de la présente loi, fait imprimer des affiches qui contiennent:
1° la date et la nature de l'acte d'aliénation sur lequel la surenchère a été faite, et, le cas échéant, le nom du notaire qui l'a reçu;
2° le prix énoncé dans l'acte ou l'évaluation;
3° le montant de la surenchère;
4° les noms, professions et domiciles du précédent propriétaire et du surenchérisseur;
5° le nom du bâtiment ainsi que son mode de puissance motrice et, le cas échéant, la puissance de ses moyens de propulsion, les matériaux de sa coque, la date de sa construction, ses dimensions et son tonnage;
6° le lieu où il est amarré;
7° l'indication des jour, heure et lieu de l'adjudication.
Dix jours au moins avant l'adjudication:
1° les affiches sont apposées au grand mât ou sur la partie la plus apparente du bâtiment, et sur la partie de la voie publique la plus proche du lieu d'amarrage;
2° l'annonce de la revente est publiée, avec les données précitées:
a) dans les annexes de la navigation du Moniteur belge;
b) dans un quotidien à diffusion nationale;
c) dans une publication au moins hebdomadaire spécifiquement consacrée à la navigation, ou qui paraît à Anvers ou dans le port d'attache du bâtiment;
d) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

§ 8. Les formalités prescrites par les paragraphes 4 et 7, doivent être observées à peine de nullité.
À peine de déchéance, les moyens de nullité doivent être proposés conformément à l'article 1331, alinéa 4 du Code judiciaire.
L'alinéa 5 dudit article est également applicable.

§ 9. Le surenchérisseur, même en cas de subrogation à la poursuite, est déclaré adjudicataire, si, au jour fixé pour l'adjudication, il ne se présente pas d'autre enchérisseur.
Les articles [...] sont applicables à la surenchère.

§ 10. L'adjudicataire du bâtiment est tenu, au-delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de l'inscription dans le registre des bâtiments, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

§ 11. Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier payerait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires, ou si ces derniers, sommés par huissier de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers dans l'ordre de leurs créances.

§ 12. Si le bâtiment est adjugé après revente au nouveau propriétaire visé au § 1er, celui-ci aura son recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre, et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque payement.

§ 13. L'adjudication par suite de surenchère sur aliénation volontaire ne peut être frappée d'aucune autre surenchère, sauf toutefois ce qui est statué par l'article [...] en cas de folle enchère.
Les demandes en nullité devront être formées, à peine de déchéance, dans la quinzaine de la vente.

§ 14. A défaut, par les créanciers, d'avoir requis la mise aux enchères conformément au § 4, la valeur du bâtiment demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire.
Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront rayées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux dispositions du Code judiciaire; l'article 3.99 est applicable aux inscriptions.
Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges sur bâtiments et hypothèques sur bâtiments, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignant le prix jusqu'à concurrence de ses créances.
Il reste soumis aux privilèges sur bâtiments et hypothèques sur bâtiments venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer.

B) COMMENTAIRE

3.561. La disposition proposée reprend les articles 39, 40, 41 et 42 de la loi maritime et intègre en outre dans le code les articles 115, 116, 117, 118, 120, 121 et 121 de la loi hypothécaire, auxquels l'article 42 de la loi maritime fait référence, ainsi que les articles 29 à 35 de la loi précitée[950] du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux, ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale. Il est vrai que la réglementation légale est devenue pratiquement illisible parce qu'elle fait coexister trois lois applicables qui, non seulement réfèrent les unes aux autres, mais renvoient également au Code judiciaire et même à la loi abrogée du 15 août 1854[951]. En réunissant les dispositions pertinentes au sein d'un seul et

[950] Cf. *supra*, n° 3.558.
[951] Cf. *infra*, n° 3.562.

même article de loi, tout en opérant une coordination tant au niveau de la structure qu'au niveau de la terminologie, l'on rend la réglementation sensiblement plus accessible et conviviale. L'on a donc délibérément choisi de rassembler les dispositions au sein d'un seul et même article. Bien que cela augmente la longueur de l'article, une division en plusieurs articles a été jugée moins opportune. Les dispositions forment un tout indissociable et sont appliquées assez rarement. Il aurait donc été moins heureux d'y consacrer un nombre disproportionné d'articles distincts.

3.562. En dehors de quelques adaptations de nature purement rédactionnelle, ces textes n'ont pas été modifiés. Bien que, dans l'intervalle, la législation française ait été considérablement simplifiée sur ce point[952], il ne s'est pas avéré nécessaire de reformuler de manière substantielle la législation belge actuelle, si bien que la doctrine et la jurisprudence actuelles demeurent en principe pertinentes[953]. Les adaptations de nature rédactionnelle visent, comme cela a été indiqué, à coordonner la terminologie employée dans les différents textes source et à améliorer la structure afin d'insérer les articles dans une seule et même disposition légale. En l'espèce, ces adaptations ne nécessitent pas d'autre commentaire. Les seules modifications dignes d'être mentionnées sont énumérées ci-dessous.

Au § 1er, qui reprend l'article 39 de la loi maritime, l'on fait toujours état d'une signification aux domiciles élus par les créanciers inscrits; il convient de se référer à cet égard au nouvel article 3.60. Le dernier alinéa du § 1er reprend, dans une formulation simplifiée, l'article 122, alinéa 1er, de la loi hypothécaire, qui est applicable en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la loi maritime.

Au § 4, alinéa 1er, qui reprend l'article 42 de la loi maritime et l'article 115 de la loi hypothécaire, il n'est plus fait état de la sanction de nullité inscrite au dernier alinéa de la dernière disposition citée. La raison en est que cette sanction, qui est également inscrite à l'article 34, alinéa 3, de la loi du 4 septembre 1908, est reprise au § 8 de la disposition qui est proposée ici. Au § 4, alinéa 2, l'on a repris l'article 122, alinéa 2, de la loi hypothécaire, qui s'applique en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la loi maritime.

Au § 5, alinéa 1er, l'on a repris la disposition énoncée par l'article 29 de la loi du 4 septembre 1908, tout en rectifiant, dans le texte néerlandais, une erreur de rédaction détectée par la doctrine concernant un emploi incorrect de la négation (« geen vonnis tot voeging » au lieu de « vonnis tot voegiing »)[954].

Au § 7, l'on a réactualisé les formalités de publication. Les exigences en matière d'affichage ont été fortement simplifiées : l'on a abandonné l'affichage à la maison communale et à la bourse de commerce ; l'affichage sur le quai du port où le bâtiment est amarré a été remplacé par l'affichage sur la partie de la voie publique la plus proche du lieu d'amarrage eu égard à la fermeture des installations portuaires en raison de mesures de sécurité. Les autres formes de publication ont été alignées sur celles énoncées à l'article 3.73. Pour plus de facilité, il est fait référence au commentaire de ce dernier article. Le dernier alinéa du § 7 ici proposé fait référence aux articles 1329 et 1330 du Code judiciaire, qui ont remplacé les articles 99 et 100 de la loi du 15 août 1854, auxquels l'article 33, dernier alinéa, de la loi du 4 septembre 1908 continue pourtant de faire référence.

Le § 9, alinéa 2 renverra aux dispositions du Code belge de la navigation qui correspondent aux articles 1559, 1585, 1586, 1589, 1590, 1591 et 1595 du Code judiciaire.

---

952 Cf. art. 21-24 du *Décret* n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.
953 Cf. e.a. Delwaide SB, 292-300, n° 258-265 ; cf. également Hennebicq II.II, 317-329, n° 671-685*bis*.
954 Cf. Delwaide, 300, note 7.

Le § 13, alinéa 1 renverra à la disposition qui correspond à l'article 1559 du Code judiciaire.

Le § 14, alinéa 1er, fait référence au nouvel article 3.99, conformément à une suggestion du Conservateur des hypothèques maritimes.

L'article 117 de la loi hypothécaire, rendu applicable en vertu de l'article 42, alinéa 2, de la loi maritime, n'a pas été repris. Il avait déjà été admis auparavant que cette disposition était devenue sans objet parce que le Code de procédure civile auquel elle se référait avait été remplacé, pour les matières visées, par la loi du 4 septembre 1908[955].

B.5.23. ARTICLE 3.75. RECONNAISSANCE D'HYPOTHÈQUES ÉTRANGÈRES ET DE DROITS ASSIMILÉS

A) TEXTE DE LOI

3.563.

Article 3.75. Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés

Les hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, constitués sur des bâtiments en vertu d'un droit étranger, sont reconnus et exécutoires à condition:
1° que ces hypothèques, mortgages et charges aient été constitués et publiés conformément au droit du pays où le bâtiment a été enregistré ou immatriculé;
2° que le registre et tous les actes qui doivent obligatoirement être déposés conformément au droit visé au 1° soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies des actes puisse être obtenue auprès du bureau de l'enregistrement;
3° que, soit le registre, soit les actes visés sous 2°, indiquent à tout le moins:
a) le nom et l'adresse de la personne en faveur de laquelle l'hypothèque, le mortgage ou l'autre charge a été constitué ou le fait que la sûreté a été constituée au porteur;
b) le montant maximal garanti, si cela est prescrit par le droit visé sous 1° ou si ce montant a été indiqué dans l'acte en vertu duquel a été constitué l'hypothèque, le mortgage ou l'autre charge;
c) la date et les autres données qui, conformément au droit visé sous 1°, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques, mortgages et charges.

B) COMMENTAIRE

3.564. Bien que la Convention privilèges sur navires de 1926 (article 1er) ait imposé la reconnaissance réciproque entre les Etats parties des hypothèques sur navires et des droits assimilés, la loi maritime ne contenait aucun régime en la matière. La disposition proposée est basée sur la réglementation correspondante et plus détaillée énoncée dans la Convention privilèges sur navires de 1993 (article 1er). Le fait que la Belgique procède à la dénonciation de la Convention privilèges sur navires de 1926 et n'adhère pas comme telle à un régime conventionnel alternatif, ne pose pas de problème car il est internationalement reconnu que les hypothèques sur navires seront reconnues également en dehors de toute obligation conventionnelle[956]. La Cour de cassation a confirmé que sous l'empire du droit actuel, le juge belge peut être obligé de

[955] Hennebicq II.II, 260, n° 621.
[956] Comp. notamment Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation,* Bangkok, United Nations, 1991, 138.

reconnaître des mortgages de droit anglais en matière de saisie conservatoire sur navire[957].

[957] Cass., 18 septembre 1981, *AC*, 1981-82, 96, *Pas.*, 1982, I, 92, *RHA*, 1981-82, 424; arrêt *a quo*: Anvers, 22 décembre 1977, *RHA*, 1977-78, 221; le jugement *a quo*: Juge des Saisies Anvers, 14 décembre 1977, *RHA*, 1977-78, 227.

6. PUBLICITÉ DES DROITS

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

3.565. Le Chapitre II du Titre Ier de la loi maritime traite de la publicité des droits réels sur les navires. Voici les dispositions dont il s'agit:

> **Chapitre II. De la publicité des droits réels concédés sur les navires**
>
> Article 8
> *Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translative, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège, sur un navire construit ou en construction, sont inscrits dans le registre des navires; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers.*
>
> Article 9
> *Sont également inscrites dans le registre des navires, les demandes tendant à faire déclarer la résolution, la révocation, l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un navire construit ou en construction et les décisions rendues sur ces demandes.*
> *Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.*
> *Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.*
>
> Article 10
> *Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.*
>
> Article 11
> *Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas enregistré dans le registre des navires.*
>
> Article 12
> *L'inscription prévue par l'article 8 est faite au registre des navires sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé, et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.*
> *Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée.*
>
> Article 13
> *Le conservateur des hypothèques mentionne:*
> *1° la date de l'acte;*
> *2° la nature de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;*
> *3° les noms, prénoms, professions et domiciles des parties;*
> *4° la nature de la convention et ses éléments principaux.*

Article 14

Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait inscription, dont il indique la date et le numéro.

La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

Article 15

Si l'acte soumis à inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme contenant les indications mentionnées
dans l'article 13.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que, dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

Article 16

L'inscription exigée par l'article 9 est faite sur la présentation au conservateur:

1° s'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, les droits dont la constatation, la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action;

2° s'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

Si le navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation n'est pas enregistré en Belgique, le conservateur des hypothèques se borne à constater la remise desdits extraits au registre des dépôts, sauf à faire l'inscription si l'enregistrement du navire est ultérieurement requis.

Article 17

Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre de dépôts.

Article 18

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

Les règles spécifiques relatives à la publicité des hypothèques maritimes ont déjà été citées ci-dessus[958].

3.566. Il résulte de l'article 272 de la loi maritime que les dispositions citées ci-dessus s'appliquent aux bateaux de navigation intérieure, et que les mots « navire » et « registre des navires », qui figurent au titre Ier de la loi, sont remplacés respectivement par les mots « bateau de navigation intérieure » et « registre matricule ».

3.567. L'article 1er, § 3, de la loi relative à l'enregistrement des navires rend les dispositions précitées de la loi maritime applicables aux navires qui ne sont pas ou qui ne sont pas habituellement utilisés à des opérations lucratives.

958 Voir *supra*, n° 3.234.

A.2. APPRÉCIATION

3.568. La réglementation de la publicité des droits sur navires et bateaux traite surtout des prescriptions de procédure visant à rendre les droits sur les navires et bateaux opposables aux tiers. Elle concerne essentiellement le fonctionnement concret des services du conservateur des hypothèques maritimes et les formalités à remplir par les parties intéressées.

3.569. A première vue, il ne semble pas y avoir lieu à introduction d'innovations fondamentales en cette matière.

Lors de la première consultation publique basée sur le Livre Vert de la nouvelle loi maritime belge, aucun intéressé n'a insisté pour que la législation belge actuelle soit modifiée de façon importante.

Une concertation informelle avec le conservateur des hypothèques maritimes, qui a formulé dans ses publications récentes quelques recommandations *de lege ferenda*[959], a fait comprendre la nécessité d'apporter aux textes quelques améliorations, actualisations et compléments de nature plutôt juridico-technique. Lors de la première consultation publique, les suggestions faites par le conservateur ont d'ailleurs été soutenues par la HvB-A.

La modification la plus importante ayant un impact sur le contenu concerne l'extension commentée ci-après de la formalité de l'inscription aux actes non-contractuels[960].

3.570. Ensuite, il a été opté pour une amélioration légistique qui consiste à regrouper toutes les dispositions légales relatives à la publicité des droits sur les bâtiments dans un chapitre à part, qui fera suite aux règles de droit matériel relatives à ces droits. Le Chapitre de la loi maritime intitulé "De la publicité des droits réels concédés sur les navires" (art. 8 à 18) précède les règles matérielles relatives aux privilèges et hypothèques (art. 19 à 42). La section à part traitant de l'hypothèque maritime (art. 25 à 36) contient des dispositions spécifiques sur la publicité de ces droits (notamment les art. 29, 32 à 33 et 35 à 36), lesquelles ne figurent donc pas dans le précédent Chapitre consacré à la publicité. Il est opté dans l'ébauche du Code belge de la navigation pour une structure plus cohérente: en premier lieu sont traitées les règles matérielles relatives aux droits sur les bâtiments (voir les Chapitres précédents); ensuite sont reprises toutes les dispositions relatives à la publicité de ces droits (notamment dans le Chapitre qui fait l'objet du présent commentaire). Dans le Chapitre traitant de la publicité, une distinction est faite entre les dispositions générales (Section 1ère) et les dispositions spécifiques relatives à la publicité de l'hypothèque sur bâtiments (Section 2). Cette restructuration contribue à clarifier et faciliter l'usage des dispositions en cause.

3.571. Les dispositions de la loi maritime concernant la publicité des documents hypothécaires et la responsabilité du conservateur (Chapitre IV du Titre Ier, contenant les articles 43 à 45) ne sont reprises que partiellement dans le Livre 3 du Code belge de la navigation. Elles doivent faire l'objet d'un examen ultérieur dans le cadre de la révision du droit maritime public belge, notamment de la législation organisant le Registre belge des Bâtiments. Dans le texte présentement proposé du Livre 3 du Code belge de la navigation, le terme « conservateur » (ou « Conservateur des hypothèques maritimes») est remplacé provisoirement par le terme "Registre belge des Bâtiments". A ce propos, il est renvoyé au commentaire relatif à l'article 3.1, 13°-16° ci-dessus.

---

959 Voir De Latte ZRHS, 71 e.v., n°s 183 et suiv.
960 Voir *infra*, n° 3.77.

Dans le cadre de la révision du droit maritime public, il sera également tenu compte du souhait exprimé par l'association belge de droit maritime pour organiser par voie électronique (internet) la consultation de la documentation tenue par le conservateur des hypothèques maritimes.

3.572. Par ailleurs, force est de constater qu'en matière de publicité de droits sur les bâtiments il n'existe guère de règles fixées par un traité. Aussi, la question ne se pose pas de savoir quel régime international il convient de choisir.

La Belgique n'est pas liée par le 1er Protocole relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure, qui fait partie de la Convention de Genève du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure[961]. Ce protocole contient notamment quelques dispositions élémentaires relativement à l'inscription des droits de propriété, d'usufruit et d'hypothèque fluviale (art. 4 et suiv.). Il ne semble pas nécessaire que la Belgique adhère encore à cette convention.

3.573. Enfin, étant donné qu'il n'y a pas lieu de reconsidérer fondamentalement les règles légales existantes, il a été renoncé à un examen approfondi de droit comparé. Par ailleurs, dans la littérature de droit comparé, cette matière reçoit peu d'attention.

3.574. Il doit être rappelé – avant d'entamer l'exposé de la nouvelle réglementation proposée – que l'article 3.4 qui a déjà été commenté ci-dessus contient une règle de droit international privé relativement à la publicité des droits sur les bâtiments. C'est pourquoi aucune règle spéciale de droit international privé n'a été prévue dans le Chapitre proposé ci-après.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

B.1.1. ARTICLE 3.76. DISPOSITIONS DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

3.575.

Chapitre 5 – Publicité des droits sur les bâtiments

Section 1ère – Dispositions générales

Article 3.76. Dispositions dérogatoires

Les dispositions qui dérogent au présent Chapitre sont nulles.

[961] Pour ce Protocole, voir *supra*, n°s 3.264-266.

B) COMMENTAIRE

3.576. Le Chapitre proposé traite de l'organisation officielle du système public de la documentation et de l'opposabilité des droits sur les bâtiments. Ce système concerne l'ordre public. Aussi, les dérogations contractuelles sont-elles nulles. En vue de la sécurité juridique et de la cohérence avec les autres parties de l'ébauche du Code belge de la navigation, cette nullité est confirmée expressément dans l'article proposé.

B.1.2. ARTICLE 3.77. INSCRIPTION DES ACTES ET JUGEMENTS

A) TEXTE DE LOI

3.577.

Article 3.77. Inscription des actes et jugements

§1. Les actes et jugements faisant preuve d'une constitution, translation, déclaration ou extinction de droits réels sur un bâtiment construit, sur un bâtiment en construction ou sur des accessoires d'un bâtiment, d'hypothèques sur bâtiments ou de droits de rétention sur bâtiments, sont inscrits dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur.

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

B) COMMENTAIRE

3.578. La disposition proposée reprend essentiellement l'article 8 de la loi maritime. Avant de préciser les différences de rédaction, il convient de rattacher la nouvelle disposition à l'article 3.9. de l'ébauche du Code belge de la navigation, qui permettra au juge de déduire de la documentation de droit public relative aux bâtiments une présomption de fait relative à l'existence de droits réels. D'un même contexte, il est souhaitable que les inscriptions « relatives aux droits réels » dans les registres des navires et bateaux s'effectuent également dans le sens le plus large possible. Cela signifie concrètement que le plus grand nombre possible d'actes pertinents doivent être susceptibles d'inscription. Cela correspond, d'ailleurs, à la pratique actuelle à la conservation des hypothèques maritimes. Le conservateur des hypothèques maritimes interprète l'article 8 de la loi maritime dans un sens assez large et se déclare disposé, bien qu'il ne soit nullement obligé de le faire, à inscrire des actes ne rentrant pas strictement dans le cadre légal mais ayant une valeur documentaire[962]. Dans son commentaire du régime actuel, il signale en outre que des transactions qui ne peuvent être inscrites sur base de l'article 8 de la loi maritime, jouissent d'une publicité indirecte par le fait que la règlementation relative à l'enregistrement des navires et à l'immatriculation des bateaux – laquelle relève du droit public – prescrit de déclarer les modifications apportées aux données du navire ou bateau et au propriétaire[963]. La disposition proposée codifie essentiellement ce point de vue souple et large et contribue à un meilleur fonctionnement du système de documentation, et dès lors, à un renforcement de la sécurité juridique.

962 Voir De Latte ZRHS, 7-27, n°s 20-68, notamment 14, n° 35 et 15, n° 36.

963 Voir l'art. 7 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires de mer et l' art. 272*bis*, § 6 de la loi maritime; De Latte ZRHS, 8, n° 23.

3.579. Afin de réaliser l'objectif avancé, la mention reprise à l'article 8 de la loi maritime, selon laquelle il doit être question de *conventions* constitutives, translatives, déclaratives ou extinctives de droits, a été omise dans le § 1er proposé[964]. Bien entendu, toutes les conventions pertinentes (y compris celles qui règlent la copropriété des bâtiments) restent susceptibles d'inscription[965]. Le conservateur des hypothèques maritimes fait toutefois observer que certains actes unilatéraux doivent pouvoir être inscrits – et qu'ils sont déjà inscrits actuellement – , tels l'acte constatant une prescription acquisitive, l'acte constatant l'accession, la future déclaration notariée d'hérédité, l'acte portant délivrance d'un legs, la déclaration de propriété rédigée en cas de perte d'un titre de propriété sous seing privé, la déclaration d'individualisation rédigée lors de la construction d'un bâtiment, et l'acte de quittance relative aux paiements faits en exécution d'un contrat de construction, par lequel la propriété est transmise. Le mot 'acte' dans le nouveau texte porte à la fois sur une convention et sur un acte unilatéral[966]. L'opinion large suivant laquelle sous la législation actuelle, les donations, les adjudications définitives intervenues consécutivement à une vente publique (le cas échéant, à l'issue d'une procédure de purge après aliénation volontaire), les quasi-apports, les actes ou jugements portant constatation d'un délaissement, et les sentences arbitrales exéquaturées peuvent également être inscrites, est confirmée. Par la modification proposée, l'ébauche du Code belge de la navigation déroge de façon fondamentale et à dessein, du régime de la *transcription* du droit commun prévu par la loi hypothécaire, lequel reste limité aux transmissions par convention[967].

3.580. A la différence de l'article 1er de la loi hypothécaire, la disposition proposée ne stipule pas qu'il doit s'agir d'un acte "entre vifs". La limitation de la transcription de droit commun aux actes "entre vifs", excluant les transmissions *mortis causa* (dévolution, testaments), est regrettée par la doctrine y afférente[968]. Depuis longue date, la supériorité d'une règlementation plus vaste est mise en relief notamment par la doctrine maritime française[969]. Une telle règlementation fait partie, en effet, de la legislation de droit commun en France[970] et aux Pays-Bas[971].

---

964 Pour le régime actuel, voir notamment De Decker, 13-14, n°s 21-23; Smeesters-Winkelmolen I, 43-44, n°s 22-23.

965 Pour des exemples, voir De Latte ZRHS, 17-18, n° 42.

966 Concernant les actes unilatéraux, actuellement non visés par l' art. 8 de la loi maritime, vois aussi De Latte ZRHS, 14-15, n° 36.

967 Voir Dirix-De Corte, n°s 114 et 144.

968 De Corte, R., "Grondinformatiesystemen aanpassen of her-denken", *R.W.* 1997-98, (1481), 1485, n° 30; Dirix-De Corte, 113, n° 140; Verbeke, A., Peeters, I., Christiaens, K. et Byttebier, J., *Voorrechten, hypotheken en andere zekerheden 1996-97*, Gent, Mys & Breesch, 2000, 68, n° 186; Leunen, C.-A., Art. 1 Hyp.W. (30 septembre 2005), OVH, 16-17, n° 20; voir et comp. Berge, K., "Leemten in onze hypothecaire wetgeving", *R.W.* 1966-67, 1733-1738; Van Hille, Ph., "Leemten in onze hypothecaire wetgeving", *R.W.* 1966-67, 1636-1637; Verbeke, A. en Byttebier, J., "Onroerende en hypothecaire publiciteit", *R.W.* 1997-98, (1099), 1108, n° 41.

969 Voir notamment Danjon I, 218, n° 148; comp. actuellement Bonassies-Scapel, 138, n° 190.

970 Voir l' art. 29 du Décret n°55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière, qui dispose:

> *Dans les délais fixés à l'article 33, toute transmission ou constitution par décès de droits réels immobiliers doit être constatée par une attestation notariée indiquant obligatoirement si les successibles ou légataires ont accepté et précisant, éventuellement, les modalités de cette acceptation.*
>
> *Une attestation rectificative doit, le cas échéant, être établie, notamment lorsque la dévolution est modifiée, ou que les successibles exercent ou modifient leur option postérieurement à la publicité de l'attestation notariée. Toutefois, la publication, au même bureau, d'un acte de disposition, par les successibles, dispense ces derniers de faire établir et publier une attestation rectificative.*
>
> *Les clauses de restitution contenues dans les testaments et les restrictions au droit de disposer dont peuvent être affectées les transmissions par décès, ainsi que toutes les clauses susceptibles d'entraîner la révocation de ces dernières, doivent être reproduites littéralement dans l'attestation notariée relative aux immeubles grevés.*
>
> *Il n'est pas établi d'attestation notariée si un acte de partage portant sur la totalité des immeubles héréditaires est dressé et publié dans les dix mois du décès.*

971 L'article 3:17 du NBW dispose:

> *1. Behalve die feiten waarvan inschrijving krachtens andere wetsbepalingen mogelijk is, kunnen in deze registers de volgende feiten worden ingeschreven:*
>
> *a. rechtshandelingen die een verandering in de rechtstoestand van registergoederen brengen of in enig ander opzicht voor die rechtstoestand van belang zijn;*

Le conservateur des hypothèques maritimes a signalé que les mutations par décès sont publiées actuellement dans les registres des navires et des bateaux par le biais de déclarations modificatives (changement du propriétaire du navire ou bateau) accompagnées d'un acte de notoriété ou d'une déclaration d'hérédité à rédiger par un notaire ou un juge de paix, c.-à-d. non pas en vertu de la loi maritime qui vise actuellement uniquement les mutations entre vifs, mais en vertu de la législation relative à l'enregistrement des navires (notamment l'art. 7 de l'arrêté royal relatif à l'enregistrement des navires[972] et l'art. 28 de l'arrêté royal relatif aux bateaux de plaisance[973]) et de celle relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (art.272*bis*, § 6, de la loi maritime). Il s'agit donc d'inscriptions relevant du droit public. De toute façon, la règlementation concernant la publicité des droits réels présente une lacune. L'article 3.81 proposé ci-après contient une nouvelle règlementation relativement à la rédaction d'actes notariés portant sur la transmission par décès de droits sur des bâtiments. Elle anticipe sur une réforme analogue éventuelle dans le droit commun; des tentatives pour arriver à une telle réforme ont déjà été entreprises[974].

---

b. erfopvolgingen die registergoederen betreffen, daaronder begrepen de opvolging door de Staat krachtens de artikelen 189 en 226 lid 4 van Boek 4, en de afgifte van registergoederen aan de Staat krachtens artikel 226 leden 1 en 2 van Boek 4;
c. vervulling van de voorwaarde, gesteld in een ingeschreven voorwaardelijke rechtshandeling, en de verschijning van een onzeker tijdstip, aangeduid in de aan een ingeschreven rechtshandeling verbonden tijdsbepaling, alsmede de dood van een vruchtgebruiker van een registergoed;
d. reglementen en andere regelingen die tussen medegerechtigden in registergoederen zijn vastgesteld;
e. rechterlijke uitspraken die de rechtstoestand van registergoederen of de bevoegdheid daarover te beschikken betreffen, mits zij uitvoerbaar bij voorraad zijn of een verklaring van de griffier wordt overgelegd, dat daartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat of dat hem drie maanden na de uitspraak niet van het instellen van een gewoon rechtsmiddel is gebleken, benevens de tegen de bovenbedoelde uitspraken ingestelde rechtsmiddelen;
f. instelling van rechtsvorderingen en indiening van verzoekschriften ter verkrijging van een rechterlijke uitspraak die de rechtstoestand van een registergoed betreft;
g. executoriale en conservatoire beslagen op registergoederen;
h. naamsveranderingen die tot registergoederen gerechtigde personen betreffen;
i. verjaring die leidt tot verkrijging van een registergoed of tenietgaan van een beperkt recht dat een registergoed is;
j. beschikkingen en uitspraken, waarbij een krachtens een bijzondere wetsbepaling ingeschreven beschikking wordt vernietigd, ingetrokken of gewijzigd;
k. de aanleg en verwijdering van een net, bestaande uit een of meer kabels of leidingen, bestemd voor transport van vaste, vloeibare of gasvormige stoffen, van energie of van informatie.
2. Huur- en pachtovereenkomsten en andere feiten die alleen persoonlijke rechten geven of opheffen, kunnen slechts worden ingeschreven, indien een bijzondere wetsbepaling dit toestaat.

[972] Cet article dispose:

Toute modification des données qui doivent figurer sur la demande ou dans les pièces y annexées doit être signalée dans les trente jours de sa survenance par le demandeur au conservateur en vue de son inscription dans le registre.
En cas de décès du demandeur, l'obligation incombe à ses ayants cause. Le délai de trente jours ne prendra cours dans ce cas qu'à compter du jour où ceux-ci auront eu connaissance du fait appelant cette modification.
La notification doit être accompagnée d'un document, établi en deux exemplaires, constatant la modification. S'il s'agit d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie, doivent être produites. S'il s'agit d'un acte sous seing privé, deux originaux de l'acte doivent être produits. Un exemplaire de l'acte sous seing privé ou la copie de l'acte authentique reste déposé au bureau du conservateur.

[973] Cet article dispose:

En cas de modification des données dans le registre des bateaux de plaisance, il y a lieu de présenter un nouvel extrait de ce registre à la conservation des hypothèques maritimes, accompagné de la notification des modifications visée à l'article 7 de l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires et l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires.
S'il s'agit de l'enregistrement d'un bateau de plaisance en construction, il y a lieu de présenter au bureau de conservation des hypothèques maritimes, dans les 8 mois qui suivent son achèvement, un extrait du registre des bateaux de plaisance relatif à l'inscription dans ce registre, en même temps que la notification visée à l'article 7 de l'arrêté royal du 4 avril 1996 susmentionné.

[974] Voir notamment la proposition de loi Cerexhe c.s. relative à la transcription des transmissions par décès de bien immeubles, *Doc.Parl.*, Sénat, 1991-92, n° 479/1.

3.581. La disposition proposée ne change rien à la règle que l'inscription est réservée aux seuls droits réels, à l'exclusion des droits personnels[975]. Pour ce qui est des droits réels susceptibles d'être constitués sur des bâtiments, il est renvoyé à l'article 3.10 proposé plus haut.

3.582. Au § 1er du nouvel article de loi, les hypothèques sur bâtiments sont mentionnées séparément. D'après l'article 8 de la loi maritime, les hypothèques font partie des droits réels. Cela ne correspond pas à l'opinion actuelle selon laquelle une hypothèque n'est pas un droit réel (principal) mais constitue un droit de sûreté[976]. Dès lors, il s'indique de mentionner les hypothèques sur bâtiments à côté des droits réels.

3.583. Le terme "jugement", également utilisé dans la loi maritime, est conservé, mais doit être compris dans un sens large. Le terme vise également les arrêts des Cours.

3.584. De même que sous le droit actuel, les privilèges sur bâtiments ne sont pas susceptibles de publication. La loi est à l'origine de ces droits; pour les raisons exposées ci-avant, l'organisation de leur publicité n'est pas souhaitable[977]. L'impossibilité d'inscription n'est pas confirmée expressément dans le texte de loi proposé. La formulation de l'actuel article 8 de la loi maritime est malheureuse, puisqu'il suggère que les privilèges sur bâtiments peuvent être constitués par "convention". La nouvelle formulation exclut les privilèges de façon implicite, étant donné que ces privilèges ne sont pas des droits réels (principaux) non plus, mais qu'ils sont des droits de sûreté sur bâtiments; et que les hypothèques et les droits de rétention sont les seuls droits de sûreté sur bâtiments dans le sens de l'article 3.1, 21° à être mentionnés.

3.585. Ainsi qu'il vient d'être exposé, la disposition proposée mentionne expressément les droits de rétention sur bâtiments. Il s'agit de droits de rétention légaux au profit des constructeurs et réparateurs des bâtiments; ces droits de rétention sont réglés dans l'art. 3.51 du Code belge de la navigation. Cette règle exclut l'exercice d'autres droits de rétention sur des bâtiments (voir l'art. 3.52). Bien que le droit de rétention résulte de la loi, une inscription est souhaitable. Tout d'abord, il est toujours utile que les tiers soient informés de ce qu'un droit de rétention sur un bâtiment construit ou en construction ait été effectivement créé. Deuxièmement, l'article 3.51, § 3, qui a été commenté plus haut, assortit l'inscription d'un effet juridique: seul le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après que les créanciers bénéficiant d'un droit de priorité sur bâtiments ou d'un droit de privilège sur bâtiments ont été payés mais avant que les créanciers hypothécaires soient payés. Troisièmement, l'inscription contribue à une documentation plus complète, et augmente l'utilité pratique des registres et la sécurité juridique. Quatrièmement, le conservateur des hypothèques maritimes est déjà disposé sous le régime actuel à publier des clauses contractuelles tendant à constituer un droit de rétention sur des bâtiments[978]. La règlementation proposée correspond donc à une pratique existante.

3.586. Surabondamment, il est confirmé que les contrats de construction, de transformation, de réparation et d'équipement des bâtiments, qui règlent des droits réels, sont en tant que tels également susceptibles d'inscription.

3.587. Sur base du § 1er proposé, un arrangement dérogatoire relatif à la propriété des accessoires de bâtiments tels que visés à l'article 3.11, peut être, par inscription, rendu opposable aux tiers (les

---

975 Voir De Latte ZRHS, 15, n° 37.
976 Voir notamment: De Page-Dekkers VII, 328-331, n°s 429 et 347, nr. 433; Van Neste, F., *Zakenrecht,* I, Bruxelles, E. Story-Scientia, 1990, 55, n° 28.
977 Voir *supra*, n° 3.412.
978 Voir à ce sujet De Latte ZRHS 15-16, n° 38.

acquéreurs, les créanciers hypothécaires et privilégiés), de manière telle que ces derniers soient, dans leur propre intérêt, correctement informés du statut de propriété. Il est renvoyé à ce propos au commentaire de l'article 3.11 précité. Une clause dérogatoire non inscrite engage, évidemment, les parties, et est également opposable aux tiers qui en avaient connaissance. Dès le moment où la clause dérogatoire perd son effet, l'accessoire dont il s'agit devient à nouveau une partie intégrante du bâtiment. L'inscription basée sur la disposition proposée n'est possible que pour des bâtiments construits ou en construction[979] qui sont ou ont été enregistrés ou immatriculés dans un registre belge de navires ou bateaux. Pareille inscription ne peut se faire pour des bâtiments étrangers.

3.588. Pas plus que l'article 8 de la loi maritime, la disposition proposée n'impose un délai pour procéder à l'inscription. L'intéressé est réputé puiser suffisamment de motifs dans la non-opposabilité de son titre non encore inscrit, dans les règles légales relatives au rang que prennent les droits sur bâtiments, et dans les nouveaux effets probants (quoique limités) de l'inscription. La règle contenue dans le § 2 confirme le droit actuel. Bien que l'initiative de procéder à l'inscription doive toujours être prise par les parties intéressées, et qu'il ne soit pas question d'une obligation sanctionnée pénalement, il est opté, pour insinuer une certaine obligation, de ne pas utiliser le verbe "pouvoir".

B.1.3. ARTIKEL 3.78. INSCRIPTION DES DEMANDES

A) TEXTE DE LOI

3.589.

Artikel 3.78. Inscription des demandes

§1er. Sont également inscrites dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux d'intérieur, les demandes tendant à faire constater l'existence de droits visés l'article 3.77 ou à faire déclarer la résolution, la révocation ou l'annulation d'un acte juridique contenu dans un acte visé à cet article et les jugements rendus sur ces demandes.

§2. Les demandes visées au § 2 ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

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

B) COMMENTAIRE

3.590. La disposition proposée reprend en fait l'article 9 de la loi maritime, sauf quelques modifications analogues à celles apportées à l'article précédent. Pour plus de clarté, l'article a été divisé en paragraphes. L'opinion du conservateur des hypothèques maritimes selon laquelle un acte introductif d'une procédure d'arbitrage est susceptible d'inscription[980], est ici confirmée, sans qu'il soit besoin de formuler une disposition expresse à ce propos.

979 Comp. à ce sujet l'art. 8:1.6 NBW.
980 De Latte ZRHS, 21, n° 50.

B.1.4. ARTICLE 3.79. ACTES SUSCEPTIBLES D'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.591.

Article 3.79. Actes susceptibles d'inscription

Tant les actes sous seing privé que les actes authentiques sont admis à l'inscription, à la condition:
1°qu'ils répondent aux prescriptions fixées conformément à l'article 3.80;
2°qu'ils aient été enregistrés conformément au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe;
3°qu'ils aient été établis en allemand, anglais, français ou néerlandais;
4°que le navire ou le bateau soit enregistré ou immatriculé, selon le cas.

B) COMMENTAIRE

3.592. Cette disposition reprend les articles 10 et 11 de la loi maritime.

Le principe selon lequel des actes sous seing privé et des actes authentiques sont admis à l'inscription, est établi depuis longtemps. Il est également renvoyé en la matière à l'article 3.59 proposé ci-dessus. Il faut rappeler qu'en ce qui concerne les actes sous seing privé, l'ébauche du Code de navigation prévoit dans quelques cas l'intervention d'un avocat en qualité de conseil (art. 3.8, § 3, 2e alinéa, 3° et art. 3.59).

3.593. Dans la disposition proposée le terme "acte" se réfère également aux conventions ou à d'autres actes contenant des "clauses" dérogatoires relatives aux droits sur les accessoires de bâtiments.

3.594. L'enregistrement visé au point 2° est l'enregistrement (relevant du droit fiscal) de l'acte prévu au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe[981]. Afin de couper court à la confusion à laquelle peut donner lieu le double usage du terme "enregistrement" – d'une part l'enregistrement de droit public des bâtiments et, d'autre part, l'enregistrement fiscal des actes à inscrire relativement aux droits sur bâtiments – le texte de loi proposé mentionne expressément qu'il est question ici de l'enregistrement dans le sens du code fiscal précité. La solution alternative tendant à éviter toute confusion en réservant le terme 'enregistrement' exclusivement à la fiscalité, et en substituant au terme 'enregistrement' dans le droit maritime public le terme 'immatriculation', a été rejetée après mûre réflexion, du fait que le terme 'enregistrement des navires' est devenu un terme consacré et qu'il est également utilisé internationalement de façon courante et reconnaissable (voir, par ailleurs, l'art. 91.1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer) et que la dénomination Registre belge des Bâtiments mérite d'être répandue, également dans le cadre du présent code (voir le commentaire de l'article 3.1, 16°).

3.595. La condition reprise sous le point 3°, a été proposée par le conservateur des hypothèques maritimes[982]. Il s'agit d' un assouplissement important qui correspond à la pratique de se servir de contrats standard en anglais et qui vise à renforcer le caractère attrayant du pavillon belge. À ce

981 Voir surtout art. 29 du Code des droits d'enreg. et De Latte ZRHS, 9, n° 26.
982 De Latte ZRHS, 77-78, n°s 199-200; voir aussi De Latte, G., "Hypothèques maritimes et fluviales", *Notamus* 2008/3, point 4.5.

propos, il est rappelé que l'ébauche s'est fixé comme objectif de reconnaître l'anglais comme langue maritime internationale[983].

3.596. La condition reprise sous le point 4° est un principe établi depuis longue date. La règle fondamentale selon laquelle aucun droit sur un bâtiment n'est publié aussi longtemps que le bâtiment même n'a pas été enregistré ou immatriculé, s'applique aussi dans d'autres pays. Ainsi qu'il a déjà été précisé[984], l'intention sera, lors de la révision du droit maritime public, d'une part, d'introduire l'immatriculation obligatoire des bateaux de navigation intérieure utilisés à la navigation commerciale, et, d'autre part, d'introduire l'enregistrement facultatif des navires non-commerciaux ainsi que l'immatriculation facultative pour les bateaux d'intérieur non-commerciaux.

B.1.5. ARTICLE 3.80. MENTIONS DEVANT FIGURER OBLIGATOIREMENT DANS LES ACTES

A) TEXTE DE LOI

3.597.

Article 3.80. Mentions devant figurer obligatoirement dans les actes

Le Roi peut prescrire quelles sont les mentions relatives au bâtiment et aux parties, et quelles sont les autres données qui doivent figurer dans les actes et de quelle façon ces mentions et données doivent être reprises pour que ces actes soient susceptibles d'inscription.
Le Registre belge des Bâtiments peut refuser l'inscription des actes qui ne répondent pas à ces prescriptions.

B) COMMENTAIRE

3.598. La disposition proposée est nouvelle et a été élaborée sur base d'une suggestion du conservateur des hypothèques maritimes. Les prescriptions mêmes doivent clairement faire l'objet d'un arrêté d'exécution[985].

B.1.6. ARTICLE 3.81. ACTES NOTARIÉS RELATIFS AUX SUCCESSIONS

A) TEXTE DE LOI

3.599.

Artikel 3.81. Actes notariés relatifs aux successions

§ 1. La transmission par décès des droits visés à l'article 3.77 est inscrite dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux d'intérieur au vu d'un acte notarié dont le Roi détermine la forme et le contenu.

§ 2. Avant l'inscription visée au § 1er, la transmission par décès ne peut être opposée aux tiers.

983 Voir le 1er Livre Bleu, 175-176, n° 1.209.
984 Voir *supra*, n° 3.129.
985 Cela n'est pas infirmé par les articles 139-143 de la loi hypothécaire qui s'appliquent aux hypothèques foncières.

B) COMMENTAIRE

3.600. L'attention a déjà été attirée sur l'utilité de l'introduction d'actes notariés relatifs à la transmission de droits par décès[986]. Une disposition selon laquelle il ne peut plus être effectué d'inscription après le décès qu'après l'inscription préalable de l'acte notarié en question, n'a pas été reprise en raison de la passivité classique du conservateur des hypothèques maritimes.

B.1.7. ARTICLE 3.82. PRÉSENTATION DES ACTES AUX FINS D'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.601.

Article 3.82. Présentation des actes aux fins d'inscription

§ 1er. En vue de l'inscription visée à l'article 3.77 il est présenté au Registre belge des Bâtiments soit l'acte même si l'acte est sous seing privé soit une expédition de l'acte si l'acte est authentique.

§ 2. Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux.
S'il n'est disponible qu'un seul original, il peut être produit:
1° outre cet original, une copie certifiée conforme soit par un notaire soit par un avocat; ou
2° en lieu et place de cet original, un acte notarié constatant le dépôt de l'acte original aux minutes du notaire.

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

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

B) COMMENTAIRE

3.602. La disposition proposée correspond à l'article 12 de la loi maritime.

La formulation du §1er a été quelque peu simplifiée.

Le § 2 reprend une nouvelle règle pour le cas où il n'existe qu'un seul original de l'acte sous seing privé. A ce sujet, il a été tenu compte, entre autres, de la règle que le conservateur des hypothèques maritimes conserve normalement un exemplaire original de l'acte et de l'hypothèse où l'une des parties à la convention refuse de collaborer.

La disposition du § 3 relatif aux actes authentiques a été adaptée sur proposition du conservateur des hypothèques maritimes.

986 Voir *supra*, n° 3.580.

La disposition du § 4 a été ajoutée pour permettre la digitalisation des méthodes de travail au Registre belge des Bâtiments et pour rendre le pavillon belge plus attrayant. La présentation sous forme électronique peut être limitée, dans un premier temps, aux actes authentiques.

3.603. L'article 15 de la loi maritime relatif à l'inscription, effectuée au vu d'un télégramme, d'actes fait par le capitaine en cours de voyage n'est plus repris. Ainsi qu'il a été exposé ailleurs, il n'arrive que rarement que le capitaine doit poser, de façon autonome, des actes juridiques au nom et pour compte du propriétaire ou de l'armateur[987]. La disposition concernée non reprise n'est jamais appliquée dans la pratique[988]. L'omission de cet article n'empêche pas que le cas échéant, des actes établis par un capitaine (ou par un autre commandant) sont susceptibles d'inscription conformément aux règles normales

B.1.8. ARTICLE 3.83. RÉCÉPISSÉS ET DATE DE L'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.604.

Article 3.83. Récépissés et date de l'inscription

Le Registre belge des Bâtiments donne à la personne qui requiert l'inscription d'un acte, jugement, bordereau ou autre document, un récépissé de la remise de cet acte, jugement, bordereau ou document. Ce récépissé mentionne le numéro d'ordre sous lequel l'acte, le jugement, le bordereau ou document a été déposé dans le registre de dépôts visé à l'article [...].
Le Registre belge des Bâtiments ne pourra opérer les inscriptions dans le registre des bâtiments à ce destiné qu'à la date et dans l'ordre des remises.

B) COMMENTAIRE

3.605. La disposition proposée correspond à l'article 126 de la loi hypothécaire, rendu applicable par l'article 45, alinéa 2, de la loi maritime.

B.1.9. ARTICLE 3.84. MENTIONS LORS DE L'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.606.

Article 3.84. Mentions lors de l'inscription

Le Registre belge des Bâtiments mentionne lors de l'inscription:
1° la date de l'acte;
2° la forme de l'acte, et s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;
3° les noms, prénoms, professions et domiciles des parties;
4° la nature et les éléments principaux de l'opération.

987 Voir l'art. 5.9 de l'ébauche et du commentaire qui s'y rapporte.
988 Pour le fondement de cette disposition, voir Hennebicq II.II, 207-208, n° 579.

B) COMMENTAIRE

3.607. La disposition proposée reprend l'article 13 de la loi maritime. Sous le point 2°, le mot "nature" a été remplacé par "forme". Sous le point 4°, en concordance avec l'article 3.77 proposé, le mot "convention" a été remplacé par "opération". Ces adaptations ont été proposées par le conservateur des hypothèques maritimes et sont pleinement soutenues.

B.1.10. ARTICLE 3.85. RESTITUTION DES ACTES APRÈS L'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.608.

Article 3.85. Restitution des actes après l'inscription

Après l'inscription, le Registre belge des Bâtiments remet au requérant, selon le cas, l'expédition de l'acte authentique ou un original de l'acte sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription dont il indique la date et le numéro.
Selon le cas, la copie signée de l'acte authentique, un des originaux ou la copie certifiée conforme de l'acte sous seing privé reste déposé au bureau.

B) COMMENTAIRE

3.609. La disposition proposée reprend l'article 14 de la loi maritime, auquel une légère modification suggérée par le conservateur des hypothèques maritimes relativement à la conservation de la copie signée de l'acte authentique a été apportée - en plus d'une mise en concordance avec l'article 3.82, § 2 déjà commenté.

B.1.11. ARTICLE 3.86. PRÉSENTATION DES PIÈCES DE PROCÉDURE AUX FINS D'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.610.

Article 3.86. Présentation des pièces de procédure aux fins d'inscription

L'inscription visée à l'article 3.78 est faite sur la présentation au Registre belge des Bâtiments:
1° s'il s'agit d'une demande en justice, de l'exploit de l'huissier de justice et d'une copie signée par l'huissier de justice;
2° s'il s'agit d'un jugement, de deux copies délivrées par le greffier.
Le Roi peut déterminer que ces documents peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

B) COMMENTAIRE

3.611. Le premier alinéa de la disposition proposée reprend le premier alinéa de l'article 16 de la loi maritime, dans une formulation simplifiée telle que suggérée par le conservateur des hypothèques maritimes compte tenu de la pratique actuelle[989].

Le second alinéa doit permettre la transmission des documents par voie électronique, faisant ainsi écho au nouvel article 3.82.

B.1.12. ARTICLE 3.87. DÉPÔT DES PIÈCES DE PROCÉDURE RELATIVES AUX BÂTIMENTS NON ENREGISTRÉS ET NON IMMATRICULÉS

A) TEXTE DE LOI

3.612.

Article 3.87. Dépôt des pièces de procédure relatives aux bâtiments non enregistrés et non immatriculés

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

B) COMMENTAIRE

3.613. La disposition proposée reprend sous une formulation quelque peu adaptée, le troisième alinéa de l'article 16 de la loi maritime.

B.1.13. ARTICLE 3.88. RESTITUTION DES PIÈCES DE PROCÉDURE APRÈS INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.614.

Article 3.88. Restitution des pièces de procédure après inscription

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

B) COMMENTAIRE

3.615. La disposition proposée reprend le deuxième alinéa de l'article 16 de la loi maritime.

989 Voir notamment: De Latte, ZRHS, 10, n° 27, et note de bas de page 21. La règle actuelle s'inspire de l'art. 84 de la loi hypothécaire (voir Hennebicq II.II, 209-210, n° 580).

B.1.14. ARTICLE 3.89. RANG DE TITRES PRÉSENTÉS LE MÊME JOUR

A) TEXTE DE LOI

3.616.

Artikel 3.89. Rang de titres présentés le même jour

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

B) COMMENTAIRE

3.617. La disposition proposée reprend, sous une formulation adaptée, l'article 17 de la loi maritime[990]. L'article auquel il est référé, concerne l'organisation du registre de dépôts et figurera dans le Livre 2 du Code belge de la navigation.

B.1.15. ARTICLE 3.90. NULLITÉ DES INSCRIPTIONS

A) TEXTE DE LOI

3.618.

Article 3.90. Nullité des inscriptions

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

B) COMMENTAIRE

3.619. La disposition proposée reprend le texte – légèrement reformulé – de l'article 18 de la loi maritime.

B.1.16. ARTICLE 3.91. CERTIFICATS ET COPIES

A) TEXTE DE LOI

3.620.

Artikel 3.91. Certificats et copies

Le Registre belge des Bâtiments délivre des certificats, copies et données concernant les matières réglées par le présent Titre, conformément à l'article [...].

990 Pour ce qui concerne le fait que le "register van neerlegging" a été dénommé erronément "register der overleggingen" dans l'art. 43 de la loi maritime, voir De Latte TRS, 75-76, n°s 167-171 et De Latte, ZRHS 12, n° 32, note de bas de page 27; en français, on utilise le mot "registre de dépôts".

B) COMMENTAIRE

3.621. La disposition proposée renvoie, pour ce qui concerne la délivrance de certificats, copies et données (en particulier les données digitales), à une réglementation générale en la matière, qui sera reprise dans le Livre 2 du Code belge de la navigation.

Compte tenu notamment d'une proposition du Conservateur des hypothèques maritimes, la proposition de texte suivant peut être considérée:

§1. Le Registre belge des Bâtiments délivre sur demande:
1° des certificats relativement:
a. à l'enregistrement, l'immatriculation ou l'inscription dans le registre des affrètements coque nue;
b. à la radiation de l'enregistrement, de l'immatriculation ou de l'inscription dans le registre des affrètements coque nue;
c. au non-enregistrement, à la non-immatriculation ou à la non-inscription dans le registre des affrètements coque nue;
d. aux inscriptions relatives à des droits sur les navires dans le registre des navires de mer ou sur des bateaux de navigation intérieure dans le registre des bateaux d'intérieur;
e. à la radiation d' inscriptions grevant les navires et bateaux d'intérieur;
f. au défaut d'inscriptions grevant les navires ou bateaux d'intérieur;
g. aux dépôts concernant des navires non enregistrés ou des bateaux d'intérieur non immatriculés;
2° des copies des actes, déclarations et autres pièces déposés dans les archives du Registre belge des Bâtiments.
§2. Le Roi peut organiser l'accès électronique aux registres tenus par le Registre belge des Bâtiments, ainsi que la délivrance électronique des certificats et copies visés au §1er. Il détermine les prescriptions de forme et de procédure y afférentes.

B.1.17. ARTICLE 3.92. RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

3.622.

Artikel 3.92. Responsabilité

§ 1. Le Registre belge des Bâtiments est responsable du préjudice résultant:
1° du fait de refuser ou d'omettre de procéder aux inscriptions requises ou de retarder ces inscriptions;
2° du défaut de mention, dans les certificats, d'une ou de plusieurs inscriptions relatives à des droits sur bâtiments, à moins que l'erreur ne provienne de désignations insuffisantes qui ne peuvent lui être imputées.

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

B) COMMENTAIRE

3.623. Le texte proposé est basé sur les articles 128 et 130 de la loi hypothécaire, rendus applicables par l'article 45, alinéa 2, de la loi maritime. Dans le cadre de la révision du droit

maritime public, il devra être examiné s'il faut retenir la responsabilité personnelle du conservateur des hypothèques maritimes. Dans le texte proposé il n'est question que de la responsabilité du Registre belge des Bâtiments en tant que tel. Ainsi qu'il a été annoncé ailleurs[991], le statut du Registre belge des Bâtiments sera étudié en détail ultérieurement.

B.1.18. ARTICLE 3.93. CRÉANCIERS OMIS DANS LES CERTIFICATS

A) TEXTE DE LOI

3.624.

Artikel 3.93. Créanciers omis dans les certificats

En cas de purge, le bâtiment à l'égard duquel le Registre belge des Bâtiments aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs des droits d'hypothèque sur bâtiments inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le bâtiment sur lequel les inscriptions ont été prises.
Néanmoins, cette disposition ne préjudicie pas au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.

B) COMMENTAIRE

3.625. La proposition proposée correspond à l'article 129 de la loi hypothécaire, rendu applicable par l'article 45, alinéa 2, de la loi maritime.

B.2. DE LA PUBLICITÉ DES HYPOTHÈQUES SUR BÂTIMENTS

B.2.1. ARTICLE 3.94. MOMENT DE L'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.626.

Section 2 – De la publicité des hypothèques sur bâtiments

Article 3.94. Moment de l'inscription

L'hypothèque sur bâtiment peut être inscrite tant qu'elle existe.
Elle ne peut plus être inscrite:
1° en cas de décès du débiteur, passé trois mois à compter de l'ouverture de la succession;
2° après l'inscription de l'acte d'aliénation;
3° après la faillite du débiteur;
4° après la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation.

991 Voir *supra*, n° 3.87.

B) COMMENTAIRE

3.627. La disposition proposée reprend le texte – reformulé d'une manière plus structurée et plus claire – de l'article 29 de la loi maritime[992].

La description du cas visé sous le point 4° du deuxième alinéa a été adaptée à la schématique de la loi relative à l'enregistrement des navires, suivant laquelle la nationalité d'un navire résulte de l'enregistrement, et non inversement. Le principe concerné reprend – pour des raisons de clarté – ce qui résulte déjà de l'article 3.79 proposé (correspondant à l'actuel article 11 de la loi maritime).

B.2.2. ARTICLE 3.95. MENTIONS LORS DE L'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.628.

Article 3.95. Mentions lors de l'inscription

Outre les énonciations prescrites par l'article 3.84, le Registre belge des Bâtiments mentionne, le cas échéant:
1° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital;
2° les conditions auxquelles la créance est soumise;
3° la clause d'envoi en possession du bâtiment;
4° l'élection de domicile.

B) COMMENTAIRE

3.629. La disposition proposée reprend le texte – quelque peu reformulé – du deuxième alinéa de l'article 30 de la loi maritime.

3.630. La mention sous le point 2° reprend l'article 80, deuxième alinéa, de la loi hypothécaire, qui est applicable aux hypothèques maritime et fluviale en vertu de l'article 26, troisième alinéa, de la loi maritime. La doctrine fait observer, à juste titre, que la règle se trouve à un mauvais endroit dans la loi hypothécaire, et qu'elle devrait faire partie de l'article 83 de la même loi[993]. En ce qui concerne les hypothèques sur bâtiments, la règle est bien à sa place dans l'article proposé, et non pas dans l'article 3.68, où sont reprises les autres dispositions de l'article 80 de la loi hypothécaire.

3.631. En accord avec l'opinion de la doctrine[994] et conformément à la modification apportée à la loi précitée du 4 septembre 1908[995] par le Code judiciaire[996], il est renvoyé sous le point 3° à la clause éventuelle d' « envoi en possession » en lieu et place de la « stipulation de voie parée » à laquelle la loi maritime se réfère toujours. Il est rappelé, à ce propos, que les dispositions relatives à l'envoi en possession sont incorporées dans le Code belge de la navigation, notamment dans l'article 3.73 qui a déjà été commenté plus haut.

992 Les dispositions de la loi maritime relatives à l'inscription des hypothèques maritimes sont citées *supra* n°. 3.234.
993 Voir notamment De Page-Dekkers VII, 415, n° 495, note de bas de page 3; Troch, K., Art. 80 Hyp.W., OVH, Afl.19 (octobre 1999) 15, n° 19, note de bas de page 4.
994 Voir notamment Straatman, Art. 30 Zeewet, OVH, Afl. 1 (octobre 1992), 2-3, nr° 4.
995 Voir *supra*, n° 3.558.
996 Voir Delwaide SB, 284, n° 244.

B.2.3. ARTICLE 3.96. DURÉE DE LA VALIDITÉ DE L'INSCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

3.632.

Article 3.96. Durée de validité de l'inscription

L'effet de l'inscription de l'hypothèque sur bâtiments cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de quinze ans à compter du jour de sa date.
L'inscription est renouvelée sur la présentation, au Registre belge des Bâtiments, de deux bordereaux signés par le créancier et contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.
Un renouvellement de l'inscription après l'expiration du délai fixé au 1er alinéa, vaudra également comme inscription première.

B) COMMENTAIRE

3.633. La disposition proposée reprend, sous une formulation simplifiée, l'article 32 de la loi maritime. A la différence de ce dernier article, il n'est plus disposé que l'hypothèque est "conservée". Le délai ne concerne, en effet, que les effets juridiques de l'*inscription* de l'hypothèque.

3.634. Il n'y a aucune raison pour changer le delai de validité de 15 ans, bien que d'autres règles s'appliquent dans d'autres pays (p.e. en France: 10 ans[997]). Si l'inscription n'est pas renouvelée, la créance ne disparaît pas pour autant: le créancier perd seulement son rang.

3.635. La formulation du deuxième alinéa est basée sur une suggestion du conservateur des hypothèques maritimes et s'inspire de la pratique actuelle. Le troisième alinéa est une précision ajoutée à la demande du même conservateur.

B.2.4. ARTICLE 3.97. CESSION DE DROITS D'HYPOTHÈQUE MARITIME OU FLUVIALE

A) TEXTE DE LOI

3.636.

Artikel 3.97. Cession de droits d'hypothèque sur bâtiments

Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque sur bâtiments est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque sur bâtiments, revêtu de la relation de l'inscription, doit être représenté au Registre belge des Bâtiments. Celui-ci y fait mention de la cession.
Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.

997 Art. 52, alinéa 1er de la Loi n° 67-5 du 4 janvier 1967.

B) COMMENTAIRE

3.637. La disposition proposée reprend, sous une formulation légèrement adaptée, le texte de l'article 33 de la loi maritime.

B.2.5. ARTICLE 3.98. RADIATION ET RÉDUCTION DES INSCRIPTIONS

A) TEXTE DE LOI

3.638.

Article 3.98. Radiation et réduction des inscriptions

Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou appel.
La radiation ou la réduction est opérée par le Registre belge des Bâtiments, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie signée, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé établi et présenté en deux originaux, soit sur le dépôt d'une copie du jugement délivrée par le greffier.
Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.
Si l'acte est sous seing privé, la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription.
Le Registre belge des Bâtimentsy fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.
La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s' il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.
L'acte de consentement ou le jugement est inscrit dans le registre des bâtiments.

B) COMMENTAIRE

3.639. La disposition proposée reprend le texte – quelque peu adapté – de l'article 35 de la loi maritime.

La dernière phrase a été ajoutée à la demande du conservateur des hypothèques maritimes, pour la raison que certains avocats contestent la nécessité d'une inscription relativement à la radiation; en matière d'hypothèque foncière, il est procédé à une mention marginale.

B.2.6. ARTICLE 3.99. RADIATION D'OFFICE APRÈS VENTE FORCÉE

A) TEXTE DE LOI

3.640.

Article 3.99. Radiation d'office après vente forcée

En cas de la vente forcée d'un bâtiment, toutes les inscriptions grevant le bâtiment peuvent être rayées d'office par le Registre belge des Bâtiments sur présentation d'un certificat délivré par l'huissier de justice belge qui a procédé à la vente forcée du bâtiment.
Par ce certificat, l'huissier de justice belge atteste que le bâtiment a été adjugé pour quitte et libre de toutes charges et que l'acquéreur a payé le prix aux créanciers ou, à défaut de paiement, qu'il a effectué un versement libératoire de l'entièreté des sommes dont il est tenu.
Le certificat est inscrit dans le registre des navires ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure, selon le cas.
Si le bâtiment n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre belge des bâtiments se limite au dépôt du certificat dans le registre de dépôts.

B) COMMENTAIRE

3.641. La disposition proposée est nouvelle. Elle a été ajoutée sur suggestion du conservateur des hypothèques maritimes[998]. La « vente forcée » se réfère à l'exécution forcée dans le cadre d'une saisie-exécution. Une extension à la vente faite par un curateur à faillite n'a pas été demandée à ce jour. Pour ce qui est de la vente « pour quitte et libre » il est renvoyé à l'article 3.40, 3° tel que commenté plus haut.

B.2.7. ARTICLE 3.100. COMPÉTENCE JUDICIAIRE EN MATIÈRE DE DEMANDES EN RADIATION OU RÉDUCTION

A) TEXTE DE LOI

3.642.

Article 3.100. Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction

Sauf clause dérogatoire, la demande en radiation ou en réduction de l'inscription de l'hypothèque sur bâtiments, par action principale, sera portée devant le tribunal de commerce à Anvers.

B) COMMENTAIRE

3.643. La disposition proposée incorpore dans le Code Belge de la Navigation le texte légèrement simplifié des deux premiers alinéas de l'article 94 de la loi hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques maritimes par l'article 36 de la loi maritime.

998 Voir De Latte ZRHS, 74-77, nr°s 190-198 ; Comp. art. 1653 C.Jud. ; voir également De Latte, G., "Hypothèques maritimes et fluviales", *Notamus* 2008/3, point 9.1.

B.2.8. ARTICLE 3.101. ACTIONS CONTRE LES CRÉANCIERS

A) TEXTE DE LOI

3.644.

Article 3.101. Actions contre les créanciers

Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits faits à leur personne ou au dernier des domiciles élus sur le registre des bâtiments, et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

B) COMMENTAIRE

3.645. La disposition proposée incorpore dans le Code Belge de la Navigation le troisième alinéa de l'article 94 de la loi hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques maritimes par l'article 36 de la loi maritime.

B.2.9. ARTICLE 3.102. RADIATION SUR ORDRE DU TRIBUNAL

A) TEXTE DE LOI

3.646.

Article 3.102. Radiation sur ordre du tribunal

La radiation doit être ordonnée par le tribunal lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle a été faite en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque l'hypothèque sur bâtiments s'est effacée par les voies légales.

B) COMMENTAIRE

3.647. La disposition proposée incorpore dans le Code Belge de la Navigation le texte légèrement adapté de l'article 95 de la loi hypothécaire, rendu applicable aux hypothèques maritimes par l'article 36 de la loi maritime.

7. TEXTE DE LOI

LIVRE 3 – DROIT PRIVE DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre 1er – Notions

Article 3.1. Définitions

Dans le présent code et ses arrêtés d'exécution on entend par:

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

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

3° "eaux publiques": toutes les eaux qui, conformément aux règlements applicables, sont ouvertes à la circulation publique, quel que soit l'espace maritime auquel elles appartiennent;

4° "aéroglisseur": tout bâtiment utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau à l'aide d'un coussin d'air maintenu entre l'engin et la surface de l'eau ou de la terre;

5° "engin fixe": tout engin qui a perdu son aptitude à circuler sur l'eau en raison de sa fixation permanente à la terre ou au sol;

6° "hydravion": tout engin qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air et qui n'est utilisé ou n'est apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau qu'en rapport avec son décollage, son amerrissage, sa circulation à la surface ou son stationnement, à l'exception des aéroglisseurs;

7° "véhicule amphibie": tout engin qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qui participe également ou est également apte à participer à la circulation routière;

8° "navire de mer": tout bâtiment qui dispose ou doit disposer d'une lettre de mer, d'un certificat de sécurité ou de tout autre acte officiel dont il ressort qu'il est apte à être utilisé dans les eaux maritimes, ainsi que tout bâtiment qui eu égard à sa construction est destiné à être utilisé dans les eaux maritimes ou qui à un quelconque moment pertinent pour la matière concernée est utilisé effectivement dans les eaux maritimes;

9° "eaux maritimes": toutes les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la mer;

10° "bateau d'intérieur": tout bâtiment qui n'est pas un navire de mer;

11° "éléments du bâtiment": tout ce qui fait partie du bâtiment, en particulier:
a) la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à sa conduite;
b) les autres choses attachées au bâtiment de manière telle qu'elles ne peuvent en être séparées sans leur ou lui occasionner de dommages significatifs;
c) les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure;

12° "accessoires du bâtiment": les biens de consommation se trouvant à bord qui sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du bâtiment, ainsi que les choses, à l'exclusion des éléments du bâtiment, mises à bord en vue d'y être utilisées durablement, en particulier lorsque:
a) leur présence à bord est imposée par ou en vertu de la loi; ou
b) ils doivent être reconnus comme tels en raison de leur forme; ou
c) ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du bâtiment;

13° "registre des bâtiments": le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur, selon le cas;

14° "registre des navires de mer": le registre des navires visé à […];

15° "registre des bateaux d'intérieur": le registre matricule visé à […];

16° "Registre belge des Bâtiments": l'autorité visée à [...];

17° « contrat de construction navale » : le contrat par lequel un donneur d'ordre charge un exécutant, dénommé chantier naval, de construire un bâtiment contre rémunération;

18° « contrat de transformation navale » : le contrat par lequel un donneur d'ordre charge un exécutant, dénommé chantier naval, d'achever, de transformer ou d'adapter un bâtiment ou les éléments d'un bâtiment contre rémunération;

19° « contrat de réparation navale »: le contrat par lequel un donneur charge un exécutant, dénommé chantier naval, de réparer un bâtiment, les éléments d'un bâtiment ou les accessoires d'un bâtiment contre rémunération, à l'exception des biens de consommation;

20° « contrat d'armement naval » : le contrat par lequel un donneur d'ordre charge un exécutant, dénommé chantier naval, de livrer et d'incorporer ou de placer les éléments d'un bâtiment ou les accessoires d'un bâtiment contre rémunération, à l'exception des biens de consommation;

21° « sûretés sur bâtiments » : les droits de préférence sur bâtiments, les privilèges sur bâtiments, les droits de rétention sur bâtiments et les hypothèques sur bâtiments régies au Chapitre 3 du Titre 2;

22° « voyage » : tout déplacement d'un bâtiment entre deux ports.

Article 3.2. Les éléments et les accessoires des bâtiments en construction

Les définitions visées à l'article 1, 11° et 12° valent également pour les bâtiments en construction.

Article 3.3. Dérogations

Le Roi peut:

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

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

3° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme bateaux d'intérieur des bâtiments qui conformément au § 1 ne constituent pas des bateaux d'intérieur;

4° soustraire les bâtiments, navires de mer et bateaux d'intérieur qu'Il désigne à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution;

5° définir les éléments et les accessoires de tous les bâtiments, navires de mer, bateaux d'intérieur ou bâtiments en construction, ou de certains d'entre eux, de manière plus précise ou, si nécessaire en vue de l'application des dispositions qu'Il désigne, de manière dérogatoire.

TITRE 2 – BÂTIMENTS

Chapitre 1er – Statut réel

Article 3.4. Application internationale

§ 1. Les droits sur un bâtiment sont régis par:
1° le droit de l'Etat du registre d'origine, si le bâtiment est inscrit dans un registre d'affrètements coque nue;
2° faute d'inscription dans un registre d'affrètements coque nue, le droit de l'Etat où le bâtiment est enregistré ou immatriculé;
3° faute d'enregistrement ou d'immatriculation, le droit de l'Etat du port d'attache du bâtiment;
4° faute de port d'attache, le droit de l'Etat, où le bâtiment est habituellement utilisé, ou si cet Etat ne peut pas être déterminé, le droit de l'Etat où le bâtiment se trouve.

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

§ 3. Le droit visé aux paragraphes précédents est le droit qui s'applique au moment où les droits sur le bâtiment sont invoqués.

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

§ 4. Le droit visé aux paragraphes précédents détermine en particulier:
1° le caractère mobilier ou immobilier du bâtiment;
2° ce qui constitue un élément du bâtiment ou un accessoire du bâtiment;
3° quels droits peuvent exister sur un bâtiment, et quelle est la nature et quel est le contenu de ces droits;
4° de quelle manière ces droits naissent, changent, se transmettent et s'éteignent et quel est leur rapport réciproque;
5° les titulaires de ces droits;
6° la disponibilité de ces droits;
7° la publication et l'opposabilité de ces droits.

§ 5. Les paragraphes 3, 4 et 5 s'appliquent également aux droits sur les bâtiments en construction.

Article 3.5. Autre réglementation

Ne s'appliquent pas aux bâtiments:
1° l'article 531 du Code civil;
2° les articles 87 et 89 du Code de droit international privé.

Article 3.6. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent au présent chapitre sont nulles.

Article 3.7. Biens meubles

Les bâtiments sont meubles.
Ils ne deviennent immeubles par incorporation que s'ils deviennent des engins fixes par suite de cette incorporation.
Ils ne deviennent pas immeubles par destination.

Article 3.8. Manières dont on acquiert la propriété

§ 1. La propriété d'un bâtiment s'acquiert:
1° exception faite des dérogations des §§2 et 3, par les manières du droit commun ;
2° par délaissement, prise, confiscation et par d'autres manières telles que réglées par ou en vertu de lois spéciales.

§ 2. Un bâtiment enregistré ou immatriculé ne peut faire l'objet d'un don manuel.

§ 3. En matière de bâtiments enregistrés ou immatriculés, la possession ne vaut titre.
Le possesseur d'un bâtiment acquiert un droit réel sur un bâtiment, à la condition:
1° qu'il possède le bâtiment de bonne foi pendant quinze ans;
2° que le bâtiment est enregistré ou immatriculé pendant quinze ans; et
3° que le droit résulte d'un acte authentique ou d'un acte sous seing privé cosigné par un avocat en qualité de conseil, qui a été inscrit durant la même période dans un registre des bâtiments sans avoir été contesté.

Dans tous les autres cas, le possesseur d'un bâtiment n'acquiert des droits sur ce bâtiment que par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.

Article 3.9. Preuve de la propriété

Sans préjudice de l'opposabilité des actes et jugements inscrits dans un registre des bâtiments conformément à l'article 3.77, le juge peut dans tous les cas déduire des mentions reprises en exécution des articles [...] dans un registre des bâtiments ainsi que des documents délivrés par des autorités relativement à un bâtiment des présomptions de fait concernant la propriété du bâtiment.

Article 3.10. Droits réels limités sur bâtiments

§ 1. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit commun sur des meubles, peuvent être constitués sur des bâtiments.
En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des bâtiments.

§ 2. L'article 3.9 s'applique de manière analogue à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités sur des bâtiments.

Article 3.11. Droits sur éléments et accessoires des bâtiments

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

Chapitre 2 - Construction navale

Article 3.12. Champ d'application matériel

Les dispositions du présent Chapitre s'appliquent au contrat de construction navale et au contrat de transformation navale.
Elles ne s'appliquent au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval que dans la mesure où cela est précisé explicitement.

Article 3.13. Autre législation

Les dispositions du présent chapitre ne dérogent pas à :
1° la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux ;
2° la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur ;
3° aux dispositions du Code civil relatives aux ventes à des consommateurs.

Article 3.14. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 3.13 sont nulles.

Article 3.15. Qualification
Le contrat de construction navale est une vente, même lorsque le donneur d'ordre fournit une partie des matériaux, éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment, plans, dessins ou projets techniques ou qu'il surveille le chantier.
Le contrat d'armement naval est également une vente.

Le contrat de transformation navale et le contrat de réparation navale sont des conventions d'entreprise.

Article 3.16. Enregistrement, immatriculation et classification

§ 1. À moins que la réglementation de droit public applicable ne stipule autrement, le donneur d'ordre se charge à ses frais de l'enregistrement et de l'immatriculation du bâtiment ou du bâtiment en construction.
Tous les frais relatifs à l'enregistrement et à l'immatriculation sont à sa charge.

§ 2. La société de classification est désignée de commun accord par le donneur d'ordre et le chantier naval et, à défaut d'un tel accord, par le donneur d'ordre.
Tous les frais relatifs à la classification sont à la charge du chantier naval, sauf si la société de classification a été désignée uniquement par le donneur d'ordre.

Article 3.17. Normes et spécifications

§ 1. Le chantier naval est tenu de veiller à ce que le bâtiment, les éléments du bâtiment et les accessoires du bâtiment respectent les normes fixées par ou en vertu de la loi et par la société de classification et qu'ils soient conformes aux spécifications contractuelles.
Les normes visées à l'alinéa précédent sont celles qui s'appliquent, au moment de la conclusion du contrat, aux eaux dans lesquelles le bâtiment sera utilisé.

§ 2. Le paragraphe 1er est également applicable au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval. L'obligation du chantier naval de respecter les normes et spécifications à l'occasion d'un tel contrat ou à l'occasion d'un contrat de transformation navale ne s'applique que dans les limites de sa mission.

Article 3.18. Sous-traitance

Le chantier naval a le droit de faire appel à d'autres fournisseurs ou prestataires de services, désignés par lui.

Article 3.19. Approbation des projets

§ 1. Le chantier naval soumet les plans, dessins et projets techniques qu'il établit, ainsi que les données techniques concernant les équipements, à l'approbation du donneur d'ordre.

§ 2. Le paragraphe précédent s'applique également au contrat de réparation navale.

Article 3.20. Modifications

§ 1. Le donneur d'ordre a le droit d'apporter des modifications aux spécifications
Le chantier naval peut refuser de donner suite à ces modifications si cela compromet l'exécution de ses autres missions.
Le chantier naval peut, à la lumière des modifications, faire une proposition raisonnable en vue d'une adaptation du prix, de la date de la réception et d'autres arrangements. Il n'est tenu de donner suite à ces modifications que lorsque les parties se sont mises d'accord sur ces adaptations.

§ 2. Le chantier naval a le droit d'apporter des modifications aux spécifications à condition qu'elles:
1° soient minimales;
2° soient nécessaires en vue de l'organisation de son travail;
3° n'influencent pas négativement les performances du bâtiment;
4° ne soient pas contraires aux normes visées à l'article 3.17;
5° soient communiquées pour information au donneur d'ordre avant leur réalisation.
Le chantier naval qui apporte lui-même des modifications n'a pas droit à une majoration du prix.

§ 3. Lorsque les normes visées à l'article 3.17 sont modifiées avant la livraison, les parties se concertent sur l'adaptation éventuelle du contrat. À moins que le donneur d'ordre ne demande expressément de poursuivre les travaux à ses risques conformément aux normes anciennes, le chantier naval respectera les normes modifiées, et facturera au donneur d'ordre le surcoût ou moindre coût raisonnable qui en résulte.

§ 4. Le troisième paragraphe s'applique par analogie au contrat de réparation navale.

Article 3.21. Inspections au cours des travaux

§ 1. Le donneur d'ordre a le droit de procéder à des inspections au cours des travaux. Pour ce faire, le chantier naval donne au donneur d'ordre accès au chantier et il lui accorde les facilités nécessaires.

§ 2. Le paragraphe précédent s'applique également au contrat de réparation navale et au contrat d'armement naval.

Article 3.22. Arbitrage de différends techniques

La société de classification chargée de suivre le projet est également chargée d'arbitrer les différends qui surviennent jusqu'à l'invitation à agréer.

Article 3.23. Voyages d'essai

Le chantier naval procède à ses frais et risques à un voyage d'essai.
Le voyage d'essai a pour but de vérifier si le bâtiment fonctionne convenablement et s'il répond aux normes et aux spécifications.
Le chantier naval peut effectuer plusieurs voyages d'essai.
Le donneur d'ordre a le droit d'assister à chaque voyage d'essai.
Le chantier naval l'y invite.
Si le voyage d'essai montre que le bâtiment ne fonctionne pas convenablement ou qu'il ne répond pas aux normes ou aux spécifications, le chantier naval effectue à ses frais les travaux qui sont nécessaires pour remédier à ces défauts

Article 3.24. Agréation

§ 1. Après le voyage d'essai et, le cas échéant, les travaux qui s'ensuivent, le chantier naval invite le donneur d'ordre à procéder à l'agréation.

§ 2. Lorsque le bâtiment fonctionne convenablement et répond aux normes et spécifications, le donneur d'ordre est tenu de l'agréer.

§ 3. Le donneur d'ordre est également tenu d'agréer le bâtiment lorsque les divergences par rapport aux spécifications, même celles concernant la vitesse, le tonnage brut, la capacité et la consommation de carburant, sont minimes et ne compromettent pas l'exploitation normale du bâtiment. Toutefois, le donneur d'ordre a droit à une diminution du prix ou à une indemnité appropriée.

§ 4. Lorsque le donneur d'ordre refuse le bâtiment, il doit en communiquer les motifs au chantier naval.

§ 5. Sans préjudice à l'article 3.30, l'agréation établit de manière contraignante pour les parties que le bâtiment fonctionne convenablement et qu'il répond aux normes et spécifications. Elle oblige les parties à procéder à la réception.

Article 3.25. Réception

§ 1. La réception est constatée par un procès-verbal signé par le donneur d'ordre et le chantier naval.

§ 2. La réception du bâtiment a lieu au chantier.

§ 3. Le chantier naval livre le bâtiment libre de toute charge.

§ 4. À la réception, le chantier naval remet au donneur d'ordre tous les documents pertinents, dont le certificat de construction, une déclaration attestant que le bâtiment ou les travaux sont libres de toute charge et tous les plans et documents techniques pertinents.

§ 5. Le donneur d'ordre doit prendre possession du bâtiment dès sa réception et le dégager du chantier avec une célérité raisonnable.

§ 6. Le donneur d'ordre est tenu de racheter au chantier, au prix coûtant, les biens de consommation restants que le chantier naval a pris à bord en vue du voyage d'essai.

Article 3.26. Délai d'exécution

§ 1. En cas de dépassement du moment convenu pour la réception, le donneur d'ordre a droit à des dommages-intérêts.

§ 2. Sauf accord du donneur d'ordre, la réception ne peut avoir lieu avant le moment convenu.
Si le bâtiment est prêt avant le moment convenu, le chantier naval n'a pas droit à une prime.

Article 3.27. Prix

Le prix est invariable, sous réserve de l'application de l'article 3.20.
Il est dû à la réception.

Article 3.28. Propriété et risques

§ 1. Le chantier naval est propriétaire du bâtiment ou du bâtiment en construction jusqu'à la réception.

§ 2. À moins qu'ils n'aient été mis à disposition par le donneur d'ordre ou qu'ils n'aient été livrés sous réserve de propriété par un tiers, les matériels, éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment et autres choses, présents sur le chantier et identifiés en vue de la transformation, de l'incorporation ou de l'installation à bord du bâtiment concerné, sont également la propriété du chantier naval et demeurent sur le chantier aux risques de celui-ci.

§ 3. Le chantier naval ne peut disposer des choses visées aux § 1 et 2 ou constituer une hypothèque sur celles-ci que s'il en est propriétaire et avec l'approbation préalable écrite du donneur d'ordre.

§ 4. La propriété, les risques, la responsabilité quant à la sécurité et à l'utilisation du bâtiment et la responsabilité du propriétaire du bâtiment et de l'armateur à l'égard des tiers sont transférés au donneur d'ordre à la réception.

§ 5. Le chantier naval conserve, après la réception, les droits intellectuels sur les spécifications, dessins, plans et projets techniques qu'il a établis. Le donneur d'ordre a cependant le droit d'utiliser ces spécifications, dessins, plans et projets techniques dans le cadre de l'exploitation normale du bâtiment, y compris les travaux à effectuer sur celui-ci.

§ 6. Les paragraphes 1 et 4 s'appliquent uniquement au contrat de construction navale.

Article 3.29. Assurance

Le chantier naval assure le bâtiment ou le bâtiment en construction et tous les matériels, éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment et autres choses, identifiés en vue de la transformation, de l'incorporation ou de l'installation à bord du bâtiment concerné aux conditions usuelles dans le secteur de la construction navale.
Le bénéficiaire de l'assurance est le chantier naval.
Le chantier naval affecte les indemnités d'assurance reçues à la réparation du dommage causé aux choses assurées.

Article 3.30. Garantie des vices cachés

§ 1. Le chantier naval garantit le donneur d'ordre contre les vices cachés, même si ce dernier n'a pas fait de réserve à la réception et même si les vices ont été causés par des défauts de conception.

§ 2. Le chantier naval est présumé avoir connu les vices de la chose.

§ 3. Le donneur d'ordre qui a effectué des inspections lors des travaux ne peut pas intenter une action pour des vices qu'il a constatés ou qu'il aurait raisonnablement dû constater à cette occasion.

§ 4. L'action en garantie des vices cachés se prescrit par deux ans. Ce délai court à compter de la découverte du vice caché et, en cas d'expertise judiciaire au sujet des vices concernés, pas avant le jour du dépôt du rapport final au greffe.

§ 5. Par dérogation à l'article 1649*quater*, § 5 du Code civil, les paragraphes précédents sont d'application après l'expiration du délai de deux ans visé au § 1 du même article.
Par dérogation au § 4, le délai d'un an qui y est visé court après l'expiration du délai de deux ans visé à l'article 1649*quater*, § 1 du Code civil.
L'article 1649*octies* du Code civil est applicable par analogie.
Le présent paragraphe s'applique uniquement au contrat de construction navale.

Article 3.31. Prescription

Sans préjudice de l'article 3.30, toutes les actions relatives aux contrats de construction, transformation, réparation et armement navals se prescrivent par un délai de deux ans après la réception.

Chapitre 4 – Sûretés sur bâtiments

Section 1 – Dispositions générales

Article 3.32. Application internationale

§ 1. Les hypothèques, mortgages et droits réels de même nature inscriptibles ou susceptibles d'être inscrits d'une autre manière sur un bâtiment existant ou en construction sont régis par le droit de l'État où le bâtiment existant ou en construction a été enregistré ou immatriculé.
En cas d'inscription dans un registre d'affrètement coque nue, le droit de l'État du registre d'origine est maintenu.
Le droit visé aux alinéas précédents est le droit applicable lorsque les droits sur le bâtiment sont invoqués. L'acquisition et la perte des droits sur un bâtiment sont toutefois régies par le droit applicable au moment où surviennent les actes ou les faits qui sont invoqués comme base de l'acquisition ou de la perte.
Le droit visé aux alinéas précédents règle notamment:
1° les sûretés visées à l'alinéa 1er qui peuvent grever un bâtiment existant ou en construction et la nature et le contenu de ces sûretés;
2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent et leurs rapports mutuels;
3° les titulaires de ces sûretés;
4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;
5° leurs rangs respectifs, sans préjudice des §§ 2 et 3.

§ 2. Les droits de préférence sur bâtiments et les privilèges sur bâtiments sont régis par le droit de l'État du tribunal devant lequel ces droits sont exercés.
Le droit visé à l'alinéa précédent règle notamment:
1° les sûretés visées à ces alinéas qui peuvent grever un bâtiment existant ou en construction et la nature et le contenu de ces sûretés;
2° la manière dont ces sûretés s'établissent, se modifient, se transmettent et s'éteignent et leurs rapports mutuels;
3° les titulaires de ces sûretés;
4° la publicité et l'opposabilité de ces sûretés;

5° leurs rangs respectifs et leur rang vis-à-vis d'autres créances et droits, en ce compris ceux visés au § 1er.

§ 3. L'opposabilité aux tiers des droits de rétention est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel le bâtiment existant ou en construction se trouve lorsque ces droits sont invoqués.

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

Article 3.33. Autre réglementation

§ 1er. Le présent chapitre ne porte pas atteinte en particulier:
1° au Règlement (CE) nº 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité;
2° à l'article 119 du Code de Droit International Privé.

§ 2. La loi hypothécaire ne s'applique pas aux sûretés maritimes.

Article 3.34. Dispositions dérogatoires

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

Article 3.35. Types de sûretés sur bâtiments

§ 1er. Sans préjudice d'une clause de réserve de propriété, les droits de préférence entre les créanciers d'un bâtiment ou d'un bâtiment en construction résultent exclusivement de sûretés sur bâtiments ou d'un nantissement visé au § 2.

§ 2. Seul un bâtiment non enregistré ou non immatriculé peut faire l'objet d'un nantissement au sens du titre XVII du livre III du Code civil.

§ 3. Un bâtiment existant ou un bâtiment en construction ne peut faire l'objet d'un nantissement pour garantir une obligation commerciale ou d'une mise en gage du fonds de commerce.

Article 3.36. Naissance et preuve des droits de préférence sur bâtiments et des privilèges sur bâtiments

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

Article 3.37. Qualité du débiteur

Les droits de préférence sur bâtiments et les privilèges sur bâtiments s'établissent lorsque le débiteur est soit propriétaire, soit copropriétaire, soit armateur du bâtiment ou du bâtiment en construction, soit employeur de l'équipage.
Toutefois, lorsque le débiteur s'est trouvé dessaisi du bâtiment par un acte illicite et que le créancier ou son successeur n'est pas de bonne foi, aucun droit de préférence sur bâtiment ou privilège sur bâtiment ne peut être exercé.

Article 3.38. Cession et subrogation

La cession d'une créance assortie d'un droit de préférence sur bâtiment ou d'un privilège sur bâtiment, ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, emporte la cession du droit de préférence sur bâtiment ou du privilège sur bâtiment.

Article 3.39. Droit de suite

§ 1. Les sûretés sur bâtiments suivent le bâtiment nonobstant tout changement de propriété, d'enregistrement, d'immatriculation ou de pavillon.

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

Article 3.40. Causes d'extinction de privilèges sur bâtiments et d'hypothèques sur bâtiments

Les privilèges sur bâtiments et les hypothèques sur bâtiments s'éteignent :
1° par l'extinction de l'obligation principale;
2° par la renonciation du créancier;
3° par la vente forcée du bâtiment;
4° par l'aliénation volontaire du bâtiment, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions visées aux articles 3.49 et 3.74.

Article 3.41. Interprétation

Les droits de préférence sur bâtiments, les privilèges sur bâtiments et les droits de rétention sur bâtiments sont interprétés de manière restrictive.

Section 2 – Droits de préférence sur bâtiments

Article 3.42. Frais visés par un droit de préférence sur bâtiment

§ 1. En cas de saisie-exécution sur bâtiment, les frais de justice dûs à l'Etat Belge et les frais de garde et de conservation exposés dans le dernier port sont réglés sur le produit de la vente par préférence à toute autre créance, pourvu que ces frais de justice et ces frais:
1° aient été exposés à partir du commandement, sauf en cas de transformation de saisie conservatoire, auquel cas les frais exposés à partir de la première saisie seront pris en compte;
2° aient été liés au bâtiment saisi;
3° aient été exposés dans l'intérêt commun des créanciers; et
4° aient été nécessaires en vue de la vente, de la détermination du rang et du partage du produit de la vente.

§ 2. Sont notamment visés par les frais sous le §1:
1° les frais de la première saisie conservatoire sur le bâtiment;
2° les frais de séquestre judiciaire;
3° les frais d'entretien et de réparation du bâtiment concerné;
4° les frais de livraison de biens de consommation en vue de l'escale dans le port;

5° les sommes dues au commandant et aux autres membres de l'équipage, liés à leur emploi à bord du bâtiment concerné dans le port, en ce compris les frais de rapatriement dus à ces personnes;
6° les frais de placement à bord, dans le port, de personnes en remplacement du capitaine et de l'équipage et en vue de la garde du bâtiment ou de l'exécution de manœuvres;
7° les primes d'assurance pour la période de l'escale dans le port jusqu'à la vente forcée.

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

Article 3.43. Rang

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

Section 3 – Privilèges sur bâtiments

Article 3.44. Créances visées par un privilège sur bâtiment

§ 1. Sont exclusivement privilégiées sur le bâtiment et les accessoires du bâtiment les créances suivantes:
1° les créances du commandant et des autres membres de l'équipage résultant d'un contrat de travail maritime ou fluvial, en rapport avec l'emploi à bord du bâtiment concerné, en ce compris celles issues d'un décès ou de lésions corporelles et les frais de rapatriement;
2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de:
a) la rémunération du chef d'assistance; et
b) la contribution du bâtiment en avarie commune;
3° les créances indemnisant:
a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;
b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;
c) la perte ou le dommage à la cargaison ou aux bagages.

§ 2. Les créances visées sous le § 1 sont uniquement privilégiées en principal.

Article 3.45. Exclusion des privilèges pour certains types de dommages

Par dérogation à l'article 3.44, aucun privilège n'est lié aux créances qui proviennent ou résultent:
1° d'un dommage découlant du transport maritime d'hydrocarbures, d'hydrocarbures de soute ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou une autre sûreté;
2° d'un dommage provenant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 3.46. Rang primant les hypothèques sur bâtiments

Les privilèges sur bâtiments priment toujours les hypothèques sur bâtiments, les mortgages reconnus et les charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, ainsi que le nantissement visée à l'article 3.35, § 2.

Article 3.47. Rang

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

§ 2. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.
Les créances résultant d'un contrat d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ 3. Les créances qui bénéficient du même rang en vertu du § 2, prennent rang entre elles dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 3.44.
Les créances reprises sous un même numéro viennent en concurrence.
Par dérogation à l'alinéa précédent, les créances visées à l'article 3.44, § 1, 2°, dans cette catégorie, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

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

Article 3.48. Causes d'extinction

Sauf dans les cas visés à l'article 3.40, les privilèges sur bâtiments s'éteignent:
1° à l'expiration du délai de déchéance d'un an;
2° par la constitution du fonds de limitation visé à l'article [...].

Article 3.49. Extinction par aliénation volontaire

Les privilèges sur bâtiments s'éteignent par l'aliénation volontaire, dans les conditions suivantes:
1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 3.77;

2° que l'aliénation soit publiée à deux reprises et à huit jours d'intervalle;
a) dans les annexes de la navigation du Moniteur Belge;
b) dans un quotidien à diffusion nationale;
c) dans une publication au moins hebdomadaire spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît à Anvers ou dans le port d'attache du bâtiment; et
d) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi;
3° qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.
Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Article 3.50. Extinction par déchéance

§ 1. Le délai d'extinction visé à l'article 3.48, 1° court:
1° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 1°, à partir du jour de la terminaison du contrat d'engagement ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;
2° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;
3° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;
4° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;
5° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 3°, b), à partir du jour à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;
6° pour les privilèges sur bâtiments visés à l'article 3.44, § 1, 3°, c), à partir du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dûs être délivrés.

§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 3.48, 1° n'éteint pas le privilège sur bâtiment si:
1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le bâtiment, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou
2° avant l'expiration, le bâtiment fait l'objet d'une saisie-exécution; ou
3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution est interdite par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.

Section 4 – Droits de rétention sur bâtiments

Article 3.51. Droit de rétention du chantier naval

§ 1. Sauf disposition dérogatoire, le chantier naval dispose d'un droit de rétention sur le bâtiment.

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

§ 3. En cas de vente forcée du bâtiment, le chantier naval doit délivrer le bâtiment au vendeur. Le chantier naval qui a fait inscrire son droit de rétention a toutefois le droit au paiement de sa créance sur le produit de la vente, après le règlement des créanciers qui disposent d'un droit de préférence sur bâtiment ou d'un privilège sur bâtiment, mais avant les créanciers hypothécaires.

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

Article 3.52. Autres droits de rétention

Aucun autre droit de rétention que celui visé à l'article 3.51 n'est opposable aux tiers.

Section 5 – Hypothèques sur bâtiments

Article 3.53. Autres réglementations

La présente section s'applique sans préjudice de:
1° l'Arrêté Royal n° 225 du 7 janvier 1936 réglementant les prêts hypothécaires et organisant le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires;
2° la loi du 4 août 1992 relative au crédit hypothécaire,
pour autant que ces législations portent sur les crédits garantis par une hypothèque sur bâtiment.

Article 3.54. Biens susceptibles d'hypothèque sur bâtiment

Les bâtiments et les bâtiments en construction peuvent être grevés d'une hypothèque sur bâtiment.

Article 3.55. Exclusivité des hypothèques sur bâtiments stipulées contractuellement

Une hypothèque sur bâtiment peut être constituée exclusivement par la convention des parties.

Article 3.56. Propriété ou droit réel de l'affectant hypothécaire sur bâtiment

À peine de nullité absolue, une hypothèque sur bâtiment ne peut être constituée que par le propriétaire du bâtiment ou du bâtiment en construction ou par le titulaire d'un droit réel sur le bâtiment ou le bâtiment en construction.

Article 3.57. Capacité juridique

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

Article 3.58. Constitution par le commandant ou un mandataire

Une hypothèque sur bâtiment ne peut être constituée que par:
1° le commandant, conformément à l'article 5.9 ;
2° un mandataire, lorsqu'il dispose d'un mandat exprès l'en chargeant.

Article 3.59. Forme

L'hypothèque sur bâtiment peut être constituée par acte authentique ou par acte sous seing privé, cosigné par un avocat intervenant en qualité de conseil.

Article 3.60. Élection de domicile

L'acte de constitution d'hypothèque contient élection de domicile par le créancier à une adresse en Belgique.
À défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faitesà l'adresse du créancier mentionnée dans l'acte ou, à défaut d'une adresse en Belgique, au Procureur du Roi d'Anvers.
Il est loisible au créancier ou à ses représentants de changer ou de supprimer le domicile élu au moyen d'une déclaration sous seing privé ou sous forme authentique, qu'ils peuvent faire inscrire au registre des navires de mer ou au registre des bateaux d'intérieur.

Article 3.61. Hypothèque sur un bâtiment en construction

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

Article 3.62. Hypothèque sur bâtiment conditionnelle ou annulable

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

§ 2. Par dérogation à l'article 3.56, le maître de l'ouvrage au contrat de construction, qui n'a pas encore obtenu le droit de propriété ou un autre droit réel sur le bâtiment, peut constituer une hypothèque sous la condition suspensive de l'obtention de ce droit.

Article 3.63. Délimitation des hypothèques sur bâtiments

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

Sans préjudice de l'article 3.80, la désignation du bâtiment ou des bâtiments peut s'effectuer au moyen de tout élément utile, dont l'enregistrement ou l'immatriculation y relatif.

Article 3.64. Indivisibilité des hypothèques sur bâtiments

Une hypothèque peut être constituée sur plus d'un bâtiment.
Sauf disposition dérogatoire, l'hypothèque est indivisible et subsiste en entier sur tous les bâtiments affectés et sur chaque portion de ces bâtiments.

Article 3.65. Éléments du bâtiment, accessoires du bâtiment et fret

L'hypothèque constituée sur un bâtiment ou sur un bâtiment en construction s'étend:
1° aux éléments du bâtiment;
2° sauf disposition dérogatoire, aux accessoires du bâtiment et au fret.

Article 3.66. Individualisation des matériaux de construction du bâtiment

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

Article 3.67. Subrogation réelle

§ 1. Lorsque le bâtiment subit une avarie mais que l'indemnité n'a pas été employée à la réparation du bâtiment, la créance du créancier hypothécaire devient exigible, et il peut également exercer ses droits sur l'indemnité.

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

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

§ 4. Les paragraphes précédents s'appliquent sous réserve de stipulations contraires et sans préjudice de la réglementation relative à l'enlèvement d'épaves.

Article 3.68. Hypothèque sur bâtiment pour sûreté de l'ouverture d'un crédit

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

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

L'opposition doit être signifiée au Registre belge des Bâtiments et au créditeur et doit contenir une élection de domicile dans l'arrondissement du siège du Registre belge des Bâtiments.
Le Registre belge des Bâtiments inscrira cette opposition et mention de cette inscription sera faite au bas de l'original de l'exploit. L'opposition n'aura effet que pendant deux ans, si elle n'est renouvelée; il pourra en être donné mainlevée par simple exploit.

Article 3.69. Hypothèque sur bâtiment pour sûreté de créances futures

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

Article 3.70. Résiliabilité de certaines hypothèques sur bâtiments

Si une hypothèque est constituée pour sûreté de créances futures pouvant naître pendant une durée indéterminée ou pour sûreté de créances découlant d'un contrat à durée indéterminée, la personne contre laquelle une telle hypothèque est inscrite ou le tiers détenteur du bien affecté de l'hypothèque peut à tout moment résilier l'hypothèque, moyennant un préavis d'au moins trois mois et de maximum six mois, lequel préavis est adressé au créancier par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception. Le délai de préavis prend cours à la date de l'accusé de réception.
Quant aux créances futures, la résiliation a pour conséquence que l'hypothèque ne garantit plus que les créances garanties qui existent à l'expiration du délai de préavis. Quant aux contrats à durée indéterminée, restent garanties par l'hypothèque, les seules créances issues de l'exécution de ces contrats qui existent à l'expiration du délai de préavis.
Celui qui résilie l'hypothèque peut exiger que le créancier lui notifie par écrit l'inventaire des créances encore garanties au terme du délai de préavis.

Article 3.71. Intérêt garanti

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

Article 3.72. Rang

Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Article 3.73. Envoi en possession du bâtiment

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

§ 2. Le créancier est envoyé en possession du bâtiment par ordonnance rendue sur requête par le juge des saisies du tribunal dans le ressort duquel est situé le port d'attache du bâtiment.

L'envoi en possession est toujours précédé, dans un délai de dix jours, par un commandement de payer.
Ce commandement contient:
1° l'indication du titre en vertu duquel il est fait et la copie entière de ce titre, à moins que sa signification au créancier ait déjà été effectuée dans les trois ans précédant le commandement, ou lorsqu'il s'agit d'un acte authentique établissant une hypothèque sur bâtiment;
2° la date des jour, mois et an;
3° les nom, profession et domicile de la partie poursuivante;
4° l'élection de domicile dans le ressort du juge qui doit connaître de la saisie, à laquelle toute signification, même d'offres réellespourra ensuite être faite valablement;
5° le nom et le domicile de l'huissier de justice et l'indication de l'adresse de son étude;
6° le nom et le domicile ou, à défaut de domicile, la résidence du débiteur;
7° l'indication de la somme due et la mention que faute de paiement, il sera procédé à l'envoi en possession du bâtiment dont l'on indiquera également le nom, l'espèce, le tonnage et le mode de puissance motrice;
8° la mention de la personne à laquelle copie de l'exploit est remise.
Il ne peut être statué sur la requête que cinq jours après sa signification au propriétaire, avec invitation de communiquer dans ce délai ses observations s'il échet au juge des saisies.
L'ordonnance n'est exécutoire qu'après avoir été signifiée au propriétaire.

§ 3. L'ordonnance peut être frappée d'opposition devant le juge des saisies.
L'opposition doit être formée dans les trois jours de la signification de l'ordonnance et est signifiée à la partie poursuivante.
Le jugement rendu sur cette opposition peut être frappé d'appel dans les huit jours de la signification.

§ 4. L'ordonnance et le jugement sont exécutoires nonobstant opposition ou appel.
Le juge peut subordonner l'exécution du jugement à la constitution d'une sûreté qu'il détermine et dont il fixe, s'il y a lieu, les modalités.

§ 5. Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du juge des saisies ou s'il n'y a pas fait élection de domicile, les significations, sauf celles mentionnées au § 2, seront faites au greffe du tribunal de première instance.
Les délais fixés dans le présent article ne sont pas augmentés à raison des distances.

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

§ 7. L'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est signifié à tous les créanciers inscrits, au domicile qu'ils ont élu dans l'inscription, et est également publié à deux reprises par extrait et à huit jours d'intervalle au moins :
a) dans les annexes de la navigation du Moniteur belge;
b) dans un quotidien à diffusion nationale;
c) dans une publication au moins hebdomadaire spécifiquement consacrée à la navigation ou qui paraît à Anvers ou dans le port d'attache du bâtiment;
d) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

§ 8. Le dispositif de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt est signifié au capitaine connu.
Si le bâtiment se trouve en pays étranger, ce dispositif peut être notifié au capitaine par l'intermédiaire du consul belge.
Le capitaine et tous ceux qui, ayant connaissance de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt, s'opposent à son exécution, seront passibles d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs.
Les articles 66, 67, 69, § 2, et 85 du Code pénal sont applicables à cette infraction.

§ 9. Le créancier envoyé en possession du bâtiment doit respecter les engagements contractés sans fraude par le capitaine en tant que représentant du propriétaire du bâtiment ou par l'armateur.
Il est responsable de sa gestion.

§ 10. Pendant un an à dater de la signification faite aux créanciers inscrits ou de la dernière publication, le débiteur, le propriétaire et tout créancier inscrit ou muni d'un titre exécutoire peuvent requérir le créancier envoyé en possession du bâtiment de faire procéder à la vente du bâtiment dans les formes prescrites par les articles [...].
Le juge des saisies peut néanmoins, à la demande de tout intéressé, le débiteur dûment appelé ainsi que le propriétaire, les créanciers inscrits, et le cas échéant, les créanciers munis d'un titre exécutoire qui ont requis la vente, ordonner qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de bâtiments.
Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

Article 3.74. Purge sur aliénation volontaire

§ 1er. L'hypothèque sur bâtiment s'éteint par l'aliénation volontaire du bâtiment existant ou en construction sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions:
1° un extrait de son titre contenant la date et la nature des actes, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment, le prix et les charges faisant partie du prix, ou l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente;
2° l'indication de la date de l'inscription de son titre;
3° un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.
Dans le cas où le titre du nouveau propriétaire comprendrait, en plus d'un bâtiment hypothéqué, d'autres immeubles ou meubles, le cas échéant des bâtiments, le prix de chaque bâtiment frappé d'inscriptions particulières et distinctes sera déclaré dans la notification par ventilation, s'il y a lieu, du prix total exprimé dans le titre.

§ 2. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.
Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.
Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

§ 3. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.
La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et être suivie, dans les dix jours, de l'action résolutoire.
A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue; elle ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

§ 4. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du bâtiment aux enchères et adjudications publiques, à la charge:
1° que cette réquisition sera signifiée par huissier de justice au nouveau propriétaire, dans les quarante jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier, en y ajoutant un jour par cinq myriamètres de distance entre le domicile élu et le domicile réel du créancier le plus éloigné du tribunal qui doit connaître de l'ordre;
2° qu'elle contiendra soumission du requérant, ou d'une personne présentée par lui, de porter le prix à cinq pour cent en sus de celui stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire; cette enchère portera sur le prix principal et les charges, sans aucune déduction préjudiciable aux créanciers inscrits; elle ne devra point porter sur les frais du premier contrat;
3° que la même signification sera faite dans le même délai, au précédent propriétaire et au débiteur principal;
4° que l'original et les copies de ces exploits seront signés par le créancier requérant ou son fondé de procuration expresse, lequel, en ce cas, est tenu de donner copie de sa procuration; ils devront aussi être signés, le cas échéant, par le surenchérisseur;
5° que le requérant offrira de donner caution personnelle ou hypothécaire jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du prix et des charges; ou qu'ayant consigné une somme équivalente, il notifiera copie du certificat de consignation;
6° que la signification contiendra citation, pour la réception de cette caution, à comparaître dans les trois jours devant le juge du lieu où se trouve le bâtiment, ou s'il est en cours de voyage, devant le juge du port d'attache.
Le surenchérisseur ne pourra en aucun cas être contraint d'étendre sa surenchère à d'autres biens que le bâtiment hypothéqué pour sa créance; sauf le recours du nouveau propriétaire contre ses auteurs pour l'indemnité du dommage qu'il éprouverait, soit de la division des objets de son acquisition, soit de celle des exploitations.

§ 5. Dans la procédure de réception de la caution, il n'est pas pris jugement de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.
Si la caution est rejetée, la surenchère est déclarée nulle et l'acquéreur maintenu, à moins qu'il n'ait été fait de surenchère par d'autres créanciers.
Si la caution est reçue, le jugement désigne l'officier ministériel chargé de procéder à la vente et en fixe la date. Il y est procédé d'après les conditions primitives ou d'après un nouveau cahier des charges arrêté de commun accord entre le surenchérisseur et les parties intéressées.

§ 6. Lorsqu'une surenchère a été notifiée dans les termes des paragraphes qui précèdent, chacun des créanciers inscrits a le droit de se faire subroger à la poursuite, conformément à l'article 1609 du Code judiciaire, si le surenchérisseur ou le nouveau propriétaire ne donne pas suite à la procédure dans le mois de la surenchère.

Les articles 1610 et 1611 du code précité sont également applicables au cas de surenchère.

§ 7. Pour parvenir à la revente par suite de surenchère, l'officier ministériel commis par le jugement rendu conformément au § 5 de la présente loi, fait imprimer des affiches qui contiennent:
1° la date et la nature de l'acte d'aliénation sur lequel la surenchère a été faite, et, le cas échéant, le nom du notaire qui l'a reçu;
2° le prix énoncé dans l'acte ou l'évaluation;
3° le montant de la surenchère;
4° les noms, professions et domiciles du précédent propriétaire et du surenchérisseur;
5° le nom du bâtiment ainsi que son mode de puissance motrice et, le cas échéant, la puissance de ses moyens de propulsion, les matériaux de sa coque, la date de sa construction, ses dimensions et son tonnage;
6° le lieu où il est amarré;
7° l'indication des jour, heure et lieu de l'adjudication.
Dix jours au moins avant l'adjudication:
1° les affiches sont apposées au grand mât ou sur la partie la plus apparente du bâtiment, et sur la partie de la voie publique la plus proche du lieu d'amarrage;
2° l'annonce de la revente est publiée, avec les données précitées:
a) dans les annexes de la navigation du Moniteur belge;
b) dans un quotidien à diffusion nationale;
c) dans une publication au moins hebdomadaire spécifiquement consacrée à la navigation, ou qui paraît à Anvers ou dans le port d'attache du bâtiment;
d) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.

§ 8. Les formalités prescrites par les paragraphes 4 et 7, doivent être observées à peine de nullité.
À peine de déchéance, les moyens de nullité doivent être proposés conformément à l'article 1331, alinéa 4 du Code judiciaire.
L'alinéa 5 dudit article est également applicable.

§ 9. Le surenchérisseur, même en cas de subrogation à la poursuite, est déclaré adjudicataire, si, au jour fixé pour l'adjudication, il ne se présente pas d'autre enchérisseur.
Les articles [...] sont applicables à la surenchère.

§ 10. L'adjudicataire du bâtiment est tenu, au-delà du prix de son adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé les frais et loyaux coûts de son contrat, ceux de l'inscription dans le registre des bâtiments, ceux de notification et ceux faits par lui pour parvenir à la revente.

§ 11. Le désistement du créancier requérant la mise aux enchères ne peut, même quand le créancier payerait le montant de la soumission, empêcher l'adjudication publique, si ce n'est du consentement exprès de tous les autres créanciers hypothécaires, ou si ces derniers, sommés par huissier de poursuivre l'adjudication dans la quinzaine, n'y donnent point suite. En ce cas, l'import de la soumission est acquis aux créanciers dans l'ordre de leurs créances.

§ 12. Si le bâtiment est adjugé après revente au nouveau propriétaire visé au § 1er, celui-ci aura son recours tel que de droit contre le vendeur, pour le remboursement de ce qui excède le prix stipulé par son titre, et pour l'intérêt de cet excédent, à compter du jour de chaque payement.

§ 13. L'adjudication par suite de surenchère sur aliénation volontaire ne peut être frappée d'aucune autre surenchère, sauf toutefois ce qui est statué par l'article [...] en cas de folle enchère.
Les demandes en nullité devront être formées, à peine de déchéance, dans la quinzaine de la vente.

§ 14. A défaut, par les créanciers, d'avoir requis la mise aux enchères conformément au § 4, la valeur du bâtiment demeure définitivement fixée au prix stipulé dans le contrat, ou déclaré par le nouveau propriétaire.
Les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront rayées pour la partie qui l'excédera, par suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé conformément aux dispositions du Code judiciaire; l'article 3.99 est applicable aux inscriptions.
Le nouveau propriétaire se libérera des privilèges sur bâtiments et hypothèques sur bâtiments, soit en payant aux créanciers en ordre utile l'import des créances exigibles ou de celles qu'il lui est facultatif d'acquitter, soit en consignant le prix jusqu'à concurrence de ses créances.
Il reste soumis aux privilèges sur bâtiments et hypothèques sur bâtiments venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer.

Article 3.75. Reconnaissance d'hypothèques étrangères et de droits assimilés

Les hypothèques, mortgages et charges de même nature, inscriptibles ou enregistrables d'une autre manière, constitués sur des bâtiments en vertu d'un droit étranger, sont reconnus et exécutoires à condition:
1° que ces hypothèques, mortgages et charges aient été constitués et publiés conformément au droit du pays où le bâtiment a été enregistré ou immatriculé;
2° que le registre et tous les actes qui doivent obligatoirement être déposés conformément au droit visé au 1° soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies des actes puisse être obtenue auprès du bureau de l'enregistrement;
3° que, soit le registre, soit les actes visés sous 2°, indiquent à tout le moins:
a) le nom et l'adresse de la personne en faveur de laquelle l'hypothèque, le mortgage ou l'autre charge a été constitué ou le fait que la sûreté a été constituée au porteur;
b) le montant maximal garanti, si cela est prescrit par le droit visé sous 1° ou si ce montant a été indiqué dans l'acte en vertu duquel a été constitué l'hypothèque, le mortgage ou l'autre charge;
c) la date et les autres données qui, conformément au droit visé sous 1°, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques, mortgages et charges.

Chapitre 5 – Publicité des droits sur les bâtiments

Section 1ère – Dispositions générales

Article 3.76. Dispositions dérogatoires

Les dispositions qui dérogent au présent Chapitre sont nulles.

Article 3.77. Inscription des actes et jugements

§1. Les actes et jugements faisant preuve d'une constitution, translation, déclaration ou extinction de droits réels sur un bâtiment construit, sur un bâtiment en construction ou sur des accessoires d'un bâtiment, d'hypothèques sur bâtiments ou de droits de rétention sur bâtiments, sont inscrits dans le registre des navires de mer ou le registre des bateaux d'intérieur.

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

Artikel 3.78. Inscription des demandes

§1er. Sont également inscrites dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux d'intérieur, les demandes tendant à faire constater l'existence de droits visés l'article 3.77 ou à faire déclarer la résolution, la révocation ou l'annulation d'un acte juridique contenu dans un acte visé à cet article et les jugements rendus sur ces demandes.

§2. Les demandes visées au § 2 ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

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

Article 3.79. Actes susceptibles d'inscription

Tant les actes sous seing privé que les actes authentiques sont admis à l'inscription, à la condition:
1°qu'ils répondent aux prescriptions fixées conformément à l'article 3.80;
2°qu'ils aient été enregistrés conformément au Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe;
3°qu'ils aient été établis en allemand, anglais, français ou néerlandais;
4°que le navire ou le bateau soit enregistré ou immatriculé, selon le cas.

Article 3.80. Mentions devant figurer obligatoirement dans les actes

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

Le Registre belge des Bâtiments peut refuser l'inscription des actes qui ne répondent pas à ces prescriptions

Artikel 3.81. Actes notariés relatifs aux successions

§ 1. La transmission par décès des droits visés à l'article 3.77 est inscrite dans le registre des navires de mer ou dans le registre des bateaux d'intérieur au vu d'un acte notarié dont le Roi détermine la forme et le contenu.

§ 2. Avant l'inscription visée au § 1er, la transmission par décès ne peut être opposée aux tiers.

Article 3.82. Présentation des actes aux fins d'inscription

§ 1er. En vue de l'inscription visée à l'article 3.77 il est présenté au Registre belge des Bâtiments soit l'acte même si l'acte est sous seing privé soit une expédition de l'acte si l'acte est authentique.

§ 2. Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux.
S'il n'est disponible qu'un seul original, il peut être produit:
1° outre cet original, une copie certifiée conforme soit par un notaire soit par un avocat; ou
2° en lieu et place de cet original, un acte notarié constatant le dépôt de l'acte original aux minutes du notaire.

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

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

Article 3.83. Récépissés et date de l'inscription

Le Registre belge des Bâtiments donne à la personne qui requiert l'inscription d'un acte, jugement, bordereau ou autre document, un récépissé de la remise de cet acte, jugement, bordereau ou document. Ce récépissé mentionne le numéro d'ordre sous lequel l'acte, le jugement, le bordereau ou document a été déposé dans le registre de dépôts visé à l'article [...].
Le Registre belge des Bâtiments ne pourra opérer les inscriptions dans le registre des bâtiments à ce destiné qu'à la date et dans l'ordre des remises.

Article 3.84. Mentions lors de l'inscription

Le Registre belge des Bâtiments mentionne lors de l'inscription:
1° la date de l'acte;
2° la forme de l'acte, et s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;
3° les noms, prénoms, professions et domiciles des parties;
4° la nature et les éléments principaux de l'opération.

Article 3.85. Restitution des actes après l'inscription

Après l'inscription, le Registre belge des Bâtiments remet au requérant, selon le cas, l'expédition de l'acte authentique ou un original de l'acte sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription dont il indique la date et le numéro.
Selon le cas, la copie signée de l'acte authentique, un des originaux ou la copie certifiée conforme de l'acte sous seing privé reste déposé au bureau.

Article 3.86. Présentation des pièces de procédure aux fins d'inscription

L'inscription visée à l'article 3.78 est faite sur la présentation au Registre belge des Bâtiments:
1° s'il s'agit d'une demande en justice, de l'exploit de l'huissier de justice et d'une copie signée par l'huissier de justice;
2° s'il s'agit d'un jugement, de deux copies délivrées par le greffier.
Le Roi peut déterminer que ces documents peuvent ou doivent être présentés sous forme électronique. Il prescrit les formes et la procédure y afférentes.

Article 3.87. Dépôt des pièces de procédure relatives aux bâtiments non enregistrés et non immatriculés

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

Article 3.88. Restitution des pièces de procédure après inscription

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

Artikel 3.89. Rang de titres présentés le même jour

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

Article 3.90. Nullité des inscriptions

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

Artikel 3.91. Certificats et copies

Le Registre belge des Bâtiments délivre des certificats, copies et données concernant les matières réglées par le présent Titre, conformément à l'article [...].

Artikel 3.92. Responsabilité

§ 1. Le Registre belge des Bâtiments est responsable du préjudice résultant:
1° du fait de refuser ou d'omettre de procéder aux inscriptions requises ou de retarder ces inscriptions;
2° du défaut de mention, dans les certificats, d'une ou de plusieurs inscriptions relatives à des droits sur bâtiments, à moins que l'erreur ne provienne de désignations insuffisantes qui ne peuvent lui être imputées.

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

Artikel 3.93. Créanciers omis dans les certificats

En cas de purge, le bâtiment à l'égard duquel le Registre belge des Bâtiments aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs des droits d'hypothèque sur bâtiments inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le bâtiment sur lequel les inscriptions ont été prises.
Néanmoins, cette disposition ne préjudicie pas au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.

Section 2 – De la publicité des hypothèques sur bâtiments

Article 3.94. Moment de l'inscription

L'hypothèque sur bâtiment peut être inscrite tant qu'elle existe.
Elle ne peut plus être inscrite:
1° en cas de décès du débiteur, passé trois mois à compter de l'ouverture de la succession;
2° après l'inscription de l'acte d'aliénation;
3° après la faillite du débiteur;
4° après la radiation de l'enregistrement ou de l'immatriculation.

Article 3.95. Mentions lors de l'inscription

Outre les énonciations prescrites par l'article 3.84, le Registre belge des Bâtiments mentionne, le cas échéant:
1° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital;
2° les conditions auxquelles la créance est soumise;
3° la clause d'envoi en possession du bâtiment;
4° l'élection de domicile.

Article 3.96. Durée de validité de l'inscription

L'effet de l'inscription de l'hypothèque sur bâtiments cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de quinze ans à compter du jour de sa date.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au Registre belge des Bâtiments, de deux bordereaux signés par le créancier et contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.
Un renouvellement de l'inscription après l'expiration du délai fixé au 1er alinéa, vaudra également comme inscription première.

Artikel 3.97. Cession de droits d'hypothèque sur bâtiments

Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque sur bâtiments est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque sur bâtiments, revêtu de la relation de l'inscription, doit être représenté au Registre belge des Bâtiments. Celui-ci y fait mention de la cession.
Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.

Article 3.98. Radiation et réduction des inscriptions

Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou appel.
La radiation ou la réduction est opérée par le Registre belge des Bâtiments, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie signée, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé établi et présenté en deux originaux, soit sur le dépôt d'une copie du jugement délivrée par le greffier.
Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.
Si l'acte est sous seing privé, la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription.
Le Registre belge des Bâtimentsy fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.
La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s' il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.
L'acte de consentement ou le jugement est inscrit dans le registre des bâtiments.

Article 3.99. Radiation d'office après vente forcée

En cas de la vente forcée d'un bâtiment, toutes les inscriptions grevant le bâtiment peuvent être rayées d'office par le Registre belge des Bâtiments sur présentation d'un certificat délivré par l'huissier de justice belge qui a procédé à la vente forcée du bâtiment.
Par ce certificat, l'huissier de justice belge atteste que le bâtiment a été adjugé pour quitte et libre de toutes charges et que l'acquéreur a payé le prix aux créanciers ou, à défaut de paiement, qu'il a effectué un versement libératoire de l'entièreté des sommes dont il est tenu.
Le certificat est inscrit dans le registre des navires ou dans le registre des bateaux de navigation intérieure, selon le cas.
Si le bâtiment n'a pas été enregistré ou immatriculé en Belgique, le Registre belge des bâtiments se limite au dépôt du certificat dans le registre de dépôts.

Article 3.100. Compétence judiciaire en matière de demandes en radiation ou réduction

Sauf clause dérogatoire, la demande en radiation ou en réduction de l'inscription de l'hypothèque sur bâtiments, par action principale, sera portée devant le tribunal de commerce à Anvers.

Article 3.101. Actions contre les créanciers

Les actions auxquelles les inscriptions peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits faits à leur personne ou au dernier des domiciles élus sur le registre des bâtiments, et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile.

Article 3.102. Radiation sur ordre du tribunal

La radiation doit être ordonnée par le tribunal lorsque l'inscription a été faite sans être fondée ni sur la loi, ni sur un titre, ou lorsqu'elle a été faite en vertu d'un titre, soit irrégulier, soit éteint ou soldé, ou lorsque l'hypothèque sur bâtiments s'est effacée par les voies légales.

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce troisième Livre bleu contient les dispositions sur le statut du bâtiment (les notions de base, la construction navale, les droits réels sur bâtiments, les sûretés sur bâtiments et la publicité des droits sur les bâtiments). Il fait partie d'une série de Livres bleus mis à profit dans le cadre d'une consultation publique de toutes les parties intéressées des secteurs maritime, fluvial, portuaire et juridique. Il conservera une valeur constante pour l'interprétation future du nouveau code.

Service public fédéral Mobilité et Transports

Port of Antwerp

Koninklijke Belgische Reders vereniging

Union Royale des Armateurs Belges

Maritiem Instituut

PORTIUS International and EU Port Law Centre

Universiteit Gent

www.droitmaritime.be
www.zeerecht.be