COMMISSION DE DROIT MARITIME

SEPTIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)

AGENTS MARITIMES ET MANUTENTIONNAIRES

Rapporteur: Eric Van Hooydonk

Service public fédéral
Mobilité et Transports

SEPTIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

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

COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE
DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)

AGENTS MARITIMES ET MANUTENTIONNAIRES

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

Rapporteur :
Eric Van Hooydonk

« Comment ça, perdus ? Les connaissements !? »
« Écoute », poursuivit-il calmement après avoir vainement attendu une quelconque explication, « retrouve-les, mon vieux, même si tu dois fouiller tout le port de fond en comble. Si tu ne les retrouves pas, alors... Dieu seul sait ce qui arrivera. Il vaut mieux que tu ne reviennes pas. Saute dans l'Escaut et noie-toi. »
[...]
Une jeune fille était en train de nettoyer le trottoir et Kareltje pensa qu'elle pouvait avoir trouvé ses maudits papiers.
Restant à quelques pas de la surface mouillée, il tenta un « mademoiselle », sur quoi la fille s'arrêta de frotter et le dévisagea.
« Auriez-vous vu mes connaissements ? », demanda Kareltje en se rapprochant d'un pas.
La fille resserra ses poings rougis sur le manche du balai et pris une posture menaçante.
« Fiche-moi la paix, morveux, et passe ton chemin ou je crie », prévint-elle.
Kareltje s'éloigna doucement, traversa la rue et se dirigea vers la P. and O. Company.
« Cochon ! », lui lança encore la jeune fille.

(Willem Elsschot, *Een ontgoocheling*, 1914)

COLOPHON

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

206 pages - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

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

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

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

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

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

AVANT-PROPOS

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

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

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

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

Bruxelles, le 26 avril 2011

Etienne Schouppe
Secrétaire d'État à la Mobilité

INTRODUCTION

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

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

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

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

À l'issue de sérieux travaux préparatoires[1] et d'une concertation avec de nombreux experts, la Commission de Droit Maritime est aujourd'hui en mesure de développer ses constatations et de formuler des propositions concrètes au sujet du volet de droit privé du droit belge de la navigation dans une série d'une douzaine de rapports, intitulés « Livres bleus ». Ces Livres bleus font actuellement l'objet d'une (deuxième) consultation publique.

Le présent Livre bleu contient les nouvelles dispositions relatives aux agents maritimes et manutentionnaires.

[1] Les sites web ont été consultés une dernière fois le 15 avril 2011. Nous remercions Me C. Clijmans pour la concertation relative aux aspects de droit international privé.

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

Anvers, le 26 avril 2011

Eric Van Hooydonk
Président de la Commission de Droit Maritime

LIGNES DE FORCE DES CHAPITRES « AGENTS MARITIMES » ET « MANUTENTIONNAIRES » DE L'ÉBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)

Ce Livre bleu présente les chapitres de l'Ébauche du Code belge de la Navigation concernant le statut en droit privé des agents maritimes et des manutentionnaires.

L'étude critique du droit actuel témoigne de la nécessité de procéder aux interventions légales suivantes en ce qui concerne les agents maritimes :
- une ratification explicite de la qualification des agents maritimes en tant que mandataires ;
- une confirmation explicite que l'agent maritime mandataire doit uniquement signaler qu'il agit en tant que représentant d'un certain navire en précisant son nom ou celui du commettant (clairement identifié) ;
- une confirmation explicite de l'applicabilité de la loi relative au contrat d'agence commerciale, sans toutefois que le champ d'application en soit élargi, en ce compris le remplacement de ses dispositions relatives aux droits et obligations des parties et à la prescription par des dispositions spécifiques dans le Code belge de la Navigation qui soient également applicables aux agents maritimes non permanents ;
- une clarification de la tâche de l'agent maritime, en particulier une confirmation de l'habilitation de l'agent maritime à recevoir des significations, notifications et autres communications au nom ou pour le compte de son mandant ;
- une harmonisation du régime de responsabilité de l'agent maritime avec le nouveau régime de responsabilité du manutentionnaire ;
- l'introduction de quelques règles explicatives de droit international privé.

Sur le plan légistique, les interventions précitées seront réalisées en appréhendant, dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, l'agence maritime comme un contrat spécial, sans pour autant y faire figurer de dispositions légales entièrement autonomes ou intégrales. Les dispositions pertinentes de la loi relative au contrat d'agence commerciale et du Code civil doivent, moyennant quelques corrections, rester applicables. Le Code belge de la Navigation ne doit contenir qu'un cadre complémentaire. Dans ce nouveau régime hybride, le contrat d'agence maritime est partiellement traité comme un contrat spécial mais également comme une forme de contrat de droit commun de mandat et d'agence commerciale. L'harmonisation avec le régime de la manutention s'opère au sein du chapitre concerné.

L'actuel régime juridique belge relatif à la manutention ne correspond plus à la réalité des activités portuaires. L'insécurité juridique règne en ce qui concerne la validité de l'autorégulation et la qualification du contrat de manutention. Le vide juridique en matière de responsabilité au préjudice des parties intéressées à la cargaison, qui résulte de l'arrêt de l'arrimeur, des usages portuaires et des clauses de connaissement, ne peut perdurer. Les usages portuaires et la jurisprudence qui s'y rapporte en ce qui concerne la quasi-immunité du manutentionnaire se sont développés dans un contexte juridique et économique fondamentalement différent de l'actuel et doivent aujourd'hui, à divers égard, être considérés comme dépassés. Tant chez les praticiens du droit général des obligations que chez les juristes maritimes et dans les entreprises, la quasi-immunité de l'entreprise de manutention fait l'objet de critiques de plus en plus vives. Qui plus est, le droit belge actuel diffère du régime de responsabilité du manutentionnaire en vigueur dans la plupart des pays voisins. Le vide juridique en matière de responsabilité rencontré en Belgique n'existe pas dans les pays limitrophes. Dans ces derniers, les parties intéressées à la cargaison disposent, il est vrai à des conditions divergentes, d'une action en responsabilité directe à l'encontre du manutentionnaire. La France est le seul pays dans lequel la manutention est soumise

à un régime légal impératif qui, par principe, canalise les actions vers le donneur d'ordre du manutentionnaire, sans pour autant immuniser totalement ce dernier. Ajoutons que des zones d'ombres subsistent actuellement en Belgique, tant en ce qui concerne l'intervention de l'entreprise de manutention lors de la réception, pour le compte des parties concernées par le chargement, de marchandises sortantes, que pour ce qui est des procédures portuaires relatives aux marchandises entrantes. Enfin, le manutentionnaire dispose, aux termes du droit actuel, d'un instrument de gestion imparfait.

Ces constatations démontrent la nécessité d'un nouveau régime légal pour la responsabilité du manutentionnaire, ainsi que pour répondre à quelques questions secondaires importantes. À l'issue d'une analyse comparative des scénarios d'adaptation possibles, la préférence a été donnée à l'introduction d'un régime légal belge spécifique et intégral en matière de manutention qui, dans la mesure du possible, s'inscrit dans le prolongement des régimes internationaux actuels et est prévisible par toutes les parties concernées. Le nouveau régime proposé dans l'Ébauche du Code belge de la Navigation contient, notamment, les composantes suivantes :
- un régime concernant le champ d'application ;
- l'établissement du caractère partiellement impératif du régime légal ;
- en complément au régime général d'autorégulation, un cadre juridique pour l'établissement de règlements de quai et de terminal ;
- une description élémentaire des droits et obligations des parties à un contrat de manutention ;
- un régime de responsabilité du manutentionnaire pour la perte du chargement ou les dommages causés à celui-ci et en cas de retard ;
- l'attribution à des tiers du droit d'introduire une action à l'encontre d'une entreprise de manutention, ce qui permettra de combler le vide juridique en matière de responsabilité et de se rapprocher du droit des pays voisins ;
- l'opposabilité par le manutentionnaire d'un certain nombre de moyens de défense légaux, neutres en termes de mode de transport ou uniformes, conformes aux régimes en vigueur sur le plan international, en particulier celui du droit maritime ;
- un régime de responsabilité du manutentionnaire pour les dommages aux moyens de transport ;
- un régime relatif au droit de rétention du manutentionnaire ;
- un régime relatif au droit du manutentionnaire à prendre des mesures en matière de marchandises dangereuses et de biens sans maître ;
- un régime concernant la prescription des actions ;
- un régime restreint de droit international privé.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS D'ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ 5
INTRODUCTION D'ERIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE DROIT MARITIME 6
LIGNES DE FORCE DES CHAPITRES « AGENTS MARITIMES » ET « MANUTENTIONNAIRES » DE L'ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ) **8**
TABLE DES MATIÈRES **10**
ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES **16**
ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS **20**

1. PLAN GÉNÉRAL **22**

A. LA PLACE DANS LE CODE **22**
B. MATIÈRES CONCERNÉES **23**

2. AGENTS MARITIMES **27**

A. RÉGIME ACTUEL 27
A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS 27
A.2. APPRÉCIATION 28
a) CRITIQUE GÉNÉRALE 28
- APERÇU DES DIFFICULTÉS 28
- QUALIFICATION JURIDIQUE INCERTAINE DES AGENTS MARITIMES 28
- CONTESTATIONS QUANT À LA RESPONSABILITÉ PERSONNELLE DE L'AGENT QUI DÉCLARE N'AGIR QU'EN TANT QU'AGENT D'UN NAVIRE DÉTERMINÉ 37
- LIMITATION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI RELATIVE AU CONTRAT D'AGENCE COMMERCIALE ÀUX AGENTS MARITIMES AGISSANT A TITRE PERMANENT 39
- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT CERTAINS ASPECTS DE LA TÂCHE DE L'AGENT MARITIME, EN PARTICULIER POUR CE QUI EST DE SA COMPÉTENCE À RÉCEPTIONNER DES PIECES JURIDIQUES 43
- MANQUE D'HARMONISATION ENTRE LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DE L'AGENT MARITIME ET CELUI DU MANUTENTIONNAIRE 51
- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT LE RÉGIME DE DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ DES AGENTS MARITIMES 54
b) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE 56
c) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES 59
- ALLEMAGNE 59
- ANGLETERRE 62
- FRANCE 64
- LUXEMBOURG 68
- PAYS-BAS 68
- AUTRES PAYS 72

d) Critique à la lumière des intérêts concernes 78
- Points de vue exprimés lors de la première consultation 78
- Appréciation plus approfondie des intérêts concernés 79
- Scénario autonome intégral : régime légal intégral du contrat d'agence maritime en tant que contrat nommé, avec mise a l'ecart de la loi relative au contrat d'agence commerciale et du Code civil 80
- Scénario complémentaire spécifique : régime légal partiel des agents maritimes comprenant des solutions à des problèmes particuliers 81
- Scénario complémentaire intégral : régime légal hybride du contrat d'agence maritime en tant que contrat nommé, en complément de la loi relative au contrat d'agence commerciale et au Code civil 81
e) Conclusion 82
B. Le nouveau régime proposé 83
B.1. Article 7.1. Définitions [la notion de contrat d'agence maritime] 83
a) Texte de loi 83
b) Commentaire 83
B.2. Article 7.2. Application internationale 84
a) Texte de loi 84
b) Commentaire 85
B.3. Article 7.3. Application matérielle 85
a) Texte de loi 85
b) Commentaire 85
B.4. Article 7.4. Autre réglementation 85
a) Texte de loi 85
b) Commentaire 86
B.5. Article 7.5. Clauses dérogatoires 87
a) Texte de loi 87
b) Commentaire 87
B.6. Article 7.6. Qualification 87
a) Texte de loi 87
b) Commentaire 87
B.7. Article 7.7. Droits et obligations des parties 88
a) Texte de loi 88
b) Commentaire 88
B.8. Article 7.8. Tâches de l'agent maritime 89
a) Texte de loi 89
b) Commentaire 90
B.9. Article 7.9. Qualité du commettant et imputation a celui-ci 90
a) Texte de loi 90
b) Commentaire 91
B.10. Article 7.10. Significations, notifications et communications 93
a) Texte de loi 93
b) Commentaire 93
B.11. Article 7.11. Prescription 99
a) Texte de loi 99
b) Commentaire 99

3. MANUTENTION **101**

A. RÉGIME ACTUEL **101**
A.1. TEXTES DE LOI IMPORTANTS 101
A.2. APPRÉCIATION 101
A) CRITIQUE GÉNÉRALE 101
- APERÇU DES DIFFICULTÉS 101
- INCERTITUDE JURIDIQUE QUANT À LA QUALIFICATION DU CONTRAT DE MANUTENTION 102
- VIDE JURIDIQUE EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ AU PRÉJUDICE DES PARTIES INTERESSEES A LA CARGAISON 105
- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT LES PROCÉDURES PORTUAIRES RELATIVES AUX MARCHANDISES SORTANTES 116
- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT LES PROCÉDURES PORTUAIRES RELATIVES AUX MARCHANDISES ENTRANTES 117
- CARACTERE DEFICIENT DES INSTRUMENTS DE GESTION DU MANUTENTIONNAIRE 121
B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE 122
C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES 124
- ALLEMAGNE 124
- ANGLETERRE 128
- FRANCE 131
- LUXEMBOURG 135
- PAYS-BAS 135
- AUTRES PAYS 137
D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 139
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION 139
- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS 140
- SCÉNARIO « AVANT-APRÈS » : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE LA RÉCEPTION JUSQU'À LA LIVRAISON 142
- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 1 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE DU CONTRAT DE TRANSPORT AU BENEFICE DU MANUTENTIONNAIRE 145
- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 2 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE DU CONTRAT DE MANUTENTION AU BENEFICE DU MANUTENTIONNAIRE 148
- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 3 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE ALTERNATIVE DU CONTRAT DE TRANSPORT OU DE MANUTENTION AU BENEFICE DU MANUTENTIONNAIRE 148
- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 4 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE COMBINÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION EN FAVEUR DU MANUTENTIONNAIRE 149

- Scénario de droit d'action 5 : introduction d'une responsabilité impérative du manutentionnaire agent d'exécution à l'égard de tiers, avec des moyens de défense légaux autonomes au benefice du manutentionnaire 149
- Scénario de droit d'action 6 : introduction d'une responsabilité impérative du manutentionnaire-agent d'exécution à l'égard de tiers, avec moyens de défense autonomes et incidence complémentaire du contrat de transport et/ou de manutention en faveur du manutentionnaire 149
- Scénario intégral 1 : introduction d'un régime intégral impératif pour le statut du manutentionnaire sur la base de la Convention OTT 150
- Scénario intégral 2 : introduction d'un régime intégral imperatif pour le statut du manutentionnaire inspiré de la législation française 150
- Scénario intégral 3 : introduction d'un régime intégral imperatif pour le statut du manutentionnaire sur la base d'un modèle propre 151
e) Conclusion 152
B. Le nouveau régime proposé 153
B.1. Article 7.1. Définitions [les notions de contrat de manutention, manipulation de marchandises et zone portuaire] 153
a) Texte de loi 153
b) Commentaire 154
B.2. Article 7.12. Application internationale 158
a) Texte de loi 158
b) Commentaire 158
B.3. Article 7.13. Application matérielle 159
a) Texte de loi 159
b) Commentaire 159
B.4. Article 7.14. Clauses dérogatoires 160
a) Texte de loi 160
b) Commentaire 160
B.5. Article 7.15. Autre réglementation 160
a) Texte de loi 160
b) Commentaire 160
B.6. Article 7.16. Règlements de terminal 161
a) Texte de loi 161
b) Commentaire 163
B.7. Article 7.17. Droits et obligations des parties 172
a) Texte de loi 172
b) Commentaire 172
B.8. Article 7.18. Responsabilité relative au chargement 173
a) Texte de loi 173
b) Commentaire 176
B.9. Article 7.19. Responsabilité relative aux moyens de transport 182
a) Texte de loi 182
b) Commentaire 183
B.10. Article 7.20. Responsabilité en droit commun 184
a) Texte de loi 184
b) Commentaire 184

B.11. ARTICLE 7.21. MARCHANDISES A RISQUE 184
A) TEXTE DE LOI 184
B) COMMENTAIRE 185
B.12. ARTICLE 7.22. BIENS SANS MAÎTRE 186
A) TEXTE DE LOI 186
B) COMMENTAIRE 187
B.13. ARTICLE 7.23. DROIT DE RÉTENTION 188
A) TEXTE DE LOI 188
B) COMMENTAIRE 189
B.14. ARTICLE 7.24. PRESCRIPTION 190
A) TEXTE DE LOI 190
B) COMMENTAIRE 191

4. TEXTE DE LOI 192

ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES[2]

Arroyo	Arroyo, I., *Curso de derecho marítimo*, Barcelone, J.M. Bosch, 2001
Baughen	Baughen, S., *Shipping Law,* Londres, Cavendish, 2004
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2008
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. et Scapel, C., *Droit maritime*, Paris, L.G.D.J., 2010
Braën	Braën, A., *Le droit maritime au Québec,* Montréal, Wilson & Lafleur Itée, 1992
Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo	Carbone, S.M., Celle, P. en Lopez de Gonzalo, M., Il diritto marittimo, Turin, G. Giappichelli, 2006
Carver	Treitel, G. et Reynolds, F.M.B., *Carver on Bills of Lading*, Londres, Sweet & Maxwell, 2005
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. et Swatton, R.J., *Chorley & Giles' Shipping Law*, Londres, Financial Times, 1987
Convention OTT	Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, conclue à Vienne le 19 avril 1991
Convention relative aux privilèges maritimes de 1926	Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, adoptée à Bruxelles le 10 avril 1926
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (telle que modifiée)
De Decker	De Decker, M., *Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht*, Anvers, V.Z.W. De Schroef, 1991
Delwaide-Blockx 1989	Delwaide, L. et Blockx, J., « Kroniek van zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1988 », *RDC* 1989, (1004)
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. et Blockx, J., « Kroniek van zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989 », *RDC* 1990, (564)
Delwaide SB	Delwaide, L., *Scheepsbeslag*, Anvers, Kluwer, 1988
De Smet I	De Smet, R., *Droit maritime et droit fluvial belges,* I, Bruxelles, Larcier, 1971

[2] Pour les abréviations non énumérées ici, voir Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Malines, Kluwer, 2008, 170 p.

De Weerdt I	De Weerdt, I. (réd.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht*, I, Anvers, ETL, 1998
De Weerdt II	De Weerdt, I. (réd.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht*, I, Anvers, ETL, 2003
Dirix-De Corte	Dirix, E. et De Corte, R., *Zekerheidsrechten*, Malines, Kluwer, 2006
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. et Brautaset, L., *Introduction to Maritime Law*, s.l., Tano Aschehoug, 1998
Gaskell-Asariotis-Baatz	Gaskell, N., Asariotis, R. et Baatz, Y., *Bills of lading: law and contracts*, Londres, LLP, 2000
Gilmore-Black	Gilmore, G. et Black, Ch.L., *The law of admiralty,* Mineola, The Foundation Press, 1975
Haak-Zwitser	Haak, K.F. et Zwitser, R., *Opdracht aan hulppersonen. Over logistieke dienstverlening in het vervoer*, s.l., Kluwer, 2003
Haak-Zwitser-Blom	Haak, K.F., Zwitser, R. et Blom, A., *Van haven en handel,* Deventer, Kluwer, 2006
Hare	Hare, J., *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa*, Kenwyn, Juta, 1999
Hennebicq II.I	Hennebicq, L., Principes de Droit Maritime Comparé, II.I, Bruxelles/Paris, Larcier/Pedone, 1910
Herber	Herber, R., *Seehandelsrecht*, Berlin/New York, Walter de Gruyter, 1999
HVR	Règles de La Haye et Visby (voir Règles de La Haye)
IVLZ	*Internationaal Vervoerrecht over Land en Zee*
Knorre-Demuth-Schmid	Knorre, J., Demuth, K. et Schmid, R. Th., *Handbuch des Transportrechts,* Munich, C.H. Beck, 2008
Koller	Koller, I., *Transportrecht,* Munich, C.H. Beck, 2007
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (Eds.), *Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts,* Anvers/Cambridge, Intersentia, 2011
LA Libert	*Liber amicorum Hubert Libert,* Anvers/Apeldoorn, Maklu, 1999
LA Putzeys	Département de Droit international Charles De Visscher de la Faculté de Droit de l'Université catholique de Louvain, *Liber amicorum Jacques Putzeys,* Bruxelles, Bruylant, 1996
LA Roland	*Liber amicorum R. Roland*, Bruxelles/Gand, Larcier, 2003
LA Tricot	*Liber Amicorum Lionel Tricot*, Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1988

Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio	Lefebvre d'Ovidio, A., Pescatore, G. en Tullio, L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milan, Dott. A. Giuffrè, 2008
Libouton	Libouton, J., « Examen de jurisprudence (1979 à 1987). Le droit maritime », *RCJB* 1990, (129)
Loi maritime	Code de commerce, Livre II
Mankowski	Mankowski, P., *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht*, Tübingen, J.C.B. Mohr, 1995
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
Noels TT	Noels, D., *De tussenpersonen in het transportrecht*, Gand, Mys & Breesch, 1996
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer*, Deventer, Kluwer, 1992
Ping-Fat	Ping-Fat, S., *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules,* La Haye/Londres/New York, Kluwer Law International, 2002
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., *Seehandelsrecht*, Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Querci	Querci, F.A., *Diritto della navigazione,* Padua, Cedam, 1989
Rabe	Rabe, D., *Seehandelsrecht*, Munich, C.H. Beck, 2000
Règlement Bruxelles I	Règlement (CE) N° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale
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 Rome II	Règlement (CE) N° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (« Rome II »)
Règles de Hambourg	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, adoptée à Hambourg le 31 mars 1978
Règles de La Haye	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, adoptée à Bruxelles le 25 août 1924
Règles de Rotterdam	Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée à Rotterdam le 23 septembre 2009
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., *Droit maritime*, Paris, Pedone, 1993

Rodière TGDM ILA	Rodière, R., *Traité général de droit maritime. Introduction. L'armement,* Paris, Dalloz, 1976
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)
Rossi-Martorano	Rossi, P. et Martorano, A., *Istituzioni di diritto della navigazione,* Turin, G. Giappichelli, 2002
S&S	*Schip en schade*
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
Stevens VOC	Stevens, F., *Vervoer onder cognossement*, Gand, Larcier, 2001
Tetley MCC I	Tetley, W., *Marine cargo claims,* I, Cowansville, Thomson Carswell, 2008
Tetley MCC II	Tetley, W., *Marine cargo claims,* II, Cowansville, Thomson Carswell, 2008
Tilleman LG	Tilleman, B., *Lastgeving,* Deurne, Kluwer, 1997
Van Gerven-Covemaeker	Van Gerven, W. et Covemaeker, S., *Verbintenissenrecht,* Louvain/La Haye, Acco, 2010
Van Ryn-Heenen IV	Van Ryn, J. et Heenen, J., *Principes de droit commercial*, IV, Bruxelles, Bruylant, 1988
Vialard	Vialard, A., *Droit maritime*, Paris, PUF, 1997

ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS

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

Organisateurs
Service Public Fédéral Mobilité et Transport
Commission de Droit Maritime

Partenaires principaux
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Union Royale des Armateurs belges

Sponsor principal
Association Belge de Droit Maritime

Sponsors
Alfaport Antwerpen
Union Professionnelle des Arrimeurs et des Entreprises Portuaires d'Anvers
Fédération maritime d'Anvers
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Avocats
Eric Van Hooydonk Avocats
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Royale Association Belge des Assureurs Maritimes
Fédération royale des gestionnaires de flux de marchandises
Nateus
Commission nautique près le Tribunal de Commerce d'Anvers
Ponet & De 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

7.1. Dans le schéma de travail expliqué précédemment[3] et repris ci-après pour rappel, et sur la base duquel est élaborée l'Ébauche de Code belge de la navigation, la position des présents chapitres « Agents maritimes » et « Manutentionnaires » (et des descriptions de notions y afférentes) figurant dans le présent septième Livre bleu est indiquée en italique :

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

LIVRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

LIVRE 2 – DROIT PUBLIC DE LA NAVIGATION

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

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

TITRE 2 – NAVIRES
Chapitre 1 – Statut
Chapitre 2 – Construction navale
Chapitre 3 – Sûretés sur navires
Chapitre 4 – Saisies sur navires
Chapitre 5 – Publicité
Chapitre 6 – Navires d'État

TITRE 3 – ARMATEURS
Chapitre 1 – Copropriété de navires
Chapitre 2 – Agence maritime
Chapitre 3 – Responsabilité

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

[3] Livre bleu 1, 240-242, nos 1.265-1.266.

TITRE 6 – ÉVÉNEMENTS DE MER
Chapitre 1 – Abordage
Chapitre 2 – Assistance
Chapitre 3 – Avarie commune

7.2. Comme déjà mentionné ailleurs[4], les chapitres concernant l'agence maritime et la manutention sont insérés au sein des régimes relatifs aux armateurs et au transport, respectivement, et ne constituent donc pas des titres distincts. Ce choix se justifie par la nécessité d'une hiérarchisation claire du Code de la Navigation, la parenté en termes de contenu avec les régimes principaux mentionnés et l'absence, dans le code, d'un régime propre à l'expéditeur et au commissaire de transport. Par conséquent, un titre distinct consacré aux intermédiaires et auxiliaires n'est pas indispensable.

B. MATIÈRES CONCERNÉES

7.3. Dans les chapitres présentés ici est proposée une nouvelle réglementation légale concernant les agents maritimes et les manutentionnaires, deux types de prestataire de service qui, sans être eux même transporteurs, remplissent un rôle de soutien essentiel au transport par navire. L'agent maritime est un intermédiaire, le manutentionnaire est un auxiliaire.

7.4. Avant de procéder à une critique du régime légal actuel et à la présentation des nouveaux textes de loi, il convient, dans un souci de clarté, de rappeler quelques notions juridiques élémentaires concernant le statut des intermédiaires et des auxiliaires[5].

7.5. En général peuvent être qualifiées de *personnes intermédiaires* celles qui, par représentation directe ou indirecte, agissent soit pour un mandant, soit pour un intéressé à la cargaison, soit pour un transporteur. Il est possible que ces personnes aient une capacité de représentation en droit, soit *indirectement* (par exemple, un expéditeur), soit *directement* (par exemple, un agent maritime). Elles peuvent néanmoins aussi agir sans représenter une partie en droit (par exemple, un courtier).

En cas de représentation immédiate ou directe, la personne qui en a la capacité (le représentant), effectue un acte juridique[6] au nom et pour le compte du représenté ou du commettant. Le représentant a une procuration. En cas de représentation directe, il est dérogé à la règle générale selon laquelle les conséquences d'un acte juridique sont uniquement attribuées à la personne agissante : le représentant ne génère pas de conséquences juridiques pour lui-même, mais pour son commettant. C'est donc comme si la personne qui est représentée avait effectué l'acte juridique en personne. Si la capacité de représentation est contractuelle, il est question de commettant ou de mandat au sens du Code civil (art. 1984-2010 C.C.). L'agent maritime est considéré comme un mandataire[7].

---

[4] Livre bleu 1, 242, n° 1.266.

[5] Pour un cadre théorique, voir en particulier Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid,* Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 713 p.; Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging,* Anvers/Oxford, Intersentia, 2005, 762 p.

[6] Un *acte juridique* est un acte humain qui est posé *dans le but* d'entraîner des *conséquences juridiques*. En tant que tel, il se distingue de l'*acte matériel*, un acte humain qui n'est pas accompli dans le but d'entraîner des conséquences juridiques mais qui en a néanmoins (voir plus précisément Van Gerven, W., *Algemeen deel*, in *Beginselen van Belgisch privaatrecht*, I, Bruxelles, E. Story-Scientia, 1987, 281-282, n° 97).

[7] Voir *infra*, n^{os} 7.18 *sq*.

En cas de représentation indirecte, le représentant agit bien pour le compte du commettant (le représenté) mais pas en son nom. Il agit en nom propre et agit comme personne intermédiaire sans déclarer aux tiers qu'il agit pour une autre personne. En fait, il n'y a pas de représentation, car ce principe implique que le représentant fasse savoir clairement au tiers pour qui il agit, qu'il opère ou agit pour un commettant : la représentation doit donc être connue du tiers. Le prête-nom (en droit civil) et le contrat de commission (en droit commercial) sont des formes de représentation indirecte. En droit de transport apparaît souvent la figure juridique de commissionnaire sous la forme de commissionnaire-expéditeur, un « organisateur » typique de transport qui ne se manifeste pas lui-même en tant que transporteur.

7.6. Peuvent être qualifiées d'*auxiliaires* les personnes qui exécutent en tout ou en partie les obligations de leur donneur d'ordre, qui s'est obligé vis-à-vis d'un co-contractant. Citons par exemple les métiers portuaires traditionnels, comme les acconiers, les entreposeurs et les accoreurs – qui relèvent du champ d'application de la définition, reprise dans l'Ébauche de Code de la Navigation belge, des « manutentionnaires de marchandise » – ainsi que les compteurs, peseurs et jaugeurs qui fournissent plutôt des services intellectuels concernant le traitement de la marchandise. Les relations contractuelles peuvent souvent être qualifiées de contrat d'entreprise au sens du Code civil (art. 1779-1799), un travail matériel (au sens le plus large du terme) étant effectué sans qu'il existe de relation d'autorité entre l'entrepreneur et le donneur d'ordre. L'auxiliaire n'occupe pas une position de dépendance ou d'infériorité ; le donneur d'ordre jouit toutefois du droit de définir des directives générales et d'exercer un contrôle général. En la matière, il s'agit, autrement dit, d'auxiliaires indépendants.

S'il existe bien une relation d'autorité, il est alors question de louage de services. Le terme « auxiliaire » n'est, en règle générale, pas employé pour des personnes qui ont conclu un contrat de travail avec le donneur d'ordre. Ce type de relations relève des règles détaillées du droit de travail.

Le terme d'auxiliaire (« hulppersoon ») est emprunté au droit néerlandais. Suite à la jurisprudence de la Cour de cassation relative à la négligence de l'acconier[8], le droit belge utilise quant à lui le terme d'« agent d'exécution » ainsi que sa traduction néerlandaise littérale « uitvoeringsagent ». La nécessité de disposer d'une notion équivalente dans les deux langues est probablement à l'origine de cette terminologie peu appropriée – tant en français qu'en néerlandais. La question est de savoir s'il existe une traduction française adéquate pour le terme de « hulppersoon ». Le droit français utilise généralement le terme d'« auxiliaires de transport », mais cette notion englobe aussi bien les intermédiaires que les auxiliaires, ainsi que, parfois, les pilotes et entreprises de remorquage[9].

7.7. Le présent Livre bleu contient des règlements concernant l'intermédiaire et l'auxiliaire les plus importants spécifiquement pour le transport par navire, à savoir l'agent maritime et le manutentionnaire.

Que le statut de l'agent maritime soit fixé par le Code belge de la Navigation est une évidence, car son activité est intrinsèquement liée à l'exploitation des navires.

En ce qui concerne la manutention, on pourrait *prima facie* penser que ce secteur n'est pas spécifique au transport maritime, que son statut n'a pas ou a moins sa place dans le Code belge de la Navigation et qu'il doit relever d'une loi générale relative aux transports. Plus précisément, on

[8] Voir *infra*, n° 7.188.
[9] Voir par ex. la vue d'ensemble de Bonassies-Scapel, 439 *sq*., nos 640 *sq*.

pourrait poser la question de savoir si les manutentionnaires dans les dépôts routiers intérieurs, les centres logistiques non liés aux voies navigables ou les gares de fret ne doivent pas tomber sous le même régime, s'il ne serait pas préférable d'introduire un système de droit uniforme pour tous les types de manutention de marchandises, qu'importe l'endroit et le mode d'exécution, et si le régime proposé n'est pas incompatible avec le principe d'égalité.

Comme expliqué de manière plus détaillée ci-dessous[10], le régime de droit privé concernant la manutention proposé dans l'Ébauche de Code de la Navigation belge a été sciemment déclaré applicable uniquement aux opérations exécutées à l'intérieur des « zones portuaires », de même qu'à celles qui sont spécifiquement décrites pour l'application du code. La raison en est que la manutention des marchandises dans les zones portuaires se déroule dans un contexte économique, technique et juridique très spécifique. La spécificité économique réside notamment dans les interactions qui caractérisent des activités maritimes complexes et pour la plupart internationales, qui présentent en outre une grandeur d'échelle particulière. Sur le plan technique également, la manutention en zone portuaire est d'un autre ordre que celles qui ont lieu dans d'autres environnements, avec un degré de mécanisation élevé, une spécialisation en fonction des marchandises, la nécessité de disposer de connaissances nautiques et navales et des risques de dommages particuliers. D'un point de vue juridique, il faut notamment souligner l'intervention de nombreuses parties, le contexte problématique de la jurisprudence relative aux acconiers, décrit ci-dessous, et l'application dans ces mêmes zones portuaires d'usages portuaires, de règlements portuaires, de normes de sécurité et de règles propres au travail portuaire.

Ces caractéristiques n'excluent pas que l'on puisse examiner une éventuelle extension du nouveau régime légal à d'autres endroits, chose déjà partiellement rendue possible par l'Ébauche de Code belge de la Navigation (voir art. 7.16, § 12, 2°).

7.8. Comme nous l'avons déjà indiqué[11], le régime de l'expéditeur se trouve hors du champ d'application de l'Ébauche de Code belge de la Navigation. Ce secteur et ses activités ne sont clairement pas exclusivement liés à ce mode de transport et n'ont donc pas leur place dans un code qui règle des matières à caractère spécifiquement maritime. La possibilité de développer un cadre législatif propre au secteur de l'expédition dans une loi générale sur les transports sera néanmoins examinée.

7.9. Étant donné que les activités d'agent maritime, de manutentionnaire et d'expédition sont trois activités très différentes et que les problèmes juridiques concrets qui y sont associés varient fortement, il n'est pas possible de créer un règlement légal commun à ces trois types de prestataires. Des régimes légaux distincts doivent donc être élaborés.

Les deux régimes figurant dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation diffèrent non seulement en termes de contenu, mais aussi en ce qui concerne la relation au droit en vigueur (codification explicative ainsi que réévaluation fondamentale) et le degré de détail des dispositions. Les choix opérés sont motivés de manière circonstanciée ci-après.

7.10. Traditionnellement, on distingue dans le domaine de transport plusieurs intermédiaires et auxiliaires, notamment le commissionnaire-transporteur, le courtier de transport ou courtier maritime, le consignataire de navire, le consignataire de cargaison, l'agent des douanes, le commissionnaire en douane, l'arrimeur et l'entreposeur[12]. Ces rôles peuvent néanmoins tous être classés dans une des catégories susmentionnées.

---

[10] Voir *infra*, n° 7.283.

[11] Voir *supra*, n° 7.2, ainsi que Livre bleu 1, 142, n° 1.163 et 146, n° 1.171.

[12] Pour un aperçu général, voir Noels, D., *De tussenpersonen in het transportrecht*, Gand, Mys & Breesch, 1996, 366 p.

Selon une doctrine plus ancienne, les consignataires de navire et de cargaison sont des représentants en droit de l'armateur ou du transporteur maritime et remplissent une tâche moins largement définie que celle de l'agent maritime. Les termes « scheepsconsignataris » et « ladingsconsignataris » sont des traductions néerlandaises littérales du français et n'existent pas en tant que tels dans la langue de Vondel. Ils sont d'ailleurs relégués au second plan dans le monde maritime et portuaire d'aujourd'hui et dans la jurisprudence et la doctrine actuelles. Aussi ne doivent-ils pas faire l'objet d'un régime particulier dans le Code belge de la Navigation, la prestation de services visée pouvant être régie avec celle de l'agent maritime. Quant au courtier maritime, il n'existe pas davantage de besoin d'une législation spécifique[13].

L'agent des douanes et le commissionnaire en douane sont des représentants des parties concernées par le chargement. Leur statut doit être considéré conjointement avec celui de l'expéditeur. Le commissionnaire-transporteur constitue un cas particulier : il ne s'agit pas d'un intermédiaire au sens juridique du terme, mais d'un transporteur à part entière. Son statut s'apparente lui aussi à celui de l'expéditeur.

Les acconiers et entreposeurs sont, *de facto*, fortement intégrés, de sorte qu'ils sont aujourd'hui souvent regroupés sous la dénomination de « terminal operators ». Leur soumission à un régime légal uniforme pour les activités de manutention de la marchandise reflète donc la réalité économique. Comme indiqué précédemment, les accoreurs participent également à la manutention matérielle des marchandises. Les compteurs, peseurs et jaugeurs sont tous des entrepreneurs qui, lorsqu'ils opèrent dans un contexte maritime, constituent autant d'expressions spécifiques de la notion générale de manutentionnaire de la marchandise. Étant donné qu'ils ne fournissent pas de services matériels et qu'ils sont exposés à des risques de responsabilité différents, ils ne sont pas englobés dans le régime relatif à la manutention repris dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

7.11. La réglementation proposée dans le présent Livre bleu se fonde dès lors sur la délimitation de deux grands groupes de prestataires exclusivement ou principalement actifs dans le transport maritime et fluvial :
- le chapitre consacré aux agents maritimes règle le statut de droit privé des intermédiaires qui représentent le navire et assistent en droit et de fait les personnes impliquées dans son exploitation (propriétaire du navire, armateur et utilisateur du navire, en particulier le transporteur maritime) ;
- le chapitre sur les manutentionnaires concerne les auxiliaires qui, au cours des phases cruciales où les marchandises sont prises en charge en vue du transport, sont transférées d'un moyen de transport à l'autre, sont matériellement livrées et sont, le cas échéant, entreposées, exécutent le travail matériel nécessaire, que ce soit pour le compte du navire ou pour celui de la cargaison.

7.12. Comme indiqué précédemment[14], il a, pour l'instant, été choisi de ne pas intégrer à l'Ébauche de Code belge de la Navigation de dispositions relatives au travail portuaire.

7.13. Enfin, il convient de rappeler que la réglementation relative à l'autorégulation proposée dans le Livre bleu 2 s'applique également aux agents maritimes et aux manutentionnaires et revêt une importance primordiale pour leurs activités.

[13] Pour l'un et l'autre, voir *infra*, n[os] 7.21 et 7.124.
[14] Voir Livre bleu 1, 197, n° 1.242.

2. AGENTS MARITIMES

A. RÉGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

7.14. La Loi maritime actuelle ne prévoit pas de dispositions concernant les agents maritimes.

Initialement, le Livre I du Code de commerce comportait une disposition, plutôt de droit public, relative aux droits exclusifs des *courtiers interprètes et conducteurs de navires* qui régissait, notamment, la traduction des contrats et documents maritimes (art. 80)[15]. Ladite disposition se référait à une réglementation plus détaillée de l'Ordonnance française de la marine de 1681[16]. En 1864 déjà, on avait constaté, lors de la révision du Code de Commerce belge, que la nomination par l'État de ces personnes intermédiaires n'apportait aucune valeur ajoutée et que leur prestation de services devait être libéralisée[17]. En 1867, la disposition visée a été rayée du code[18]. En France, la libéralisation s'est fait attendre jusqu'en 2001[19].

Dans le droit belge actuel, l'agent maritime est essentiellement qualifié de mandataire, de sorte que les articles concernant les mandataires, à savoir les articles 1984-2010 (Livre III, Titre XIII) C.C., lui sont applicables[20].

En outre, certains aspects du contrat d'agence maritime sont régis par la loi du 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale[21].

Du reste, il n'existe, sur le plan du droit privé, aucune législation consacrée à l'agent maritime.

Le cas de l'agent maritime n'est pas prévu dans la loi – de droit privé – du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises[22]. En conséquence, l'exercice de la profession d'agent maritime ne nécessite aucune licence publique spécifique. Au moment de la mise sous presse, la législation en préparation destinée à remplacer la loi précitée ne contenait pas davantage d'obligation d'autorisation pour l'exercice de la fonction d'agent maritime.

---

[15] Le texte précisait :

> *Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements: ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.*
>
> *Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes , ils serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau, et autres personnes de mer.*

L'article 82 concernait les « courtiers de transport par terre et par eau ».

[16] Titre VII du Livre I, composé de 15 articles.

[17] Voir, en particulier, *Trav. parl.*, Chambre, 1864-65, n° 29, 305-307. Le droit exclusif des courtiers avait déjà été restreint par la loi du 26 août 1822 (pour plus de précisions, voir Desjardins, A., *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime,* Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1890, 378).

[18] Loi du 30 décembre 1867 (*M.B.* 1er janvier 1868).

[19] Voir *infra*, n° 7.84.

[20] Pour plus de précisions, voir *infra*, nos 7.18 *sq.*

[21] *M.B.* 2 juin 1995.

[22] *M.B.* 27 septembre 1967, telle que modifiée.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES DIFFICULTÉS

7.15. Le droit belge actuel en matière d'agence maritime présente certains problèmes, dont les plus importants sont :
- l'incertitude juridique concernant la validité de l'autorégulation ;
- l'incertitude concernant la qualification juridique des agents maritimes en tant que mandataires ;
- les contestations de plus en plus récurrentes sur la question de savoir si l'agent maritime mandataire peut se limiter à la seule déclaration qu'il agit pour le compte d'un certain navire, identifié par son nom ;
- la limitation du champ d'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale aux agents maritimes agissant à titre permanent ;
- le manque de clarté concernant certains aspects de la tâche de l'agent maritime, en particulier en ce qui concerne sa compétence à réceptionner des pièces juridiques au nom ou pour le compte de son mandant ;
- le manque d'harmonisation du régime de responsabilité de l'agent maritime avec celui du manutentionnaire ;
- le manque de clarté concernant le régime de droit international privé des agents maritimes.

7.16. Le premier problème cité concerne l'incertitude relative à la validité des usages, des clauses usuelles, des conditions contractuelles générales et des recommandations professionnelles. Il ne se pose pas que pour les agents maritimes mais bien pour l'ensemble du secteur du transport et portuaire. C'est pourquoi il est proposé de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, un régime commun visant l'autorégulation au sein du secteur maritime et portuaire. Ce régime est repris au chapitre 2 du Titre I[23]. Le présent Livre bleu ne s'étend pas davantage sur la problématique générale de l'autorégulation.

7.17. La position de l'agent maritime dans le contexte du régime des privilèges maritimes est brièvement abordée au chapitre concerné[24]. Du reste, aucun problème particulier concernant les sûretés dont disposent les agents maritimes qui justifierait une dérogation au droit commun n'a été constaté[25]. Nous ne reviendrons dès lors plus sur cet aspect.

- QUALIFICATION JURIDIQUE INCERTAINE DES AGENTS MARITIMES

7.18. Pour la jurisprudence belge classique, faisant autorité en la matière, l'agent maritime est défini comme « le représentant fixe et attitré de l'armement dans un port »[26].

Noels donne une définition plus ample du contrat de l'agent maritime :

> *De overeenkomst waarbij in scheepvaartzaken, de ene partij, de opdrachtgever, aan de andere partij, de scheepsagent, opdraagt en deze laatste zich er tegen vergoeding toe verbindt, om doorlopend als*

[23] Voir Livre bleu 2.
[24] Voir Livre bleu 3.
[25] En ce qui concerne la possibilité pour le mandataire d'invoquer le droit de rétention et l'*exceptio non adimpleti contractus*, voir notamment Wéry, P., *Le mandat,* Bruxelles, Larcier, 2000, 232-233, nos 192-193 ; voir aussi Lamine, L., *Het retentierecht*, Anvers, Kluwer Rechtswetenschappen, 1982, 105-107, nos 181-183 ; concernant les garanties des agents maritimes, voir Noels TT, 167-169, nos 296-300. Voir aussi Livre bleu 10 en ce qui concerne la saisie conservatoire de navire.
[26] Voir les citations *infra*, n° 7.23.

> *handelstussenpersoon bemiddeling te verlenen bij de totstandkoming en/of uitvoering van overeenkomsten, en deze overeenkomsten desnoods in naam en voor rekening van de opdrachtgever te sluiten, zonder aan deze laatste ondergeschikt te zijn*[27].

Comme d'autres auteurs[28], De Weerdt définit simplement l'agent maritime comme « le représentant d'un ou plusieurs armateurs dans le port de mer »[29].

Van Doosselaere résume son analyse de la manière suivante :

> *L'agent maritime représente l'armement dans le territoire qui lui est alloué et [...] il effectue, au nom et pour le compte de cet armement, toutes les prestations qui sont nécessaires et utiles pour l'exploitation du navire et de la ligne*[30].

En termes non juridiques, l'agent maritime a été défini comme « les yeux et les oreilles sur place des personnes qui ont tout intérêt à ce que l'arrivée du navire au port se déroule de la manière la plus efficace possible »[31].

7.19. Le droit belge actuel ne contient aucune définition légale de l'agent maritime.

Dans une ébauche antérieure et non finalisée de l'avant-projet de loi « relative à l'accès à la profession d'organisateur de transport et d'agent maritime », élaborée par le SPF Mobilité et Transports[32], l'agent maritime a été défini comme :

> *Elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, in naam en voor rekening van een reder of een vervoerder van goederen over zee, deze permanent of incidenteel vertegenwoordigt bij het sluiten van de vervoerovereenkomst de* [sic] *uitvoering ervan verzekert, en de havenformaliteiten hiervoor vervult* (art. 1, 1°).

La formulation de cette définition est, en tout état de cause, trop restrictive. En effet, le mandat d'agent maritime peut inclure un nombre particulièrement élevé de tâches. Concrètement, on dénombre une multitude d'activités de représentation, de nature tant administrative que contractuelle. Elles peuvent avoir trait au dépôt des déclarations auprès des autorités portuaires et douanières et auprès des consulats, aux demandes de pilotes et de navires de remorquage, à la réservation d'un quai de déchargement, à la commande de provisions, fournitures de navire, vivres, mazout de soute et réparations, au fait de répondre aux besoins de l'équipage, à l'inventaire de la cargaison à bord du navire, à l'acceptation de la marchandise à embarquer, à la prise de mesures pour le chargement et le déchargement du navire par les acconiers et sociétés d'entreposage, à l'organisation du suivi par d'autres moyens de transport, à l'émission (par signature) et la réception de connaissements, à la délivrance de laissez-suivre, à la demande d'expertises de navire et de marchandise, à la rédaction de manifestes, à la perception du fret et des surestaries, etc.[33]. Ces actes juridiques sont parfois très spécifiques : ainsi un droit de rétention

---

[27] Noels TT, 124, n° 231.
[28] Cf. par exemple De Smet I, 80, n° 69.
[29] De Weerdt, I., « De scheepsagent », *JPA* 1993, (243), 243, n° 1.
[30] Van Doosselaere, G., « Les agents maritimes », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (92), 93.
[31] Delaruelle, J., "Enkele verzekeringsaspecten van de scheepsagentuur", in Van Hooydonk, E. (Éd.), *Expediteurs en scheepsagenten. Het gewijzigde juridische landschap*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2003, (247), 247.
[32] La version étudiée date du 16 mai 2003. Ensuite, la Fédération maritime d'Anvers (ASV), la fédération professionnelle des agents maritimes anversois, aurait déclaré ne plus être intéressée par l'introduction de règles d'accès à la profession d'agent maritime.
[33] Noels TT, 123-124, n° 230.

sur la marchandise ou les containers, afin de protéger les intérêts de son commettant, fait-il également partie du mandat de l'agent maritime. Un tel acte juridique ainsi que ses conséquences sont donc imputés au commettant[34].

7.20. Le terme de « scheepsagent » (utilisé en Belgique néerlandophone) n'est autre que la traduction littérale de l'anglais « ship's agent », la notion d'« agency » faisant référence à l'existence d'une compétence de représentation en droit[35]. Dans le droit néerlandais, on parle le plus souvent de « cargadoor »[36], un terme qui n'est généralement pas utilisé en Belgique. Le prestataire en question est appelé « agent maritime » ou « consignataire de navire »[37] en français, « Schiffsagent » en allemand[38], « raccomandatario » en italien[39] et « consignatario de buques » en espagnol[40]. Notons qu'il existe, dans le droit national de nombreux États, des imprécisions terminologiques qui donnent souvent lieu à des confusions babéliennes entre les commerçants et les juristes[41]. Dans le cadre de la rédaction du Code belge de la Navigation, il convient de s'en tenir au terme, utilisé dans nos contrées, d'« agent maritime »[42]. En-dehors d'une certaine doctrine[43], ce terme est, ci-après, employé pour désigner tant les agents affectés à des lignes fixes que les agents occasionnels.

7.21. Inspirées par le droit français, quelques autres figures juridiques apparentées à celle de l'agent maritime peuvent être distinguées, principalement dans l'ancienne doctrine belge.

Noels définit aujourd'hui le *consignataire de navire* comme suit :

> *diegene die als lasthebber wordt aangesteld door de zeevervoerder om de lading in ontvangst te nemen in de bestemmingshaven en de goederen af te leveren aan de diverse derde houders van de cognossementen tegen betaling van de zeevracht*[44].

Le néerlandais ne disposant pas de terme propre, « scheepsconsignataris » est une traduction littérale du français *consignataire de navire*. Certains observateurs font, à juste titre, remarquer que cet intermédiaire s'apparente fortement à l'agent maritime et que, dans les activités de transport moderne, l'agent maritime représente régulièrement un transporteur maritime, ce qui a réduit l'importance du consignataire de navire, puisque ses activités sont normalement exécutées par les agents maritimes[45].

Dans la loi du 26 juin 1967 déjà citée[46], le *courtier de transport* est défini comme suit :

---

[34] Anvers, 19 mars 2001, N.V. Huktra / N.V. De Keyser Thornton et Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, inédit.
[35] Voir *infra*, n^os^ 7.76 *sq*.
[36] Voir *infra*, n^os^ 7.94 *sq*.
[37] Voir *infra*, n^os^ 7.84 *sq*.
[38] Voir *infra*, n^os^ 7.66 *sq*.
[39] Voir *infra*, n° 7.99.
[40] Voir *infra*, n° 7.100.
[41] Voir Trappe, J., « The duties, obligations and liabilities of the ship's agent to his principal », *LMCLQ* 1978, (595), 595 ; Trappe, J., « Der Schiffsagent », *Transportrecht*, 1995, (321), 321.
[42] L'alternative possible d'« agent de l'armateur » n'est pas usuelle.
[43] Voir *infra*, n° 7.28.
[44] Noels TT, 207, n° 386 ; cf. De Weerdt I, 48, n° 56.
[45] Noels TT, 207, n° 387 ; Van Doosselaere, G., « Les agents maritimes », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (92), 105.
[46] Voir *supra*, n° 7.14.

toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, met en rapport deux ou plusieurs personnes en vue de la conclusion entre elles d'un contrat de transport de marchandises, et qui n'intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu'en qualité de représentant de ses mandants (art. 1, 2°).

Le courtier est un intermédiaire qui, à titre professionnel, se charge de mettre les parties en relation en vue de l'établissement d'un contrat, qui est conclu directement entre le donneur d'ordre en le cocontractant contacté par le courtier[47]. En principe, le courtier n'est donc qu'un médiateur. La définition légale fournie ci-dessus prête à confusion, voire est incorrecte, car le courtier n'agit pas pour un mandant et ne représente pas réellement son donneur d'ordre en droit, car cela impliquerait l'existence d'un mandat. D'un point de vue juridique, l'activité d'un courtier de transport est nettement plus restreinte que celle de l'agent maritime. Dans la navigation maritime, il agit en tant que courtier maritime (ou *scheepsmakelaar*) afin de mettre en contact fréteurs et affréteurs en vue de la conclusion d'un contrat d'affrètement[48]. Comme déjà mentionné, le Code de commerce contenait déjà, autrefois, une disposition particulière concernant les *courtiers interprètes et conducteurs de navire* officiels[49]. Dans la pratique contemporaine, l'activité de courtier maritime serait, chez nous, occasionnellement exercée par les agents maritimes[50]. Pour leur part, les secteurs concernés ne voient pas l'utilité d'une législation spécifique en la matière. La législation en vigueur relative à la navigation intérieure fait référence au courtier comme à un affréteur, bien qu'il exerce en fait la même fonction dans ce domaine[51].

7.22. Il est frappant de constater que la doctrine belge n'accorde pratiquement pas d'attention à la distinction, d'une part, entre la navigation de ligne et le tramping et, d'autre part, entre les différents types de services d'agence.

Dans la navigation de ligne, une distinction peut être établie entre l'agent de ligne (*commercial agent* ou *general agent*), d'une part, qui opère en tant que représentant commercial et génère des commandes de transport, et le *port agent*, d'autre part, qui assiste les navires lors de l'approche du port et de l'entrée dans celui-ci[52]. Ces deux fonctions sont souvent remplies par des entreprises distinctes.

En ce qui concerne le tramping, une distinction plus précise est généralement opérée entre :
- l'*owner's agent* ou le *timechartered owners' agent*, c'est-à-dire l'agent de l'armateur et du time-charterer ;
- le *charterer's agent*, c'est-à-dire l'agent du navire en vertu de la convention d'affrètement au voyage, désigné par l'affréteur au voyage mais en général payé par l'armateur ;
- le *protecting agent*, c'est-à-dire l'agent de confiance que l'armateur désigne pour défendre ses intérêts lorsque, en vertu de la convention d'affrètement, il doit accepter un *charterer's agent* ;
- le *husbandry* ou *fiduciary agent*, c'est-à-dire l'agent de confiance de l'armateur lorsque le navire est sous time-charter et qui ne règle que les questions liées à l'armement et au navire (par exemple, la réparation du navire et les questions relatives à l'équipage)[53].

---

47 Noels TT, 177, n° 321 ; voir aussi *RPDB*, v° *Courtier*, n° 2 ; Van Ryn- Heenen IV, 117, n° 156.
48 Smeesters-Winkelmolen I, 249, n° 160 ; Rabe, 306r. 18.
49 Voir *supra*, n° 7.14.
50 En ce sens également, Van Doosselaere, G., « Les agents maritimes », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (92), 105.
51 Voir art. 3 de la loi sur l'affrètement fluvial et, concernant le contexte de cette terminologie, notamment De Decker, 164-166, nos 397 et 399 ; Delahaye, P., *Le Contrat d'Affrètement fluvial,* Bruxelles, Larcier, 1937, 65-68, nos 21-22 ; Van Bladel, G., *Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affrètement en séjour,* I, Anvers, Lloyd anversois, s.d., 31-32, n° 47 (où l'on parle d'« une erreur flagrante »).
52 Pour plus de précisions, voir *infra*, nos 7.36 *sq.*
53 Voir en outre van Berkum, J.M. et Schuring, W., *De cargadoor*, I, Rotterdam, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, 1981, C.I-25.5-6.

Dans la pratique, il arrive donc que différents agents maritimes soient affectés simultanément à un même navire. Il se peut aussi qu'un seul et même agent effectue des tâches différentes[54] ou que l'agent opère en premier lieu pour le *charterer* et en deuxième lieu, pour autant qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, en tant que *protecting agent*[55]. Dans la plupart des cas, la désignation de l'agent maritime est clairement régie par la convention d'affrètement. La majorité des conventions d'affrètement au voyage disposent que, dans les ports de chargement et de déchargement, l'agent est désigné par le propriétaire du navire. Dans les conventions de time-charter, l'agent maritime est généralement désigné par l'affréteur[56].

Pour la plupart, les systèmes juridiques étrangers négligent également les distinctions pointées ci-dessus. Les « cargadoors » néerlandais soulignent que, en pratique, la position de l'agent maritime manque souvent de clarté[57]. Les jurisprudences allemande[58] et française[59] évoquent cette problématique à plusieurs reprises. Il convient donc d'accorder une attention particulière à cette question dans le Code belge de la Navigation.

7.23. De manière générale, les fonctions et compétences précises de l'agent maritime sont définies par le contrat qu'il conclut avec son donneur d'ordre.

En Belgique, la qualification juridique de ce contrat n'est pas encore tout à fait claire. La jurisprudence et, surtout, la doctrine ont été fortement influencées par la prise de position suivante, issue du manuel publié en 1929 par Smeesters et Winkelmolen :

> *À proprement parler, l'*agent maritime *est le représentant fixe et attitré de l'armement dans un port. Les grandes compagnies de navigation ont ainsi une* agence *dans les ports importants.*
> *L'agent est un préposé, un mandataire, agissant au nom et pour compte de l'armement*[60].

En 1946, Frédéricq prônait, dans le même ordre d'idées :

> *Les agents maritimes sont les représentants fixes et attitrés des armements dont les navires accostent régulièrement au port. Le contrat qui les lie aux grandes compagnies de navigation fixe leurs pouvoirs et détermine la nature de leurs fonctions, qui seront, suivant les cas, celles d'un mandataire ou d'un locateur d'industrie*[61].

Se référant à Smeesters et Winkelmolen, Van Ryn et Heenen écrivent, dans l'édition de 1988 de leur manuel :

> *L'agent maritime est le représentant fixe et attitré de l'armement dans un port; c'est à la fois un préposé et un mandataire*[62].

---

[54] *Ibid.* aussi Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londres, Informa, 2007, 660, n° 23.5.
[55] Hare, 375.
[56] Voir Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londres, Informa, 2007, 659-660, n^{os} 23.1 et 23.5, ainsi que 664, n° 23.23 concernant le droit américain ; voir notamment art. 14 GENCON 94 et art. 12 et 18 (e) GENTIME.
[57] Voir *infra*, n° 7.97.
[58] Voir *infra*, n° 7.71.
[59] Voir *infra*, n^{os} 7.86 *sq*.
[60] Smeesters-Winkelmolen I, 247, n° 159.
[61] Frédéricq, L., *Traité de Droit Commercial Belge*, I, Gand, Rombaut-Fecheyr, 1946, 359, n° 210.
[62] Van Ryn-Heenen IV, 599, n° 738 ; voir aussi Van Ryn, J., note sous Bruxelles, 4 juin 1930, *BJ*, 1930, 555, avec référence à Smeesters :

> *L'*agent maritime*, au sens propre du terme, est un préposé, un mandataire chargé de conclure des contrats au nom et pour compte de l'armement qu'il représente".*

En 1990, Libouton résumait la situation juridique de la manière suivante :

> *L'agent maritime est le représentant de l'armement dans un port ; ses fonctions et ses pouvoirs sont définis par la convention qui le lie à l'armement. La convention d'agence, si elle ne constitue pas un mandat pur et simple, tient toutefois plus du mandat que de tout autre contrat [...]. Aux fonctions de mandataire peuvent s'adjoindre celle de préposé de l'armement [...] ou celle de locateur d'industrie [...]*[63].

7.24. Un point commun à tous ces auteurs est que, outre, la qualification de mandataire, ils laissent de la marge à une alternative ou des qualifications cumulées de préposé ou de locateur d'industrie. À première vue, cette position s'aligne sur l'ancienne jurisprudence, remontant jusqu'au dix-neuvième siècle, qui ne considérait pas le service d'agence comme un « mandat pur et simple » mais comme un contrat se rapprochant davantage du mandat que de tout autre contrat, de sorte que les règles relatives au mandat doivent être considérées comme applicables, sauf disposition explicite ou tacite contraire[64].

7.25. Un examen plus approfondi révèle toutefois que la prise de position initiale de Smeesters et Winkelmolen – qui reprenait d'ailleurs mot pour mot ce que Smeesters écrivait déjà en 1911[65] – a probablement été mal interprétée par les auteurs plus récents. La phrase « L'agent est un préposé, un mandataire, agissant au nom et pour compte de l'armement » n'avait vraisemblablement pas destinée à suggérer que l'agent maritime est soit un préposé, soit un mandataire, et encore moins qu'il cumule ces deux qualités. Dans le traité de droit comparé de Hennebicq de 1910, qui a étudié en profondeur le statut d'agent maritime, de courtier maritime et de consignataire de navire[66], jetant probablement les bases du travail de Smeesters, la notion de *préposé* est utilisée comme terme générique englobant aussi bien les travailleurs que les mandataires[67]. L'idée que Smeesters (et avec lui, plus tard, Winkelmolen) entendait vraisemblablement exprimer est que l'agent maritime est un préposé (dans un sens large s'écartant du jargon juridique actuel), et *plus précisément* un mandataire. La lecture ultérieure incorrecte de la phrase en question du traité de Smeesters et Winkelmolen, qui se fonde sur l'opposition erronément déduite entre les notions de « préposé » et de « mandataire », est, aujourd'hui encore, source de confusion en ce qui concerne la qualification de l'agent maritime[68].

7.26. Notons, pour une bonne compréhension, que, outre Hennebicq, Smeesters et Winkelmolen[69] ainsi que, après eux, Frédéricq[70] et Van Ryn et Heenen[71], ont également opéré une distinction entre l'*agent maritime* et les figures, évoquées ci-avant[72], de *courtier de navire* ou *courtier maritime*, qui, en théorie, remplit un rôle de courtier dans l'établissement des contrats d'affrètement mais, en pratique, agit aussi en tant qu'agent maritime et que mandataire de l'armateur, et de consignataire maritime, qui, en tant que mandataire, est chargé de la réception et de la distribution de la cargaison. Il convient de souligner que, sur ce point, le raisonnement de Smeeters et Winkelmolen, comparé à la terminologie généralement utilisée dans le droit français,

---

63 Libouton, 143, n° 9 ; cf. *RPDB*, v° Navire – Navigation, n° 354 et références *ibidem*.

64 Voir, en particulier, Comm. Anvers, 31 janvier 1895, *JPA* 1897, 13 ; Comm. Anvers, 28 mai 1920, *JPA* 1921, 140, avec note X (aucune de ces deux affaires ne concernait les agents maritimes).

65 Smeesters I, 173, n° 130.

66 Hennebicq II.I, 205-269, n^{os} 161-243.

67 Voir, en particulier, Hennebicq II.I, 205, n° 161 et 214, n° 168.

68 Dans un souci de clarté : Hennebicq, ainsi que probablement Smeesters et Winkelmolen, n'ont pas exclu que les services d'agence peuvent être exécutés par les travailleurs propres de l'armateur, auquel cas il n'est pas question d'agent maritime ou de mandataire (voir en particulier Hennebicq II.I, 246-247, n° 213.

69 Voir Smeesters-Winkelmolen I, en particulier 249-258, n° 160-165.

70 Voir Frédéricq, L., *Traité de Droit Commercial Belge*, I, Gand, Rombaut-Fecheyr, 1946, 357-359, n^{os} 208-210.

71 Van Ryn-Heenen IV, 600, n° 738.

72 Voir notamment *supra*, n° 7.21.

ne semble pas toujours très cartésien[73], et que la terminologie qu'ils utilisent ne correspond plus à celle employée dans le secteur maritime et portuaire et la doctrine actuels, où il n'est, dans la plupart des cas, plus question que d'agents maritimes et de courtiers maritimes. Ce sont en tout cas les termes qui, sans autre définition ou distinction, sont utilisés dans les conditions générales actuelles de la Fédération maritime d'Anvers. À cet égard, rappelons qu'à l'étranger également, la terminologie n'est pas toujours invariable[74].

7.27. Il convient par ailleurs de rappeler que, longtemps avant la promulgation de la loi relative au contrat d'agence commerciale du 13 avril 1995, la qualification juridique du contrat d'agence commerciale a également fait l'objet de controverses en dehors du secteur de l'agence maritime. Il fut ainsi question d'une variante du contrat d'entreprise, éventuellement assortie d'un mandat, et, dans certains cas, d'un contrat mixte entreprise-mandat ; cependant, a aussi été défendue la thèse selon laquelle un contrat d'agence commerciale est un contrat innommé *sui generis*, dans le cadre duquel le recours au mandat serait inutile et fautif[75].

7.28. Quoi qu'il en soit, une large frange des auteurs actuels choisissent de qualifier l'agent maritime de mandataire *pur et simple*.

Dans son traité de 1971, De Smet explique avec simplicité que l'agent maritime est un mandataire[76].

En 1993, De Weerdt estime que, lorsque l'agent maritime pose également des actes matériels, ces actes sont exécutés en application du principe *accessorium sequitur principale* en tant que partie de sa tâche de mandataire, étant donné que l'agent maritime n'est ni un préposé, ni un agent d'exécution. Ce faisant, il s'oppose formellement aux points de vue de Smeesters et Winkelmolen et de Van Ryn et Heenen[77].

Noels écrit en 1996, concernant les théories défendant la combinaison avec d'autres qualifications :

> *Deze opvattingen kunnen [...] niet langer bijgetreden worden en zijn in tegenspraak met zowel de taakinhoud van de scheepsagent als met de huidige rechtspraak. Volgens de huidige stand van de rechtsleer en rechtspraak is de scheepsagent voor wat betreft de door zijn bemiddeling in de externe verhouding tot stand gebrachte verbintenissen, te beschouwen als een zuivere lasthebber op wie de bepalingen van de artikelen 1984 en volgende van het Burgerlijk Wetboek van toepassing zijn*[78].

À cet égard, il faut préciser que Noels ne considère pas comme un agent maritime l'intermédiaire qui agit occasionnellement pour l'arrivée du navire et n'est pas un agent commercial chargé d'une tâche de représentation permanente. Toutefois, ce type d'intermédiaire n'en est pas moins, selon Noels, un mandataire pur et simple[79].

---

[73] L'exposé approfondi sur les différences mais aussi les grandes similitudes entre les divers intermédiaires maritimes semble en tout cas plus clair chez Hennebicq.
[74] Voir *supra*, n° 7.20 et les références à Trappe qui s'y trouvent.
[75] Voir notamment Bodson, E., « Eenzijdige beëindiging van agentuurovereenkomsten », note sous Anvers, 13 février 1980, *RDC* 1983, (356), 356, avec référence à Willemart ; Fierens, J.-P., « De nieuwe agentuurwet », in *Tendensen in het bedrijfsrecht*, IV, Bruxelles, Bruylant, 1983, (3), 3 ; Tilleman LG, 39-40, n° 58 ; cf. autres références in *RPDB,* v° Navire-navigation, n° 354.
[76] De Smet I, 80-82, n° 69.
[77] De Weerdt, I., « De scheepsagent », *JPA* 1993, (243), 244-248, nos 2-5 ; voir aussi De Weerdt I, 85 *sq*., nos 137 *sq*.
[78] Noels TT, 126, n° 234.
[79] Voir Noels TT, 123, n° 230 et 125, n° 232.

En 2000, Van Doosselaere réfutait également les thèses de Smeesters et Winkelmolen et de Van Ryn et Heenen, adoptant explicitement le point de vue selon lequel l'agent maritime est un mandataire et en aucun cas un préposé ou un agent d'exécution. Il soulignait l'absence de lien de subordination vis-à-vis de l'armateur et renvoyait à la jurisprudence, qui refusait à l'agent maritime l'immunité dont jouit l'agent d'exécution[80].

En 2008, Huyghe confirmait lui aussi la qualification de mandataire[81].

7.29. Compte tenu de l'aperçu de la doctrine ci-dessus, on peut en tout cas conclure qu'il existe un important consensus sur le fait que l'agent maritime est, en principe, un mandataire. La question de savoir si le contrat d'agence maritime doit, dans certains cas, être dotée d'une qualification alternative ou complémentaire reste néanmoins un point de discussion.

7.30. Quoi qu'il en soit, la jurisprudence récente semble avoir adopté de manière unanime le principe de la qualification de mandataire. La possibilité ou nécessité d'y adjoindre des qualifications alternatives ou complémentaires n'est apparemment que rarement, voire jamais, à l'ordre du jour[82]. Quant à savoir si de telles qualifications sont pour autant exclues, rien n'est moins sûr. Une certaine jurisprudence qualifie en tout cas littéralement l'agent maritime dans la relation externe au cocontractant de « mandataire pur et simple du propriétaire du navire ou de l'armateur »[83]. Dans leur chronique de jurisprudence, Delwaide et Blockx en concluent, pour leur part, que l'agent maritime est un mandataire[84]. La jurisprudence semble donc avoir définitivement conclu que l'agent maritime n'est pas un agent d'exécution[85].

7.31. Ni la loi sur les contrats d'agence commerciale du 13 avril 1995, ni les commentaires en la matière n'ont apporté de réponse claire, et encore moins décisive, à la question de la qualification exacte du contrat d'agence commerciale en tant que contrat *sui generis*, mandat ou entreprise combinée à un mandat[86].

Certains semblent partir du principe que la qualification d'agent commercial comme entreprise et/ou mandat dépend de la question de savoir si l'agent commercial est uniquement chargé des négociations ou (également) de la conclusion des affaires[87]. D'autres, tenant compte du statut légal autonome de l'agent commercial, défendent la thèse d'un contrat *sui generis*, en conséquence de quoi la discussion sur le statut légal de l'agence commerciale serait dépassée ; ils se réfèrent néanmoins au droit général des obligations en vue de qualifier la relation juridique avec les tiers[88].

---

[80] Van Doosselaere, G., « Les agents maritimes », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (92), 95-97.

[81] Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, I, SPF Justice, Formation de l'Ordre judiciaire : droit maritime, 7 mai 2008, 2.

[82] Voir par exemple Anvers, 19 janvier 1977, *JPA* 1979-80, 160 ; Anvers, 30 septembre 1981, *RHA* 1981-82, 457 (confirmation de Comm. Anvers, 31 janvier 1978, *JPA* 1977-78, 369) ; Anvers, 27 février 1985, *RHA* 1987, 191, confirmé par Cass., 1er octobre 1987, *RHA* 1987, 181 (jugement *a quo* : Comm. Anvers, 19 février 1982, ***DET*** 1987, 220) ; Anvers, 25 avril 1995, *EVR* 1995, 503.

[83] Anvers, 19 mars 2001, N.V. Huktra/N.V. De Keyser Thornton et Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, inédit.

[84] Delwaide-Blockx, 1989, 1017, n° 23.

[85] Voir *infra*, n° 7.56.

[86] Voir par ex., sans prise de position claire, Tilleman, B., *Lastgeving, o.c.*, 41, nos 60-61.

[87] Voir Verbraeken, C. et de Schoutheete, A., « La loi 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale », *JT* 1995, (461), 463, n° 3 ; cf. Demolin, P. et Brulard, Y., *La nouvelle loi sur le contrat d'agence*, Diegem, Kluwer Éditions Juridiques Belgique, 1996, 26, n° 110 et aussi 35, n° 140 , où, en ce qui concerne la Belgique, l'entreprise est prise comme point de départ.

[88] Voir Dambre, M., « De nieuwe handelsagentuurovereenkomstenwet », *RW* 1995-96, (1393), 1399, nos 24-25.

Le fait qu'actuellement, dans plusieurs cas de figure, l'agent maritime soit soumis à la loi relative au contrat d'agence commerciale, n'a donc aucunement mis fin à l'incertitude juridique concernant la qualification en droit de l'agent maritime.

7.32. Étant donné l'incertitude persistante du contexte juridique et afin d'éviter toute confusion relative à la qualification juridique de l'agent maritime, il est nécessaire d'apporter la clarté nécessaire dans le Code belge de la Navigation.

Pour diverses raisons, la préférence sera donnée, dans le texte de loi proposé, à la qualification de mandataire.

En premier lieu, la majorité des tâches de l'agent maritime supposent une compétence de représentation en vue de poser, au nom ou pour le compte du propriétaire du navire, de l'armateur et/ou de l'utilisateur du navire, des actes juridiques relatifs à l'arrivée au port et à l'exploitation d'un navire[89]. Dans cette optique, la qualification de mandataire est l'option la plus évidente. Il convient d'ailleurs de remarquer que la qualification *prima facie* en tant que mandataire s'accorde avec la jurisprudence décrite de manière détaillée ci-dessus et avec la doctrine, qui, dans la définition générale de l'agent maritime, insistent systématiquement sur l'aspect représentatif[90]. Bien qu'ils ne contiennent généralement aucune qualification juridique explicite, la plupart des systèmes juridiques étrangers[91] ainsi que les conditions standard internationales et locales des services d'agence maritime[92] présument également que l'agent maritime est un mandataire ou, tout au moins, qu'il est compétent pour poser des actes juridiques au nom ou pour le compte du commettant. Par ailleurs, une qualification explicite et légale de mandataire peut se justifier sur la base de la règle déjà appliquée en droit commun, selon laquelle des mandats tacites peuvent aussi être déduits des usages[93]. En d'autres termes, la qualification de mandataire ne ferait que confirmer ce que l'on peut déjà déduire de l'usage. En outre, il n'y a aucune raison politique de procéder à une innovation fondamentale en ce qui concerne cette qualification. Comme précisé ci-dessous[94], les secteurs concernés demandent à ce que les relations juridiques actuelles ne soient pas perturbées. Après tout, le régime de droit commun du mandat offre une sécurité juridique suffisante. Dans cette optique également, rien ne semble justifier l'élaboration, pour l'agent maritime, d'un statut légal spécifique entièrement nouveau ou d'introduire une autre qualification juridique.

7.33. Pour appuyer encore les arguments évoqués ci-dessus, force est de constater que toutes les autres qualifications sont moins appropriées. Un préposé[95] (en fait, une notion issue du droit de la responsabilité extracontractuelle, empruntée notamment à l'art. 1384 C.C.) et un travailleur sont placés sous l'autorité de leur donneur d'ordre, ce qui, dans le cas d'un agent maritime, n'arrivera que rarement, voire jamais[96].

---

89 Voir *supra*, n^os^ 7.5, 7.18 et 7.23, ainsi que *infra*, n^os^ 7.48 et 7.97, en ce compris la note de bas de page.

90 Voir *supra*, n° 7.18.

91 Voir *infra*, n° 7.66 *sq.*

92 Le terme « mandataris » est explicitement utilisé à l'art. III.C des conditions générales de la Fédération maritime d'Anvers ; la compétence de représentation et/ou la qualité de mandataire se retrouvent également dans les conditions de FONASBA et dans les Algemene Nederlandse Cargodoorsvoorwaarden.

93 Voir notamment Tilleman LG, 89, n° 162 et 99, n° 183 ; Wéry, P., *Le mandat,* Bruxelles, Larcier, 2000, 80-81, n° 21 et 128, n° 71.

94 Voir notamment *infra*, n^os^ 7.54 et 7.113.

95 Dans le sens actuel du terme : cf. *supra*, n° 7.25.

96 En soi, la suggestion que l'agent maritime est ou peut être simultanément un mandataire et un préposé n'est pourtant pas forcément erronée. Il ne s'agit toutefois pas de l'option choisie dans le présent Livre bleu. Au sujet des contrat de travail et de mandat mixtes, voir Tilleman LG, 32-34, n^os^ 43-44.

Si l'agent maritime n'agit pas en tant que représentant lorsqu'il pose des actes juridiques mais exécute des prestations matérielles à titre indépendant, alors la location de services représente l'alternative la plus évidente. Un loueur de travaux n'est pas placé sous l'autorité de son donneur d'ordre[97]. Ainsi l'agent maritime peut-il, à la demande de son commettant, exécuter une étude de marché ou rechercher des cocontractants potentiels sans être habilité à conclure lui-même un contrat, par exemple en cas de marchés importants pour la réparation d'un navire. L'agent maritime est alors un agent négociateur (*onderhandelend agent*) plutôt qu'un agent contractant (*contracterend agent*)[98].

Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, la qualification de mandataire continue néanmoins à jouir de la préférence par principe. En effet, il n'arrive que dans des cas exceptionnels que l'agent maritime ne soit pas pourvu d'une compétence de représentation. Il n'y a que dans le cas où les parties souhaitent clairement exclure toute compétence de représentation que la qualification de mandataire ne peut pas s'appliquer. Cette possibilité est laissée à leur libre arbitre, la qualification de mandataire ne devant avoir qu'un caractère supplétif. Les dispositions du Code civil relatives au mandat sont d'ailleurs elles-mêmes de nature supplétive[99].

7.34. Le fait qu'un agent maritime puisse ou doive, *parallèlement* à sa compétence à poser des actes juridiques, fournir des services matériels ne porte nullement atteinte à sa qualité de mandataire. Conformément à ce qui semble être l'usage au niveau international, le statut de mandataire doit primer, ce qui cadre avec la vision de De Weerdt[100] présentée ci-dessus.

- CONTESTATIONS QUANT À LA RESPONSABILITÉ PERSONNELLE DE L'AGENT MARITIME QUI DÉCLARE N'AGIR QU'EN TANT QU'AGENT D'UN NAVIRE DÉTERMINÉ

7.35. En outre, à la lumière de la jurisprudence, il est souhaitable de disposer qu'un agent maritime mandataire puisse se contenter, à l'égard des tiers avec lesquels il établit des contrats au nom et pour le compte de son mandant, d'indiquer qu'il agit en tant qu'agent d'un certain navire.

Le droit commun en matière de mandat exige que le mandataire notifie, au moment de la conclusion du contrat, qu'il n'agit pas en son propre nom mais au nom et pour le compte d'un mandant déterminé. Le non-respect de cette obligation par le mandataire l'engage lui-même[101].

La question de savoir quand l'agent maritime peut être réputé avoir signalé de manière suffisamment claire qu'il agit seulement en tant qu'agent maritime mandataire est – comme en atteste une jurisprudence qui s'étend sur les cent dernières années[102] et continue à être alimentée aujourd'hui encore – régulièrement source de contestation. De plus, le juge doit souvent procéder à un choix, pour le prestataire concerné, entre la qualification d'agent maritime mandataire, celle de commissionnaire-expéditeur et celle de transporteur (maritime). Il est évident que le choix opéré entraîne des conséquences importantes en termes de responsabilité.

---

97 Voir aussi, concernant les différentes qualifications, notamment Noels TT, 130-136, nos 240-248.
98 Noels TT, 132-133, nos 242-243.
99 Voir notamment Wéry, P., *Le mandat,* Bruxelles, Larcier, 2000, 60, n° 3.
100 Voir *supra*, n° 7.28.
101 Voir notamment à ce sujet Tilleman LG, 268-278, nos 490-500.
102 Voir par exemple Bruxelles, 4 juin 1930, *BJ* 1930, 555, avec note de Van Ryn, J. ; Anvers, 4 mars 1981, *EVR* 1981, 350 ; Comm. Anvers, 26 décembre 1910, *Pand.Pér.*, 1911, 436, n° 630 ; Comm. Anvers, 24 janvier 1912, *Pand.Pér.*, 1912, 510, n° 813 ; Comm. Anvers, 31 mai 1912, *Pand.Pér.*, 1912, 752, n° 1185 ; Comm. Anvers, 6 janvier 1923, *JPA* 1923, 67 ; Comm. Anvers, 10 août 1928, *JPA* 1928, 439 ; Comm. Anvers, 12 juin 1952, *JPA* 1954, 456 ; Comm. Anvers, 5 juillet 1954, *JPA* 1955, 91 ; en ce qui concerne la doctrine, voir notamment le commentaire dans Noels TT, 161-163, nos 286-288 et l'attention prêtée aux affaires plus anciennes dans Tilleman LG, 268-269, nos 491 et 273, n° 494.

Il a été admis, il y a longtemps déjà, que le simple fait d'informer agir « en tant qu'agent », sans communiquer le nom du commettant, ne suffit pas à ne pas engager personnellement l'agent maritime[103]. Il semble également acquis qu'un agent maritime doive indiquer sa qualité et le nom de son commettant ou du navire de ce dernier, au plus tard lors de la conclusion du contrat[104]. La jurisprudence récente fait invariablement référence à l'usage portuaire selon lequel l'agent maritime ne s'engage pas à titre personnel et peut se contenter de mentionner qu'il intervient pour un navire déterminé, son capitaine, ses propriétaires, ses affréteurs, ses gérants ou ses exploitants[105]. On retrouve d'ailleurs des points de vue similaires à l'étranger[106].

Plus particulièrement, il est courant, chez nous, que les factures des fournisseurs ou prestataires soient adressées au capitaine et aux propriétaires du navire désigné, à l'adresse de l'agent maritime local. Ci-dessous, une façon typique de rédiger l'adresse d'une facture qui, dans la jurisprudence, a été considéré comme suffisante pour ne pas engager l'agent maritime au paiement[107] :

> *To Capt. & Owners m/v "Susanne"*
> *C/o Vertom Shipping Belgium NV*
> *Italiëlei 17*
> *2000 Antwerpen*

Le fournisseur ou prestataire de service doit être conscient du fait que, lorsque l'armateur ne met pas des fonds suffisants à la disposition de l'agent maritime en vue de payer la facture établie, ce fournisseur ou prestataire doit adresser ses réclamations à l'armateur, même s'il n'avait pas connaissance, lors de la conclusion du contrat ou de la facturation, des données d'identification de cet armateur.

Étant donné que, dans la pratique, il arrive tout de même régulièrement que les fournisseurs réclament leur dû à l'agent maritime, il est souhaitable d'expliciter la conception juridique courante dans le Code belge de la Navigation. D'autre part, comme expliqué ci-dessous[108], l'Ébauche de Code belge de la Navigation contient une disposition qui doit permettre au fournisseur d'assigner l'armateur à l'adresse de l'agent maritime local. Pour le créancier, cette disposition compense d'une certaine manière le désavantage consistant à ne pas pouvoir poursuivre l'agent maritime qui a clairement indiqué n'agir qu'en tant que tel.

---

103 Voir notamment Comm. Anvers, 6 janvier 1923, *JPA* 1923, 67.
104 Voir à nouveau Anvers, 4 mars 1981, *EVR* 1981, 350 ; Comm. Anvers, 6 janvier 1923, *JPA* 1923, 67.
105 Voir et cf. notamment Anvers, 1er décembre 1997, N.V. ABS Shipping/N.V. Seahorse, 1994/AR/1328, inédit ; Anvers, 14 février 2000, NV Vertom Shipping Belgium/NV Terminus, 1997/AR/2928, inédit ; Comm. Anvers, 23 octobre 2001, N.V. Olichart International/N.V. Newman Shipping & Agency Co., A.R. 3962.00, inédit ; Comm. Bruxelles, 21 avril 1995, *EVR* 1995, 531, où il est question de l'usage portuaire selon lequel l'agent maritime ne doit même pas préciser qu'il agit en tant qu'agent ; cf. en outre Comm. Anvers, 17 mai 1993, *JPA* 1995, 59.
106 Voir par exemple Manca, P., *International Maritime Law*, I, Anvers, European Transport Law, 1970, 259.
107 Voir à nouveau Anvers, 14 février 2000, NV Vertom Shipping Belgium/NV Terminus, 1997/AR/2928, inédit. Il convient de noter que la réglementation actuelle en matière de T.V.A. oblige généralement à mentionner le numéro de T.V.A. de l'armateur en tant que bénéficiaire du service.
108 Voir *infra*, nos 7.10 *sq.* et 7.43 *sq.*

- LIMITATION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI RELATIVE AU CONTRAT D'AGENCE COMMERCIALE AUX AGENTS MARITIMES AGISSANT À TITRE PERMANENT

7.36. Pour autant que sa mission soit exécutée « de façon permanente », l'agent maritime est assujetti à la loi relative au contrat d'agence commerciale du 13 avril 1995[109].

En effet, la loi relative au contrat d'agence commerciale définit le contrat d'agence commerciale comme :

> *le contrat par lequel l'une des parties, l'agent commercial, est chargée de façon permanente, et moyennant rémunération, par l'autre partie, le commettant, sans être soumis à l'autorité de ce dernier, de la négociation et éventuellement de la conclusion d'affaires au nom et pour compte du commettant* (art. 1er, alinéa 1er).

Dans les faits, l'exigence d'une mission « permanente » a pour effet que seuls les agents maritimes de ligne fixes jouissent de la protection offerte par la loi relative au contrat d'agence commerciale. Cette protection joue un rôle en particulier lors de la résiliation du contrat. Sans préjudice de clauses contractuelles contraires, les agents commerciaux ont ainsi droit à un délai de préavis équitable et, le cas échéant, à une indemnité appropriée. L'agent maritime qui intervient à titre ponctuel ou occasionnel pour un donneur d'ordre ne relève pas de ce régime légal.

7.37. La loi relative au contrat d'agence commerciale est la transposition de la directive européenne relative aux agents commerciaux[110], étant entendu que le législateur belge a élargi cette réglementation européenne, qui se limite aux agents actifs dans la vente de marchandises, pour l'étendre aux agents spécialisés dans les services[111], y compris, comme souligné lors de la préparation parlementaire, le transport[112]. Sans cet élargissement, les agents maritimes ne relèveraient donc pas, en Belgique, de cette législation européenne. Précisons, à cet égard, que les agents actifs dans le secteur des services, dont les agents maritimes, dans divers autres États membres, parmi lesquels la France[113], les Pays-Bas[114] et l'Allemagne (dans ce dernier pays, à titre complémentaire seulement)[115], sont également soumis aux règles européennes[116]. Cela n'est pas le

---

109 *M.B.* 2 juin 1995, telle que modifiée. Pour les commentaires concernant la loi, voir notamment Dambre, M., « De nieuwe Handelsagentuurovereenkomstenwet », *RW* 1995-1996, 1393-1414 ; Demolin, P. et Brulard, Y., *La nouvelle loi sur le contrat d'agence*, Diegem, Kluwer Éditions Juridiques Belgique, 1996, 130 p. ; Stuyck, J. et Maeyaert, P. (Éds.), *De handelsagentuurovereenkomst*, Bruges, die Keure, 1995, 151 p.

110 Directive 86/653/CEE du Conseil du 18 décembre 1986 relative à la coordination des droits des États membres concernant les agents commerciaux indépendants (*J.O.* 31 décembre 1986, L382/17).

111 L'art. 1.2. de la directive sur les agents commerciaux dispose :

> *Aux fins de la présente directive, l'agent commercial est celui qui, en tant qu'intermédiaire indépendant, est chargé de façon permanente, soit de négocier la vente ou l'achat de marchandises pour une autre personne, ci-après dénommée « commettant », soit de négocier et de conclure ces opérations au nom et pour le compte du commettant* (mise en évidence ajoutée).

112 *Doc. parl.*, Sénat, S.E. 1991-92, n° 355-1, 4 ; voir aussi Dambre, M., « De nieuwe Handelsagentuurovereenkomstenwet », *RW* 1995-1996, (1393), 1398-1399, n° 23 ; Maeyaert, P., « Toepassingsgebied van de wet, definitie handelsagent en onderscheid met andere tussenpersonen », in Stuyck, J. et Maeyaert, P. (Éds.), *De handelsagentuurovereenkomst,* Bruges, die Keure, 1995, (7), 15-16, n° 12.

113 Voir *infra*, n° 7.84.

114 Voir *infra*, n° 7.95.

115 Voir *infra*, n° 7.68.

116 Voir également les données dans Noels, D. « Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving. Een tussentijdse stand van zaken", LA Libert, (217), 221, n° 2.1 et dans Van Houtte, H. et Looyens, M., « Agentuurovereenkomsten met het buitenland », in Stuyck, J. et Maeyaert, P. (Éds.), *De handelsagentuurovereenkomst,* Bruges, die Keure, 1995, (99), 102, n° 3.

cas dans certains autres États, dont certains pays maritimes non négligeables tels que le Danemark, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, le Royaume-Uni et la Suède[117].

7.38. La question se pose de savoir si la position actuelle de l'agent maritime dans le contexte de la loi spécifique relative aux agences commerciales doit être modifiée par le Code belge de la Navigation. À cet égard, différentes options sont envisageables.

7.39. Une première option consisterait à déclarer la loi relative au contrat d'agence commerciale inapplicable à l'agent maritime et, éventuellement, à titre de remplacement, d'inclure un régime légal spécifique dans le Code belge de la Navigation. Cette possibilité existe maintenant que, comme expliqué ci-dessus, le législateur national est libre de déclarer les règles issues de la directive relative aux agents commerciaux applicables ou non à tous les agents actifs dans le domaine des services ou à certains d'entre eux. Autrement dit, le législateur belge n'est en aucun cas obligé de rendre les règles européennes applicables aux agents maritimes.

Un examen attentif permet de déduire que cette option doit être rejetée.

Tout d'abord, on constate que, de manière générale, la loi belge relative aux agences commerciales est considérée par les commentateurs comme un régime acceptable – bien qu'imparfait – voire, par certains, comme « l'un des plus complets et clairs » d'Europe[118].

Plus particulièrement, il a été observé dans la doctrine que l'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale n'a pas engendré d'augmentation significative des litiges en matière de résiliation de contrat des agents maritimes[119].

Sur demande, la Fédération nationale des associations d'agents et de courtiers maritimes de Belgique (NAVES) a également confirmé à titre non officiel ne pas avoir connaissance de problèmes particuliers concernant l'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale.

Enfin, on ne peut, à la lumière du principe d'égalité, notamment, que constater qu'il n'existe pas de motivation suffisante pour, en ce qui concerne les matières régies par la loi relative au contrat d'agence commerciale, et en particulier relativement à la protection octroyée à ces agents, traiter les agents maritimes de manière fondamentalement différente par rapport aux agents commerciaux actifs dans d'autres secteurs de services.

En conclusion, il n'y a aucun argument solide en faveur de l'option consistant à déclarer la loi relative au contrat d'agence commerciale non applicable aux agents maritimes et à instaurer pour eux un nouveau régime entièrement distinct.

7.40. Une deuxième option serait d'élargir le champ d'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale à *tous* les agents maritimes, y compris ceux qui ne sont pas actifs « de façon permanente », au sens de l'article 1er de la loi, cité plus haut[120]. À première vue, on pourrait penser que la non-application de la loi constitue une discrimination à l'encontre des agents actifs à titre ponctuel ou occasionnel.

---

117 Selon Noels, D., « Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving », LA Libert, (217), 221. D'autres sources plus récentes n'ont pas été consultées.

118 Voir notamment Noels, D., « Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving », LA Libert, (217), 220, n° 1.4 et les références qui s'y trouvent ; cf. toutefois la critiques dans Verbraeken, C. et de Schoutheete, A., « La loi 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale », *JT* 1995, (461), 469, n° 38.

119 Voir, en particulier, Noels, D., « Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving », LA Libert, (217), n° 3.1 et 234.

120 Voir *supra*, n° 7.36.

Un examen plus approfondi révèle que cette option ne peut être davantage étayée. Premièrement, il convient de noter que la directive relative aux agents commerciaux a elle-même trait aux intermédiaires actifs « de façon permanente » (art. 1.2). Cet aspect était déjà évoqué dans la proposition de directive initiale de la Commission européenne[121]. Concernant un cas dans lequel un intermédiaire était intervenu dans la conclusion et le prolongement annuel subséquent d'un seul contrat de charter pour un navire entre un commettant et un tiers, la Cour de justice a rendu le jugement suivant concernant la signification du caractère permanent obligatoire de la prestation de services :

> *25 Le nombre d'opérations conclues par l'intermédiaire pour ou au nom et pour le compte du commettant est normalement un indicateur de cette permanence. Comme l'a relevé la juridiction de renvoi, l'article 17, paragraphe 2, sous a), de la directive emploie le terme de client au pluriel. Toutefois, ainsi que M. l'avocat général l'a souligné [...], le nombre d'opérations n'est pas le seul facteur déterminant pour apprécier le caractère permanent du mandat conféré par le commettant à l'intermédiaire.*
>
> *26 Lorsqu'un intermédiaire a été chargé de conclure, pour ou au nom et pour le compte du commettant, un seul contrat, par la suite prorogé pendant plusieurs années, la condition de permanence posée par l'article 1er, paragraphe 2, de la directive exige que cet intermédiaire ait été chargé de manière permanente par le commettant de négocier les prorogations successives de ce contrat, à moins qu'il existe d'autres facteurs de nature à traduire l'existence d'un mandat permanent de négociation. Il appartient à la juridiction nationale de procéder aux constatations nécessaires à cet égard. La simple circonstance que l'intermédiaire ait entretenu des relations avec le commettant pendant toute la période contractuelle est, à elle seule, insuffisante pour démontrer l'existence d'un tel mandat.*
>
> *27 Il convient donc de répondre aux questions posées que l'article 1er, paragraphe 2, de la directive doit être interprété en ce sens que, lorsqu'un intermédiaire indépendant a été chargé de la conclusion d'un seul contrat, ultérieurement prorogé pendant plusieurs années, la condition de permanence prescrite par cette disposition exige que cet intermédiaire ait été chargé par le commettant de négocier les prorogations successives de ce contrat*[122].

Il apparaît donc que, pour la Cour, un mandat unique n'est pas suffisant pour entrer dans le champ d'application de la directive relative aux agents commerciaux. L'avocat général avait conclu, vu le but de la directive, que la notion d'agent commercial s'étend aux intermédiaires chargés de façon permanente de négocier des contrats et leurs prorogations, et donc pas aux intermédiaires qui n'exécutent qu'un mandat unique[123]. Nous pouvons donc en déduire que la directive européenne relative aux agents commerciaux n'est pas du tout prévue pour définir le statut des agents maritimes non permanents.

Deuxièmement, il s'avère qu'aucun des États membres étudiés n'a étendu l'application de sa législation nationale de transposition aux agents maritimes non permanents[124].

---

[121] Voir art. 2 de la Proposition de directive du Conseil relative à la coordination des droits des États membres concernant les agents commerciaux (indépendants) (*J.O.* 18 janvier 1977, n° C13/2).

[122] CdJ, 16 mars 2006, Poseidon Chartering BV/Marianne Zeeschip VOF, affaire C-3/04, *Jur.*, 2006, I-2505.

[123] Concl. de l'avocat général Geelhoed pour la CdJ, 16 mars 2006, Poseidon Chartering BV/Marianne Zeeschip VOF, affaire C-3/04, *Jur.*, 2006, I-2505, n^{os} 22-29. Au n° 25, l'avocat général décrit la finalité de la directive en ces termes :

> *rapprocher les réglementations des États membres relatives aux agents commerciaux dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché commun, en vue, en particulier, d'« assurer un niveau minimal de protection sociale des agents commerciaux », d'assurer la sécurité des opérations commerciales et de supprimer les obstacles à la conclusion transfrontalière de contrats d'agence.*

[124] Voir par ex. *infra*, n° 7.95 en ce qui concerne les Pays-Bas et n° 7.68 pour l'Allemagne.

Troisièmement, la doctrine nous apprend que, actuellement, le législateur belge a étendu au maximum le régime de protection contenu dans la directive sur les agents commerciaux, assurant aux agents maritimes une protection aussi large que possible[125].

Vu ces deux dernières constatations, une extension du champ d'application des règles européennes aux agents (maritimes) non permanents placerait la Belgique dans une position isolée en la matière, ce qui n'est pas souhaitable.

Une quatrième objection est que l'élargissement du champ d'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale aux services d'agence non permanents ne présenterait que peu d'utilité, étant donné que diverses dispositions contraignantes essentielles de cette loi – en particulier celles qui concernent la résiliation du contrat – ne sont, par nature, pertinentes que pour les contrats d'agence de longue durée.

Cinquième considération : à la lumière du principe d'égalité, il serait difficile de justifier un traitement différent de l'agent maritime occasionnel par rapport aux autres agents non permanents.

Pour toutes ces raisons, il faut en conclure que la deuxième option proposée doit également être rejetée.

7.41. Une troisième option – celle qui, logiquement, doit être choisie – consisterait à maintenir l'applicabilité limitée actuelle de la loi relative au contrat d'agence commerciale aux agents maritimes.

Dans un souci de transparence et de facilité d'utilisation de la législation, il est préférable – dans le droit fil d'une option légistique générale expliquée plus haut[126] – d'inclure dans le Code belge de la Navigation une référence explicite à la loi relative au contrat d'agence commerciale. Ceci pourrait contribuer à éviter le recours habituel à toutes sortes de prétextes dans le but de se soustraire à l'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale, par exemple l'argument – non pertinent – selon lequel l'agent maritime est rémunéré en partie sur la base d'une commission et en partie forfaitairement[127].

L'applicabilité de principe de la loi relative au contrat d'agence commerciale à l'agent maritime doit toutefois être nuancée dans le Code belge de la Navigation. Compte tenu de la spécificité de la fonction d'agent maritime et de l'incertitude juridique, plus amplement explicitée ci-dessous, concernant certaines de ses tâches[128], il convient de redéfinir les droits et obligations de l'agent maritime dans le Code belge de la Navigation en faisant en sorte qu'ils restent dans le droit fil de la loi relative au contrat d'agence commerciale tout en les affinant quelque peu. Aussi les articles 6 et 8 de la loi relative au contrat d'agence commerciale doivent-ils être rendus inapplicables aux agents maritimes, de sorte que seules les dispositions correspondantes et fortement analogues en termes de contenu soient reprises dans le Code belge de la Navigation. Un affinage similaire est souhaitable en ce qui concerne la prescription des actions civiles (art. 26 de la loi relative au

---

125 Voir notamment Noels, D., « Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving. Een tussentijdse stand van zaken », LA Libert, (217), 220, n° 1.4 et 222, n° 2.4 ; cf. dans le même sens Van Houtte, H. et Looyens, M., « Agentuurovereenkomsten met het buitenland », in Stuyck, J. et Maeyaert, P. (Éds.), *De handelsagentuurovereenkomst,* Bruges, die Keure, 1995, (99), 108, n° 12.

126 Voir Livre bleu 1, en particulier 142-146, nos 1.164-1.170.

127 Voir par exemple Anvers, 11 octobre 2004, B.V. Spliethoff's Bevrachtingskantoor/N.V. Giani & Muller, 2003 AR 1661, inédit.

128 Voir *infra*, nos 7.43 *sq*.

contrat d'agence commerciale)[129] et le régime en droit international privé (art. 27)[130]. En principe, les nouvelles règles à ce sujet dans le Code belge de la Navigation peuvent s'appliquer d'emblée aux agents maritimes qui ne sont pas des agents commerciaux au sens visé dans la loi relative au contrat d'agence commerciale. Cette égalité limitée entre les statuts « permanent » et « non permanent » des agents maritimes se justifie par la nature de l'activité concernée, qui en réalité est identique, par le fait que l'insécurité juridique quant aux points mentionnés touche tous les agents du navire et par le fait que cette égalité restreinte n'interfère en aucune manière avec les règles principales de la loi relative au contrat d'agence commerciale, à savoir celles qui ont trait à la protection des agents commerciaux.

7.42. En ce qui concerne spécifiquement le mandat de l'agent maritime non permanent, il n'est pas nécessaire de changer le principe – d'ailleurs d'ordre supplétif – de la révocation *ad nutum* du mandat (art. 2004 C.C.). Bien qu'il existe dans la jurisprudence et la doctrine françaises une tendance en ce sens, il ne semble pas justifié de disposer par loi que le mandat de l'agent maritime doit être reconnu d'utilité publique afin que la révocation *ad nutum* ne soit pas applicable[131].

- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT CERTAINS ASPECTS DE LA TÂCHE DE L'AGENT MARITIME, EN PARTICULIER POUR CE QUI EST DE SA COMPÉTENCE À RÉCEPTIONNER DES PIÈCES JURIDIQUES

7.43. Comme expliqué plus haut[132], il n'existe aucune sécurité juridique totale concernant la tâche de l'agent maritime.

On admet généralement qu'il est difficile de définir au sens large les mesures à prendre par l'agent maritime dans certains cas concrets[133], qui dépendent pour l'essentiel des usages dans le port où il travaille[134].

Dans les faits, les compétences précises de l'agent maritime sont fréquemment remises en question.

Ainsi la Cour d'appel d'Anvers a-t-elle dû confirmer que le mandat de l'agent maritime pour la perception du fret impliquait le suivi des débiteurs, duquel relève l'exercice de l'*exceptio non adimpleti contractus* et du droit de rétention au profit du commettant. L'agent peut, selon la Cour, fonder ces actions sur son obligation, reprise dans la loi relative au contrat d'agence commerciale (art. 6), de défense des intérêts et sur les usages commerciaux du secteur[135].

Au vu des discussions récurrentes, il est souhaitable de clarifier dans le Code belge de la Navigation les tâches normales de l'agent maritime.

C'est d'autant plus le cas pour le problème, très discuté dans la pratique juridique, de la réception de pièces judiciaires par l'agent maritime.

---

129 Voir *infra*, n^os^ 7.173 *sq*.
130 Voir *infra*, n^os^ 7.58-7.59 *sq*.
131 Concernant le mandat d'utilité publique, voir notamment Tilleman LG, 307 *sq*., n^os^ 548 *sq*.
132 Voir notamment *supra*, n° 7.19.
133 Manca, P., *International Maritime Law*, I, Anvers, European Transport Law, 1970, 253.
134 Voir notamment De Weerdt, I., « De scheepsagent », *JPA* 1993, (243), 243, n° 1 ; Van Doosselaere, G., « Les agents maritimes », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (92), 99 ; voir également *infra*, n^os^ 7.69 et 7.97.
135 Anvers, 19 mars 2001, N.V. Huktra/N.V. De Keyser Thornton et Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, inédit.

7.44. En effet, durant la première consultation basée sur le Livre vert *Nouvelle loi maritime belge*[136] (ci-après dénommé « Livre vert »), le problème le plus épineux auquel ont été confrontés les praticiens du droit s'est avéré concerner la signification des pièces de procédure à l'agent maritime. La question est en effet de savoir si le mandat de l'agent maritime inclut la capacité à recevoir des pièces judiciaires et extra-judiciaires au nom et pour compte du mandant. Ce point soulève un problème connexe, à savoir qu'il faut que la partie à laquelle on signifie des documents judiciaire ait élu domicile en Belgique.

7.45. Pour une bonne compréhension de la problématique, les dispositions pertinentes du Code judiciaire sont rappelées ci-dessous :

> Article 39
> *Lorsque le destinataire a élu domicile chez un mandataire, la signification et la notification peuvent être faites à ce domicile.*
> *Si la copie est remise au domicile élu en mains propres du mandataire, la signification est réputée faite à personne.*
> *La signification et la notification ne peuvent plus avoir lieu au domicile élu, si le mandataire est décédé, s'il n'y est plus domicilié ou s'il a cessé d'y exercer son activité.*
>
> Article 40
> *A ceux qui n'ont en Belgique ni domicile, ni résidence, ni domicile élu connus, la copie de l'acte est adressée par l'huissier de justice sous pli recommandé à la poste, à leur domicile ou à leur résidence à l'étranger et en outre par avion si le point de destination n'est pas dans un Etat limitrophe, sans préjudice des autres modes de transmission convenus entre la Belgique et le pays de leur domicile ou de leur résidence.*
> *La signification est réputée accomplie par la remise de l'acte aux services de la poste contre le récépissé de l'envoi dans les formes prévues au présent article.*
> *A ceux qui n'ont en Belgique ni à l'étranger de domicile, de résidence ou de domicile élu connus, la signification est faite au procureur du Roi dans le ressort duquel siège le juge qui doit connaître ou a connu de la demande; si aucune demande n'est ou n'a été portée devant le juge, la signification est faite au procureur du Roi dans le ressort duquel le requérant a son domicile ou, s'il n'a pas de domicile en Belgique, au procureur du Roi à Bruxelles.*
> *Les significations peuvent toujours être faites à la personne si celle-ci est trouvée en Belgique.*
> *La signification à l'étranger ou au procureur du Roi est non avenue si la partie à la requête de laquelle elle a été accomplie connaissait le domicile ou la résidence ou le domicile élu en Belgique ou, le cas échéant, à l'étranger du signifié.*
>
> Article 42
> *Les significations sont faites:*
> *[...]*
> *6° aux sociétés étrangères ayant la personnalité civile, à leur siège social, à leur succursale ou au siège d'opération qu'elles possèdent en Belgique;*
> *[...]*
>
> Article 861
> *Le juge ne peut déclarer nul un acte de procédure que si l'omission ou l'irrégularité dénoncée nuit aux intérêts de la partie qui invoque l'exception.*

---

136 Van Hooydonk, E. (Éd.), Livre vert *Nouvelle loi maritime belge*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p. ; à propos du Livre vert, voir Livre bleu 1, 26-27, n° 1.4.

Article 862
§ 1. La règle énoncée à l'article 861 n'est pas applicable à l'omission ou à l'irrégularité concernant :
[...]
6° la mention que la signification des exploits et des actes d'exécution a été faite à personne ou selon un autre mode fixé par la loi.
§ 2. Dans les cas prévus au § 1er et sous réserve de l'application de l'article 867, la nullité ou la déchéance est prononcée, même d'office, par le juge.

7.46. Jusqu'en 1989, la signification à l'égard d'un armateur établi à l'étranger pouvait être faite, de façon incontestée et valable, à son agent. La jurisprudence était unanime sur le fait que, « à Anvers, on avait toujours accepté que, en affaire maritime, une partie étrangère soit assignée à l'adresse du bureau de ses agents »[137]. La doctrine notait que « cela remonte en fait à la nuit du temps et ne donna guère lieu à difficultés »[138].

Le système correspondait aux nécessités pratiques de la procédure maritime, décrite comme suit par l'huissier de justice Dujardin :

> *Rekening houdend met de praktische realiteit dient [...] vastgesteld te worden dat de verschepers en/of goederenbelanghebbenden zelden, omzeggens nooit, de volledige maatschappelijke identiteit van de buitenlandse rederij of scheepvaartlijn (zoals zijn rechtspersoonlijkheid, volledige handelsbenaming, volledig adres en andere bijkomende gegevens) kennen of zelfs binnen kort tijdsbestek kunnen achterhalen; zij kennen enkel de scheepsagent met wie zij de vervoersovereenkomst sloten en de bijkomende (schade)aspecten behandelden.*
> *In zeevaartzaken wordt men steeds geconfronteerd met financieel belangrijke maar vooral dringende schadeclaims. In de praktijk rest er (onder meer) voor de gerechtsdeurwaarder, tussen het krijgen van de opdracht en de uitvoering ervan zeer weinig tijd; dergelijke opdrachten moeten veelal de dag zelf van het geven van de opdracht naar behoren worden uitgevoerd. Daarvoor is een uitgebreide en wereldwijde documentatie aangaande maritieme handelsactoren en zeeverzekeraars vereist. De opdrachtgever kan meestal slechts de naam van het terzake betrokken schip opgeven, en in het beste geval de naam van de rederij en/of scheepvaartlijn; uit het schadedossier blijkt meestal wel de naam van de terzake optredende scheepsagent. De instrumenterende gerechtsdeurwaarder neemt dan telefonisch contact op met de scheepsagent, die hem al dan niet bevestigt de terzake te betekenen dagvaarding of exploot ten gekozen woonplaats te aanvaarden voor rekening van zijn principaal, hetzij de rederij en/of de scheepvaartlijn*[139].

La façon décrite de signifier était basée sur la présomption d'une élection tacite de domicile par le commettant chez son agent maritime[140], domicile qui était dès lors présumé connu par les parties concernées.

7.47. Un arrêt inédit de la Cour d'appel d'Anvers du 25 octobre 1989, dans lequel une assignation signifiée au seul agent maritime a été déclarée totalement nulle, a provoqué un revirement de situation soudain[141]. Dans un arrêt du 20 décembre 1996, la Cour de cassation confirmait que la signification à un agent maritime mandataire, lorsque il ne peut être prouvé que domicile a été élu chez lui, n'est pas juridiquement valable, sans que l'armateur ne doive démontrer la moindre

---

137 Voir juge des saisies d'Anvers, 2 novembre 1972, *JPA* 1972, 334.
138 Roland, R., « Droit maritime et droit judiciaire », LA Putzeys, (317), 332.
139 Dujardin, R., « De betekening in het buitenland », in Nationale Kamer van Gerechtsdeurwaarders (éd.), *Aanleg en bevoegdheid - Betekening in het buitenland - Bewijs - Vaststelling - Dwangsom - Verantwoordelijkheid*, Diegem, Kluwer, 1996, (61), 78-79.
140 Dujardin, R., « De betekening in het buitenland », *o.c.*, 78.
141 Roland, R., « Droit maritime et droit judiciaire », LA Putzeys, (317), 334, avec référence à Anvers, 25 octobre 1989, A.R. 2548/86, inédit.

lésion d'intérêt[142]. Lorsque la signification est faite uniquement à l'armateur établi à l'étranger, elle peut également être frappée de nullité, puisque l'armateur peut opposer qu'il a bien élu domicile chez son agent en Belgique et parce que, selon l'article 40 C.jud., il y a obligation de signifier au domicile élu. La sanction de nullité reste d'application même si le choix unilatéral de domicile du destinataire n'a été ni explicitement, ni tacitement accepté par la partie qui signifie[143].

Depuis le changement susmentionné dans la jurisprudence, il n'est en pratique plus possible d'assigner un armateur étranger (uniquement) à l'adresse de son agent maritime en Belgique. Tenant compte de la jurisprudence en vigueur de la Cour de cassation, la Cour d'appel d'Anvers a résumé clairement la situation dans son arrêt du 19 mars 2001 :

> *dat in deze zaken tot voor kort een algemeen aanvaarde praktijk bestond om exploten, bestemd voor in het buitenland gevestigde rederijen of scheepvaartlijnen, te betekenen aan hun scheepsagent in België; dat de Belgische scheepsagent de gerechtelijke stukken in ontvangst neemt in zijn hoedanigheid van lasthebber van de in het buitenland gevestigde rederij of scheepvaartlijn; dat dit betekeningssysteem steunt op een vermoeden van stilzwijgende woonstkeuze door de principaal bij de scheepsagent; dat in de rechtspraak werd aanvaard dat de keuze van woonplaats stilzwijgend kan zijn en zijn oorsprong vindt in het mandaat zelf; dat, wanneer het exploot zonder protest werd aanvaard door de scheepsagent en wordt gevolgd door de verschijning in rechte van de rederij, de woonstkeuze resulteert uit een voldoende vaststaand vermoeden;*
> *Overwegende dat inmiddels het Hof van Cassatie (arrest van 20/12/1996) heeft beslist dat de onregelmatigheid die erin bestaat te dagvaarden aan het adres van de scheepsagent, terwijl de geadresseerde rederij betwist aldaar woonplaats te hebben gekozen, geen schending inhoudt van de nietigheidsbepalingen van de artikelen 40 en 862 §1, 6° van het Gerechtelijk Wetboek, maar een op zichzelf staande ongeldigheid is; dat bewijs van belangenschade derhalve niet langer is vereist;*
> *Overwegende dat het volgens de laatste rechtspraak niet langer volstaat zekerheid te hebben omtrent het feit dat een scheepsagent optreedt als lasthebber van een buitenlandse rederij, om daaruit het vermoeden af te leiden dat de rederij ook woonplaats heeft gekozen op het adres haar agent, alwaar betekeningen kunnen geschieden; dat tevens moet worden nagegaan of de agent beschikte over een bijzonder mandaat om de betekeningen in ontvangst te nemen;*
> *dat, indien de eisende partij de rederij dagvaardt op haar adres in het buitenland, deze laatste op grond van art. 40, in fine van het Gerechtelijk Wetboek kan opwerpen dat de dagvaarding absoluut nietig is omdat er diende gedagvaard te worden bij haar scheepsagent in België, waar zij woonplaats heeft gekozen; dat, wanneer er daarentegen wordt gedagvaard bij de Belgische scheepsagent, de buitenlandse rederij in de lijn van de recente rechtspraak kan betwisten aldaar woonplaats te hebben gekozen, zodat de dagvaarding opnieuw onregelmatig is;*
> *dat derhalve, gelet gelet op dit gebrek aan rechtszekerheid voor de eisende partij, een dubbele betekening, in het buitenland en bij de Belgische scheepsagent aangewezen is;*
> *Overwegende dat in casu de dagvaarding en het verzoekschrift tot hoger beroep werden betekend aan de Antwerpse agent van de rederij FRED OLSEN & C°, een vennootschap naar het recht van de staat Noorwegen en aldaar gevestigd;*
> *dat de betekening aan de scheepsagent werd gesteund op de niet betwiste omstandigheid dat de agent optrad als plaatselijke vertegenwoordiger en lasthebber van de rederij en op de algemeen aanvaarde praktijk dat akten bestemd voor de rederij rechtsgeldig aan de agent kunnen worden betekend; dat bovendien de agent de exploten in ontvangst had genomen en overgemaakt aan de rederij die in rechte verscheen;*

---

142 Voir, en particulier, Cass., 20 décembre 1996, *AC* 1996, 1241, *Pas.* 1996, I, 1312, *RW* 1996-1997, 1403, avec note Broeckx, K., « Betekening in maritieme zaken: extra waakzaamheid geboden » ; cf. Cass. antérieure, 21 janvier 1994, *DET* 1995, 599. Voir également Cass., 22 juin 2007, www.cass.be

143 Voir notamment Cass. 10 octobre 1971, *AC* 1972, 361, note E.K., *Pas.*, 1972, I, 356, *RW* 1971-72, 1143, avec note X., *JT* 1972, 340.

dat appellante evenwel in gebreke blijft aan te tonen dat deze scheepsagent beschikte over een bijzonder mandaat om de betekening van de exploten te ontvangen; dat bovendien overeenkomstig art. 39 van het Gerechtelijk Wetboek de betekening slechts mag geschieden aan de woonplaats van de lasthebber, als de geadresseerde daar woonplaats heeft gekozen, wat in casu door de rederij wordt ontkend;
dat derhalve, gezien in casu noch de dagvaarding, noch het verzoekschrift tot hoger beroep was betekend, noch aan de persoon, noch aan de woonplaats, noch aan de gekozen woonplaats, maar aan een lasthebber bij wie geen woonplaats was gekozen, er niet rechtsgeldig werd gedagvaard, noch rechtsgeldig hoger beroep werd aangetekend;
dat er derhalve geen schending is van de artikelen 860, 43,4° en 862, §1, 9° van het Gerechtelijk Wetboek, omdat deze bepalingen geen betrekking hebben op de vastgestelde onregelmatigheid; dat, gezien het hier gaat om op zichzelf staande onregelmatigheden, bewijs van belangenschade derhalve niet is vereist;
Overwegende dat dienvolgens zowel de dagvaarding als het verzoekschrift tot hoger beroep in zoverre gericht tegen tweede geïntimeerde niet rechtsgeldig is geschied[144]*;*

Cette analyse par la Cour d'appel est d'autant plus importante que cette dernière invoque sans détours « l'insécurité juridique de la partie requérante », qui, par souci de sécurité, devait procéder à une double signification, à l'étranger chez l'armateur et en Belgique chez l'agent maritime.

7.48. La jurisprudence de la Cour d'Anvers est restée constante au cours des dernières années. Ainsi un arrêt du 6 novembre 2006 était-il motivé avec concision :

[...] om rechtsgeldig te kunnen betekenen bij de scheepsagent/lasthebber van de principaal, zijn twee cumulatieve voorwaarden vereist, nl. dat de rederij/principaal woonplaats heeft gekozen bij zijn scheepsagent/lasthebber, en dat deze laatste daartoe over een bijzonder mandaat beschikt, hem of haar verleend door de rederij/principaal[145]*.*

Une action en production du contrat d'agence commerciale n'est, selon le même arrêt, pas pertinente puisque, même en présence d'un mandat spécifique, il faudrait encore que l'agent maritime apporte la preuve d'une élection de domicile. Le demandeur ne peut pas non plus parler de mandat apparent et invoquer la théorie de la confiance puisqu'il lui incombe un devoir d'instruction, ainsi que la charge de la preuve concernant le fait qu'il ignorait ou ne pouvait raisonnablement savoir que le pouvoir de représentation apparent ne correspondait pas à la réalité. Enfin, la Cour a rejeté l'argument selon lequel l'agent maritime constitue un « siège d'exploitation » et/ou une « succursale » de l'armateur en Belgique, au sens de l'article 42, 6° C. jud. [146]:

Een scheepsagent [...] kan niet als een "bedrijfszetel" en/of "filiaal" van haar principaal [...] worden aangemerkt. Een scheepsagent is integendeel de aangeduide vertegenwoordiger in een wel bepaalde haven van een of meer rederijen, wiens taak uit een aantal vertegenwoordigingshandelingen bestaat, die zowel van administratieve aard als van verbintenisrechtelijke aard zijn.

Par rapport à ce qui précède, il convient de noter que la Cour, dans un arrêt du 28 février 2000, avait décidé qu'un armateur étranger pouvait, sur la base de l'article 42, 6°, C. jud., être assigné chez une personne juridique propre qui défend ses intérêts en Belgique[147]. En l'espèce, il s'agissait d'une assignation de l'armateur français CGM auprès de la société belge CGM Benelux. Il n'est

144 Anvers, 19 mars 2001, N.V. Huktra/N.V. De Keyser Thornton en Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, inédit ; cf. notamment Anvers, 13 décembre 1999, *JPA* 2000, 641.
145 Anvers, 6 novembre 2006, Saoudi Iron and Steel Company et OberÖsterreichische Versicherung A.G. /GmbH Martrade Shipping & Transport, 2005/AR/1955, inédit.
146 En réalité, les termes « siège social », « succursale » et « siège d'opération » sont utilisés dans l'article de loi visé.
147 Anvers, 28 février 2000, N.V. Maas Intermodal Systems/N.V. Noord Natie Terminals et Compagnie Générale Maritime (CGM), 1999/RK/253, inédit.

pas précisé si, à cet égard, la Cour a tenu compte du fait qu'il s'agissait visiblement d'une agence « intégrée ».

7.49. Une signification au procureur du Roi sur la base de l'article 40 C. jud. ne constitue généralement pas une solution, car une telle signification – qui ne peut se faire qu'en cas de circonstances exceptionnelles – est également considérée comme « non avenue » lorsque le requérant était censé connaître le domicile ou lieu de résidence. La preuve de cette connaissance, ou celle du fait que le demandeur devait disposer de cette connaissance, doit néanmoins être apportée par la partie qui l'invoque bien que, pour le propriétaire du navire, il suffise d'alléguer les possibilités dont disposait le requérant d'acquérir cette connaissance (par exemple, exécuter une recherche standard sur Internet ou se renseigner auprès de l'agent maritime ou du P & I Club)[148]. Des données employées précédemment, le cas échéant des pièces de procédure ou pièces à conviction seulement connues par des conseils étrangers, peuvent également servir à démontrer la connaissance de l'adresse[149].

7.50. La doctrine critique franchement et unanimement la situation actuelle[150], évoquant même un « chaos juridique »[151].

Outre l'insécurité judiciaire, il convient surtout de noter l'inefficacité de la réglementation actuelle, qui pousse toujours à procéder à une double signification, ralentit la procédure judiciaire en exigeant une signification à l'étranger qui nécessite le respect des délais de distance, nécessite de longues et parfois vaines recherches visant à déterminer le siège social de l'armateur, engendre des frais inutiles, du fait que les frais de signification sont toujours à charge du demandeur et qu'il faille procéder à des traductions, et s'avère, en fin de compte, désavantageuse pour les prestataires locaux de services commerciaux et pour les mandants, nuisant ainsi à l'attractivité des ports et à celle du secteur des services dans le domaine juridico-maritime. Indépendamment des aspects juridiques formels, il faut donc conclure, en tenant compte des intérêts en jeu, que la situation actuelle n'est pas acceptable[152].

7.51. À cet égard, il convient également de souligner que la possibilité de procéder à des significations auprès de l'agent maritime est explicitement reconnue dans divers textes de loi belges et étrangers.

D'abord, l'article 1548 C. jud. relatif à l'ordre qui précède la saisie-exécution sur des navires de mer et bateaux intérieurs :

---

148 Voir Comm. Anvers, 20 janvier 2010, NV Amlin Corporate Insurance et NV Arcelor Logistics Belgium/Golden Glow Steamship Inc., A/08/07792, inédit ; cf. dans le même sens Comm. Anvers, 19 juin 2008, Sungu Jean/Compagnie Maritime du Congo (CMDC), A/06/9685, inédit.

149 Voir Comm. Anvers, 2 mars 2004, BIT Company et S.A. Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance/N.V. Unie van Redding- en Sleepdienst - URS België, A/01/12659, inédit, confirmé par Anvers, 26 mars 2007, 2004/AR/1456, inédit.

150 Voir Broeckx, K., « Betekening in maritieme zaken: extra waakzaamheid geboden », note sous Cass., 20 décembre 1996, *RW* 1996-1997, (1404), 1406, n° 10 ; Broeckx, K., « Woonstkeuze bij de betekening aan de scheepsagent », *TVR* 1998, (127), 129, n° 9 ; Broeckx, K., « De gevolgen van de woonstkeuze bij een lasthebber in maritieme en andere geschillen », LA Huybrechts, (43), 52-54 ; Dujardin, R., « De betekening in het buitenland », in Nationale Kamer van Gerechtsdeurwaarders (éd.), *Aanleg en bevoegdheid - Betekening in het buitenland - Bewijs - Vaststelling - Dwangsom - Verantwoordelijkheid*, Diegem, Kluwer, 1996, (61), 79-80 ; Roland, R., « Droit maritime et droit judiciaire », LA Putzeys, (317), 334-336 ; Smets, A., « Ger.W. Art. 39 », *OGR*, Fascicule 75 (18 juin 2009), 9-11, n° 13 ; cf. Noels TT, 160-161, n° 285.

151 Roland, R., « Droit maritime et droit judiciaire », LA Putzeys, (317), 333.

152 L'argument invoqué ci-dessus, selon lequel, dans de nombreux cas, les requérants ne disposent pas du temps nécessaire pour retrouver l'identité et le domicile de l'armateur, doit toutefois être nuancé dans les cas où il ne s'agit pas d'une question urgente.

Lorsque le bâtiment n'est pas la propriété du débiteur, le commandement est en outre signifié au propriétaire ou à l'agent du propriétaire du bâtiment, lorsqu'il a ses bureaux dans le port[153].

En outre, 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[154] prévoit que les procès-verbaux sont envoyés « au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique ainsi qu'au procureur du Roi compétent » (art. 15, sixième alinéa). L'Exposé des motifs du projet de loi concerné mentionne à cet égard :

Si un procès-verbal est dressé à l'encontre du commandant d'un navire étranger, il est inutile de l'envoyer à son domicile ou dans un quelconque pays lointain. Il y a lieu de citer, en l'occurrence, l'agent maritime, en tant que représentant de l'armateur en Belgique. Le plus souvent, il ne sera pas non plus possible de remettre le procès-verbal au commandant, étant donné que la plupart des navires ne restent que quelques heures dans le port. Si le procès-verbal donne lieu à des poursuites judiciaires, il faudra convoquer aussi l'agent maritime, en tant que représentant de l'armateur, et non le capitaine qui sera soit en mer soit dans un port étranger[155].

Il a été noté dans la doctrine que cette interprétation se fonde à tort sur un mandatement légal général de l'agent maritime en matière de droit procédural[156]. Quoi qu'il en soit, cette réglementation démontre que le législateur estime déjà que réceptionner même les pièces pénales relève du mandat normal de l'agent maritime. *A fortiori*, il ne peut y avoir d'opposition de principe à un mandatement légal explicite sur le plan civil.

Comme nous le constaterons plus loin, diverses législations étrangères, notamment en France[157], en Italie[158] et au Chili[159], autorisent explicitement la citation de l'armateur chez l'agent maritime.

Ces exemples démontrent qu'aucune opposition de principe ne peut s'élever face à une intervention législative.

7.52. Par ailleurs, un nouveau régime légal doit également prendre en considération certains risques.

Si le mode de signification chez l'agent maritime, autrefois validé par la jurisprudence, favorisait l'efficacité de la procédure, elle n'en impliquait pas moins certains risques. Dans les cas où il n'y avait pas de mandat spécifique et d'élection de domicile, il existait un risque de violation grave des

---

153 Pour le contexte général de la disposition, voir Delwaide SB, 251-252, n° 207.

154 *M.B.* 29 mai 1999.

155 *Trav. parl.*, Chambre, 1998-99, n° 2045/1, 10.

156 On peut y lire plus précisément :

O.i. is het enigszins bevreemdend dat de scheepsagent door de wetgever blijkbaar wordt beschouwd als een wettelijke vertegenwoordiger van een gezagvoerder of een andere overtreder. Een scheepseigenaar of reder is er niet toe verplicht in Belgische havens een agent aan te stellen, laat staan dat deze agent door de wet in het algemeen zou worden beschouwd als een wettelijke vertegenwoordiger. De vertegenwoordigingsbevoegdheid van de agent berust op een contractuele opdracht die overigens door allerlei oorzaken beperkt kan zijn in de tijd. Wat de scheepvaartcontrole met het proces-verbaal moet doen wanneer de opdracht van de scheepsagent ondertussen werd beëindigd, of wanneer de agent door een andere werd vervangen, is niet duidelijk. Ook de strafprocesrechtelijke aspecten van de besproken regeling en i.h.b. van de oproeping van de agent voor het strafgerecht verdienen o.i. een nader onderzoek (Van Hooydonk, E., « De publiekrechtelijke context van de scheepsagentuur », in Van Hooydonk, E., (éd.), *Expediteurs en scheepsagenten,* Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2003, (145), 165, auquel a été ajouté l'erratum selon lequel la loi date du 3 mai 1999 et non du 3 mai 1995).

157 Voir *infra*, n° 7.87.

158 Voir *infra*, n° 7.99.

159 Voir *infra*, n° 7 102.

droits de défense du commettant. Si l'assignation était signifiée chez l'agent maritime et que celui ci – pour une raison quelconque – négligeait d'en informer le commettant, ce dernier pouvait être condamné par défaut. Si l'agent maritime chez qui le jugement par défaut était ensuite signifié n'avertissait à nouveau pas son commettant, il en découlait un titre exécutoire à l'insu du commettant qui se trouvait alors exposé aux mesures d'exécution, telles que la saisie du navire.

Par ailleurs, la présomption de l'élection de domicile impose une charge supplémentaire et une lourde responsabilité à l'agent maritime qui n'a agi qu'à titre unique pour un navire auquel il est arrivé d'accoster dans son port (généralement un *tramper*) et pour lequel il n'entretient de lien permanent ni avec le propriétaire ni avec l'armateur ni avec l'affréteur.

Plus généralement, il convient aussi de souligner que les significations aux agents maritimes peuvent être adressées à plusieurs parties, allant du propriétaire du navire au NVOCC, en passant par l'affréteur. En outre, un navire peut être représenté par plusieurs agents. En cas de signification à un agent maritime, il existe un risque important que les pièces soient transmises au mauvais commettant ou même que l'agent ne connaisse pas le destinataire concerné. Ainsi des mises en garde quant au risque élevé d'erreurs ont-elles été formulées lors d'une concertation informelle entre des experts des secteurs de l'agence maritime et de l'armement.

Soulignons, en outre, que de nombreux contrats d'agence maritime préétablis, surtout ceux qui sont rédigés par les armateurs, stipulent clairement que l'agent n'est pas habilité à prendre réception de pièces de procédure. C'est également le cas des contrats d'agence utilisés par des armateurs belges tels que Delphis et Safmarine Container Lines.

Enfin, une présomption générale d'élection de domicile paraît inéquitable à l'égard de l'agent maritime dont le contrat a été résilié, parfois dans une situation de désaccord, et qui, malgré tout, se voit obligé de poursuivre sa représentation sur le plan judiciaire jusqu'à ce que toutes les actions possibles à l'encontre de son ancien donneur d'ordre soient éteintes par suite de prescription.

Ces considérations annexes ne constituent cependant pas des objections suffisantes à l'introduction d'un régime légal qui, par principe, rende possibles les significations chez l'agent maritime. Elles impliquent néanmoins la recherche d'une réglementation réfléchie et élaborée qui tienne compte de tous les intérêts en jeu et garantisse un fonctionnement aisé du nouveau régime sans risques trop importants.

Nous reviendrons brièvement, ci-dessous, sur les discussions relatives au problème identifié lors de la première consultation[160]. Dans le cadre des commentaires sur l'article 7.10 proposé, les scénarios législatifs concernant cette problématique seront comparés.

7.53. Bien qu'il existe, dans divers autres pays, des exemples de ce type de réglementation, personne, en Belgique, n'avait, jusqu'à ce jour, réclamé l'instauration d'une compétence légale générale, pour l'agent maritime, à agir en tant que partie requérante pour le compte du commettant ou, en d'autres termes, la création d'un mandat légal *ad litem* digne de ce nom. À l'occasion de contacts informels avec des experts des secteurs de l'armement et de l'agence maritime, il a été confirmé qu'il est préférable de s'en remettre, pour cette question, à la liberté contractuelle et qu'une intervention législative en la matière n'est pas souhaitable. Nous ne reviendrons donc plus sur cette question dans la suite du texte.

[160] Voir *infra*, n° 7 107.

- MANQUE D'HARMONISATION ENTRE LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DE L'AGENT MARITIME ET CELUI DU MANUTENTIONNAIRE

7.54. Comme expliqué ci-dessous[161], l'agent maritime est qualifié de mandataire par le droit belge actuel.

La responsabilité du mandataire est régie par le Code civil (art. 1991-1992)[162]. En conséquence repose sur l'agent maritime, par rapport à son mandant, une obligation de moyen ainsi qu'une responsabilité connexe en cas de faute. La responsabilité de l'agent maritime peut, bien entendu, être décrite plus amplement dans le contrat. En pratique, les contrats standard internationaux, anversois et étrangers contiennent, d'ordinaire, des clauses d'exonération très poussées[163] et, dans le cas où aucune exonération ne s'applique, une clause de garantie[164] et/ou de limitation de la responsabilité. Cette dernière limite la responsabilité contractuelle de l'agent maritime à la rémunération qu'il perçoit[165] ou à un certain multiple de cette rémunération[166].

À première vue, il n'existe pas de motif contraignant de régler légalement, ne serait-ce qu'à titre supplétif, la responsabilité contractuelle de l'agent maritime.

Dans les cas où le droit belge est appliqué, les règles de droit commun relatives à la responsabilité du mandataire s'avèrent offrir un niveau raisonnable de sécurité juridique tout en ne suscitant que peu de controverse[167]. La jurisprudence spécifique à la responsabilité contractuelle de l'agent maritime en droit belge et, particulièrement, en ce qui concerne la validité des clauses d'exonération et de limitation, est très peu fournie. Apparemment, ces questions ne font que rarement, voire jamais, l'objet de litiges ou sont plutôt traitées par voie extrajudiciaire ou d'arbitrage[168]. D'ailleurs, cet arbitrage sera souvent exercé à l'étranger, moyennant l'application d'un droit étranger, en particulier le droit anglais[169]. La jurisprudence belge publiée ne fournit donc aucun argument susceptible d'appuyer l'introduction d'un régime légal spécifique en matière de responsabilité contractuelle de l'agent maritime.

---

161 Voir *supra*, n^os^ 7.18 *sq*.

162 Ces dispositions précisent :

> Art. 1991.
> *Le mandataire est tenu d'accomplir le mandat tant qu'il en demeure chargé, et répond des dommages-intérêts qui pourraient résulter de son inexécution.*
> *Il est tenu de même d'achever la chose commencée au décès du mandant, s'il y a péril en la demeure.*
>
> Art. 1992
> *Le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion.*
> *Néanmoins la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire.*

163 Voir et cf., par ex., les art. I.C.4, 6 et 7 des conditions générales de la Fédération maritime d'Anvers et l'art. 8 des Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden.

164 Voir, par ex., l'art. 4.04 du Standard Liner Agency Agreement de FONASBA.

165 Voir, par ex., l'art. I.B des conditions générales de la Fédération maritime d'Anvers et l'art. 8 des Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden.

166 Voir, par ex., l'art. 7 des Standard Port Agency Conditions de FONASBA (deux fois et demie les *agency fees* pour le navire concerné).

167 Pour un tour d'horizon récent et clair des obligations et de la responsabilité du mandataire, voir Wéry, P., *Le mandat,* Brussel, Larcier, 2000, 142 *sq*, n^os^ 90 *sq*.

168 Voir la clause d'arbitrage à l'art. III.L des conditions générales de la Fédération maritime d'Anvers.

169 Voir art. 7.01 du *General Agency Agreement (for Liner Services)* de FONASBA datant de 1993. Dans d'autres conditions FONASBA plus récentes, l'application des droit et arbitrage anglais à Londres n'est pas explicitement imposée.

En outre, il arrive rarement, voire jamais, que, en cas de contrat d'agence maritime, la responsabilité des parties ne soit pas régie par des dispositions contractuelles élaborées. Dès lors, un cadre légal supplétif semble, dans cette optique également, n'apporter qu'une faible valeur ajoutée.

Troisièmement, les experts de la Fédération maritime d'Anvers ont également indiqué, lors d'une concertation informelle, que l'instauration d'un régime légal spécifique ne répondrait à aucun besoin spécifique. Il a même été suggéré qu'il serait sage de s'abstenir de légiférer en la matière. D'ailleurs, lors de la consultation relative au Livre vert, aucune autre personne interrogée n'a réellement insisté sur le besoin de régulation[170].

Quatrièmement, les indications ci-dessous concernant les droits étrangers montrent que l'introduction, en Belgique, d'une limitation légale spécifique de la responsabilité des agents maritimes ne peut être étayée par des arguments solides en termes de droit comparé et se traduirait par un écart significatif, quel que soit le contenu du régime de responsabilité, entre le Code belge de la Navigation et les usages en vigueur au niveau international, y compris dans les pays voisins.

Cinquièmement, compte tenu du manque de pratique législative cohérente à l'étranger et de la variabilité des conditions standard disponibles, développer un statut de légal de responsabilité spécifique pour l'agent maritime serait une tâche bien ardue. Aucun standard international n'est exploitable en la matière. Les choix de fond à réaliser seraient de toute façon plutôt arbitraires.

7.55. La problématique plus générale concernant la validité des conditions contractuelles générales dans le secteur maritime et portuaire, pour laquelle une solution est proposée ailleurs[171], ne constitue pas davantage un argument en faveur de l'introduction d'un régime légal de responsabilité. En admettant que les conditions standard actuelles en matière d'agence maritime devraient, conformément au nouveau régime légal proposé, être considérées comme obligatoires par principe dans un cas concret, la question se poserait ensuite de savoir si, dans le cadre de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, les clauses d'exonération ou de limitation de la responsabilité qu'elle contient ne seraient pas excessives. Un régime légal supplétif de la responsabilité contractuelle de l'agent maritime n'est toutefois pas indispensable pour clarifier ce problème. En effet, sont incorporés dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation des critères spécifiques et flexibles de nature à évaluer le caractère « excessif » des clauses contractuelles d'exonération et de limitation (voir, en particulier, l'art. 2.13).

7.56. La qualification, commentée ci-dessus, de l'agent maritime en tant que mandataire exerce également un impact sur la responsabilité de l'agent maritime à l'égard de tiers, dont les intéressés à la cargaison : l'immunité relative que la Cour de cassation a accordée, par son arrêt du 7 décembre 1973[172], aux agents d'exécution d'un cocontractant[173] ne trouve pas, selon une jurisprudence constante, d'application dans la relation juridique entre l'agent maritime et le cocontractant de son commettant car, par définition, l'agent maritime mandataire n'est pas un agent d'exécution[174]. L'agent maritime est, pour les fautes commises dans l'exercice de son mandat, responsable à l'égard des tiers qui subissent un préjudice né de ces fautes, même s'il s'agit

170 Voir à ce sujet *infra*, nos 7.105 *sq*.
171 Voir à nouveau le Livre bleu 2.
172 Voir *supra*, n° 7.30.
173 Voir *infra*, n° 7.188.
174 Voir notamment Anvers, 30 septembre 1981, *JPA* 1981-82, 457 (confirmation par Comm. Anvers, 31 janvier 1978, *JPA* 1977-78, 369) ; Anvers, 25 avril 1995, *DET* 1995, 503 ; Anvers, 19 mars 2001, N.V. Huktra/N.V. De Keyser Thornton et Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, inédit ; voir aussi, notamment, De Weerdt, I., « De scheepsagent », *JPA* 1993, (243), 245-248, nos 3-6 ; Noels TT, 127-129, n° 236.

de cocontractants du commettant. En outre, l'agent maritime ne peut invoquer aucune exonération ou limitation spécifique de sa responsabilité.

Libouton est d'avis que la distinction de traitement entre l'agent maritime et l'agent d'exécution – généralement, un manutentionnaire – n'est pas défendable :

> *L'on peut certes souhaiter une interprétation restrictive de la quasi-immunité accordée par la Cour de cassation à l'agent d'exécution, mais l'on aperçoit mal le fondement de la distinction opérée entre l'agent d'exécution, chargé de l'exécution matérielle de tout ou partie des tâches du transport, et le mandataire, chargé par le transporteur de tout ou partie des tâches juridiques nécessaires à l'exécution du transport: comment justifier que seul le premier ne soit, selon l'arrêt du 7 décembre 1973 de la Cour de cassation, pas un tiers au regard de l'exécution du contrat*[175] *?*

Compte tenu de la critique énoncée, on pourrait, de prime abord, envisager de réévaluer, dans le Code belge de la Navigation, la responsabilité de l'agent maritime vis-à-vis des tiers.

Le choix n'est pas pour autant évident. Premièrement, il est proposé, dans le chapitre, commenté ci-dessous, de l'Ébauche de Code belge de la Navigation relatif à la manutention[176], d'annuler la jurisprudence du « *stuwadoorsarrest* » relative à ce type de service, ce qui implique que l'argumentation développée au sujet d'un traitement inégal des agents maritimes perd une grande partie de son fondement. Deuxièmement, il ressort d'une étude restreinte de droit comparé que les régimes légaux de responsabilité spécifiques de l'agent maritime vis-à-vis de tiers sont particulièrement rares au niveau international. Le seul exemple connu est la législation française relative au *consignataire de navire* – qui ne peut être comparé qu'à quelques égards à l'agent maritime belge – dont la responsabilité en cas de perte ou dommages à la cargaison s'aligne, sur le plan légal, sur celle du manutentionnaire ; pour les autres cas de responsabilité, c'est le droit commun qui s'applique en France[177]. Troisièmement, il faut tenir compte du fait que l'introduction d'un régime légal spécifique pourrait s'accompagner de problèmes de délimitation et, inévitablement, de difficultés d'interprétation, surtout en ce qui concerne la position des tiers. Logiquement, une distinction devrait donc être opérée selon que l'agent maritime agit ou non dans le cadre de son rôle spécifique d'agent maritime. Par exemple, il ne semble pas justifiable d'accorder à l'agent maritime un régime de responsabilité plus favorable dans le cas d'une faute quelconque (par exemple, des accidents de roulage).

Compte tenu des considérations qui précèdent et des dispositions relatives à la manutention reprises ailleurs dans le Code belge de la Navigation, on peut conclure qu'il existe seulement un besoin d'harmonisation entre la position de l'agent maritime et le nouveau régime de responsabilité du manutentionnaire en ce qui concerne la perte de ou les dommages à la cargaison ou aux moyens de transport présents sur un terminal. Il n'est pas souhaitable, en particulier, que, lorsqu'un agent maritime s'occupe de la cargaison *subsidiairement* à sa tâche principale et que son contrat ne peut dès lors pas être qualifié de contrat de manutention au sens de l'article 7.1, 2°[178], il soit soumis, à l'égard de tiers, à un régime de responsabilité plus strict – plus précisément un régime sans exonération et limitation de la responsabilité – que celui auquel est soumis le véritable manutentionnaire, qui prend en charge la cargaison *à titre principal*.

---

175 Libouton, 144-145, n° 9.
176 Voir *infra*, nos 7.177 *sq*.
177 Voir *infra*, n° 7.89.
178 En ce qui concerne le critère de la tâche principale, voir l'art. 7.1, 2°, commenté *infra*, en particulier les nos 7.287 et 7.289.

Afin de résoudre ce problème, il n'est toutefois ni souhaitable ni nécessaire de stipuler dans le Code belge de la Navigation que l'agent maritime qui – à titre subsidiaire ou principal – assure des tâches de manutention assume, par rapport à la cargaison, la même responsabilité (limitée) qu'un manutentionnaire. Une telle assimilation est à éviter car elle soulèverait la question de savoir pourquoi elle n'est pas directement étendue aux expéditeurs et autres intermédiaires ou auxiliaires qui assurent des tâches de manutention à titre subsidiaire. Deuxièmement, il serait bien plus simple, d'un point de vue légistique, d'étendre le régime de responsabilité contraignant, établi dans un souci de protection des tiers et repris dans le chapitre relatif à la manutention, à *tous* les cas de manutention, que la tâche de manutention constitue, dans le cadre des accords contractuels passés avec le donneur d'ordre, une tâche principale ou subsidiaire.

7.57. En conclusion de l'analyse qui précède du régime de responsabilité actuel, il ne semble nécessaire d'aligner le statut en matière de responsabilité de l'agent maritime que sur celui du manutentionnaire. En d'autres termes, il convient, en particulier, de faire en sorte que l'agent maritime qui s'occupe de la cargaison à titre subsidiaire assume la même responsabilité à l'égard des tiers qu'un manutentionnaire ordinaire. Concernant les autres aspects du régime de responsabilité de l'agent maritime, aucune intervention législative impérieuse n'a été identifiée. La liberté contractuelle doit s'appliquer à la relation entre l'agent maritime et son commettant, tandis que la responsabilité extracontractuelle autre que la charge matérielle de la cargaison doit être régie par le droit commun.

- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT LE RÉGIME DE DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ DES AGENTS MARITIMES

7.58. Le droit applicable au contrat d'agence maritime doit être défini sur la base du Règlement Rome I.

En vertu de ce dernier, le contrat d'agence (maritime) est un « contrat de prestation de services » qui, à défaut de choix de la loi, est en principe « régi par la loi du pays dans lequel le prestataire de services a sa résidence habituelle » (art. 4.1, b), du Règlement Rome I)[179].

Néanmoins, l'article 27 de la loi belge relative aux agences commerciales dispose :

> *Sous réserve de l'application des conventions internationales auxquelles la Belgique est partie, toute activité d'un agent commercial ayant son établissement principal en Belgique relève de la loi belge et de la compétence des tribunaux belges.*

L'interprétation et l'utilité de cette disposition légale font continuellement l'objet de controverse. Certains aspects ne sont pas clairs, à savoir, notamment, si le droit belge est applicable ou seulement la loi relative au contrat d'agence commerciale, quelles dispositions de cette dernière

[179] Voir, notamment, en ce qui concerne le contrat d'agence commerciale en général, De Meyer, J. et Erauw, J., « Het recht van toepassing op verbintenissen uit overeenkomst volgens de nieuwe Rome I-Verordening », in Erauw, J. et Taelman, P. (Éds.), *Nieuw internationaal privaatrecht: meer Europees, meer globaal,* Malines, Wolters Kluwer, 2009, (275), 307, n° 51. En vertu de la convention de Rome, il fallait se fonder sur la loi de l'État dans lequel était établi le siège d'opération de l'agent maritime. Bien que les litiges relatifs au contrat d'agence maritime soient souvent tranchés par l'arbitrage de Londres, avec application du droit anglais, certaines clauses de choix de la loi reprises dans les conditions FONASBA s'inspirent du droit de l'État dans lequel l'agent maritime exerce ses activités, ces conditions accordant une certaine marge à l'application des règles nationales relatives à la protection de l'agent maritime (voir Mankowski, 453-455 ; Noels, D., « Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving. Een tussentijdse stand van zaken », LA Libert, (217), 231-233).

ont le statut de règles d'application immédiate et s'il peut se justifier que cette loi contienne des lois de police au sens de l'article 9 du Règlement Rome I[180].

Bien entendu, la problématique visée n'est pas spécifique à la position de l'agent maritime, et une révision du régime légal général de l'agence commerciale dans le cadre de l'introduction du nouveau Code belge de la Navigation n'est pas souhaitable. En outre, le caractère international du secteur de l'agence maritime et l'approche plutôt restrictive des lois de police dans le Règlement Rome I[181] n'appellent pas forcément à l'introduction de nouvelles lois de police belges en la matière. Il ne convient pas davantage de déclarer la loi de police citée, et visée à l'article 27 de la loi belge relative aux agences commerciales, également applicable aux agents maritimes qui ne sont pas des agents commerciaux au sens de cette loi[182].

Compte tenu de ce qui précède, il est décidé de ne pas modifier l'article 27 de la loi belge relative aux agences commerciales et de ne pas interférer avec cette disposition dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

7.59. Le Règlement Rome I ne s'applique pas à la compétence de représentation de l'agent (art. 1.2, g).

À ce sujet, le Code de droit international privé prévoit :

> Art. 108. Droit applicable à l'effet de la représentation à l'égard de tiers.

---

[180] Voir et cf. à ce sujet, notamment, Demolin, P. et Brulard, Y., *La nouvelle loi sur le contrat d'agence,* Diegem, Kluwer, 1996, 13-17, n° 80 ; Erauw, J., *Internationaal privaatrecht,* Malines, Kluwer, 2009, 776-777, n° 691; Noels, D., « Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving. Een tussentijdse stand van zaken », LA Libert, (217), 227 ; Nuyts, A., « Les lois de police et dispositions impératives dans le Règlement Rome I », *RDC* 2009, (553), 559, n° 11 et 560, n° 13 ; Rigaux, F. et Fallon, M., *Droit international privé*, Bruxelles, Larcier, 2005, 872-873, n° 14.137 ; Van Houtte, H. et Looyens, M., « Agentuurovereenkomsten met het buitenland », in Stuyck, J. et Maeyaert, P. (Éds.), *De handelsagentuurovereenkomst,* Bruges, die Keure, 1995, (99), 120-124, nos 32-38 ; Tilleman, B. e.a., « Overzicht van rechtspraak. Bijzondere overeenkomsten: tussenpersonen (1999-2009) », *TPR* 2010, (589), 941-947, nos 446-456. Pour rappel, le Règlement Rome I appréhende comme suit les règles de priorité :

> Article 9
> Lois de police
> *1. Une loi de police est une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement.*
> *2. Les dispositions du présent règlement ne pourront porter atteinte à l'application des lois de police du juge saisi.*
> *3. Il pourra également être donné effet aux lois de police du pays dans lequel les obligations découlant du contrat doivent être ou ont été exécutées, dans la mesure où lesdites lois de police rendent l'exécution du contrat illégale. Pour décider si effet doit être donné à ces lois de police, il est tenu compte de leur nature et de leur objet, ainsi que des conséquences de leur application ou de leur non-application.*

Il faut en outre tenir compte de l'art. 3.4 du Règlement Rome I, qui dispose :

> *Lorsque tous les autres éléments de la situation sont localisés, au moment de ce choix, dans un ou plusieurs États membres, le choix par les parties d'une autre loi applicable que celle d'un État membre ne porte pas atteinte, le cas échéant, à l'application des dispositions du droit communautaire auxquelles il n'est pas permis de déroger par accord, et telles que mises en œuvre par l'État membre du for.*

Concernant cette dernière disposition et la loi relative au contrat d'agence commerciale, voir notamment De Meyer, J., « Verbintenissen uit grensoverschrijdende overeenkomsten », *NjW* 2008, (854), 862, n° 40 ; voir encore CdJ, 9 novembre 2000, Ingmar, C-381/98, *Jur.* 2000, I-09305.

[181] Voir la définition à l'art. 9.1 du Règlement Rome I, évoquée dans la note précédente, ainsi que la considération suivante, tirée du préambule du Règlement :

> *(37) Des considérations d'intérêt public justifient, dans des circonstances exceptionnelles, le recours par les tribunaux des États membres aux mécanismes que sont l'exception d'ordre public et les lois de police. La notion de «lois de police» devrait être distinguée de celle de «dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord» et devrait être interprétée de façon plus restrictive.*

[182] Voir, de manière générale, *supra*, nos 7.36 *sq*.

La question de savoir si un intermédiaire peut représenter envers les tiers la personne pour le compte de laquelle il prétend agir est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'intermédiaire agit. Il est présumé, sauf preuve contraire, que cet Etat est celui sur le territoire duquel il a sa résidence habituelle.

Il semble indiqué d'apporter quelques précisions sur cette règle à la lumière du contexte propre de l'agence maritime.

Par analogie avec le régime de la compétence de représentation du capitaine sur le plan du droit de procédure pénale[183], il peut en outre être explicité que la signification de pièces de procédure chez l'agent maritime doit être régie par la *lex fori*.

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

7.60. L'agence maritime ne fait l'objet d'aucune convention internationale. Il semble communément admis que ce domaine ne nécessite aucune harmonisation au niveau international[184].

7.61. La CNUCED a néanmoins établi, en 1988, des *Normes minimales applicables aux agents maritimes*[185]. Ces normes concernent plutôt l'aspect public des conditions d'exercice de la profession et revêtent, du point de vue du droit privé, une importance moindre. La définition donnée, dans ce document, à l'agent maritime est néanmoins intéressante :

l'expression "agent maritime" s'entend de toute personne (physique ou morale) qui s'engage au nom du propriétaire, de l'affréteur ou de l'exploitant d'un navire, ou du propriétaire de la cargaison, à fournir notamment les prestations suivantes :
i) négocier et réaliser la vente ou l'achat d'un navire ;
ii) négocier et superviser l'affrètement d'un navire ;
iii) recouvrer le fret et/ou le loyer du navire selon le cas et exécuter toutes les opérations financières connexes ;
iv) se charger des documents douaniers et des documents concernant les marchandises et organiser l'acheminement de celles-ci ;
v) faire le nécessaire pour se procurer les documents et les établir et exécuter toutes les opérations qu'exige l'expédition de la marchandise ;
vi) organiser l'arrivée ou le départ du navire ;
vii) veiller à ce que soient fournis au navire les services dont il a besoin pendant son séjour au port (art. 2).

7.62. La convention Benelux relative au contrat d'agence, signée à La Haye le 26 novembre 1973[186], qui aurait pu s'appliquer aux missions d'agence maritime pour une durée déterminée ou indéterminée, n'est pas entrée en vigueur, faute de ratification par la Belgique et le Luxembourg. Les Pays-Bas ont, quant à eux, utilisé la loi-modèle de 1977 pour instaurer un régime légal propre aux agents[187].

---

183 Voir à ce sujet le Livre bleu 5.

184 Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, United Nations, Bangkok, 1991, 119.

185 *Nations Unies (CNUCED), Normes minimales de la CNUCED applicables aux agents maritimes (1988)*, GENERAL UNCTAD/ST/SHIP/13 7, septembre 1988.

186 Voir *Trb.* 1974, 4.

187 Voir notamment Rutgers, J.W., « De agentuurovereenkomst », in Hartkamp, A.S., Sieburgh, C.H. et Keus, L.A.D. (réd.), *De invloed van het Europese recht op het Nederlandse privaatrecht*, Deventer, Kluwer, 2007, (71), 72 ; Vanheusden, K., *Agentuur en alleenverkoop in Europa*, Anvers/Apeldoorn, 2002, 356 ; Wouters, J. et Vidal, M., « De Benelux: betekenis

7.63. La convention de La Haye du 14 mars 1978 sur la loi applicable aux contrats d'intermédiaires et à la représentation est entrée en vigueur le 1er mai 1992. Seuls l'Argentine, la France, les Pays-Bas et le Portugal l'ont ratifiée. Ce texte n'est donc pas pris en considération dans la suite du document[188].

7.64. Tout comme dans le courtage maritime, on utilise, dans les services d'agence maritime, les conditions générales internationales et les modèles de contrat mis à la disposition par la FONASBA (*Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents*)[189]. À ce sujet, il convient de signaler que ces textes sont moins courants en Belgique. En effet, les conditions contractuelles sont souvent définies par les armateurs.

Les documents très détaillés de la FONASBA procurent néanmoins des éléments d'information intéressants pour la description légale du statut de l'agent maritime :
- le *Standard Agency Agreement (for Liner Services)* ;
- le *Standard Liner Agency Agreement* ;
- le *Standard Liner and General Agency Agreement* ;
- les *Standard Port Agency Conditions*.

Le *Standard Liner and General Agency Agreement*, qui a pour but de remplacer le *Standard Agency Agreement (for Liner Services)* et le *Standard Liner Agency Agreement*, contient la description contractuelle modulable suivante des tâches de l'agent de ligne :

> ***3.0 Activities of Agent*** *(Delete those which do not apply)*
> ***3.1 Marketing and Sales***
> *3.11 To provide marketing and sales activities in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal, to canvass and book cargo, to publicise the services and to maintain contact with Shippers, Consignees, Forwarding Agents, Port and other Authorities and Trade Organisations.*
> *3.12 To provide statistics and information and to report on cargo bookings and use of space allotments. To announce sailing and/or arrivals, and to quote freight rates and announce freight tariffs and amendments.*
> *3.13 To arrange for public relations work (including advertising, press releases, sailing schedules and general promotional material) in accordance with the budget agreed with the Principal and for his account.*
> *3.14 To attend to conference, consortia and /or alliance matters on behalf of the Principal and for the Principal's account.*
> *3.15 To issue on behalf of the Principal Bills of Landing* [sic] *and Manifests, delivery orders, certificates and such other documents.*
> ***3.2 Port Agency***
> *3.21 To arrange for berthing of vessels, loading and discharging of the cargo, in accordance with the local custom and conditions.*
> *3.22 To arrange and co-ordinate all activities of the Terminal Operators, Stevedores, Tallymen and all other Contractors, in the interest of obtaining the best possible operation and despatch of the Principal's vessel.*
> *3.23 To arrange for calling forward, reception and loading of outward cargo and discharge and release of inward cargo and to attend to the transhipment of through cargo.*
> *3.24 To arrange for bunkering, repairs, husbandry, crew changes, passengers, ship's stores, spare parts, technical and nautical assistance and medical assistance.*

---

voor de rechtspraktizijn », in *Recht in beweging. 14de VRG-Alumnidag 2007*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2007, (327), 342.

188 Voir aussi à ce propos l'art. 25 du Règlement Rome I.

189 www.fonasba.com. Pour une discussion relative au *Standard Liner Agency Agreement*, voir Haak-Zwitser, 568-572.

3.25 To carry out the Principal's requirements concerning claims handling, P & I matters, General Average and/or insurance, and the appointment of Surveyors.
3.26 To attend to all necessary documentation and to attend to consular requirements.
3.27 To arrange for and attend to the clearance of the vessel and to arrange for all other services appertaining to the vessel's movements through the port.
3.28 To report to the Principal the vessel's position and to prepare a statement of facts of the call and/or a port log.
3.29 To keep the Principal regularly and timely informed on Port and working conditions likely to affect the despatch of the Principal's vessels.

3.3 Container and Ro/Ro Traffic

Where "equipment" is referred to in the following section it shall comprise container, flat racks, trailers or similar cargo carrying devices, owned, leased or otherwise controlled by the Principal.
3.31 To arrange for the booking of equipment on the vessel.
3.32 To arrange for the stuffing and unstuffing of LCL cargo at the port and to arrange for the provision of inland LCL terminals.
3.33 To provide and administer a proper system, or to comply with the principal's system for the control and registration of equipment. To organise equipment stock within the Territory and make provision for storage, positioning and repositioning of the equipment.
3.34 To comply with Customs requirements and arrange for equipment interchange documents in respect of the movements for which the Agent is responsible and to control the supply and use of locks, seals and labels.
3.35 To make equipment available and to arrange inland haulage.
3.36 To undertake the leasing of equipment into and re-delivery out of the system.
3.37 To operate an adequate equipment damage control system in compliance with the Principal's instructions. To arrange for equipment repairs and maintenance, when and where necessary and to report on the condition of equipment under the Agent's control.

3.4 General Agency

3.41 To supervise, [sic] *activities and co-ordinate all marketing and sales activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal and to use every effort to obtain business from prospective clients and to consolidate the flow of statistics and information.*
3.42 To supervise and co-ordinate all activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents as set forth in the agreement, in order to ensure the proper performance of all customary requirements for the best possible operation of the Principal's vessel in the G.A.'s Territory.
3.43 In consultation with the Principal to recommend and/or appoint on the Principal's behalf and account Port, Inland Agents, and/or Sub-Agents if required.
3.44 To provide Port, Inland Agents and/or Sub-agents with space allocations in accordance with the Principal's requirements.
3.45 To arrange for an efficient rotation of vessels within the Territory, in compliance with the Principal's instructions and to arrange for the most economical despatch in the ports of its area within the scope of the sailing schedule.
3.46 To liaise with Port Agents and/or Sub-agents if and where required, in the Territory in arranging for such matters as bunkering, repairs, crew changes, ship's stores, spare parts, technical, nautical, medical assistance and consular requirements
3.47 To instruct and supervise Port, Inland Agents and/or Sub-Agents regarding the Principal's requirements concerning claims handling. P & I matters and/or insurance, and the appointment of Surveyors. All expenses involved with claims handling other than routine claims are for Principal's account.

3.5 Accounting and Finance

3.51 To provide for appropriate records of the Principal's financial position to be maintained in the Agent's books, which shall be available for inspection and to prepare periodic financial statements.

3.52 To check all vouchers received for services rendered and to prepare a proper disbursement account in respect of each voyage or accounting period.
3.53 To advise the Principal of all amendments to port tariffs and other charges as they become known.
3.54 To calculate freight and other charges according to Tariffs supplied by the Principal and exercise every care and diligence in applying all terms and conditions of such Tariffs or other freight agreements. If the Principal organises or employs an organisation for checking freight calculations and documentation the costs for such checking to be entirely for the Principal's account.
3.55 To collect freight and related accounts and remit to the Principal all freights and other monies belonging to the Principal at such periodic intervals as the Principal may require. All bank charges to be for the Principal's account.
The Agent shall advise the Principal of the customary credit terms and arrangements. If the Agent is required to grant credit to customers due to commercial reasons, the risk in respect of outstanding collections is for the Principal's account unless the Agent has granted credit without the knowledge and prior consent of the Principal.
3.56 The Agent shall have authority to retain money from the freight collected to cover all past and current disbursements, subject to providing regular cash position statements to the Principal.
3.57 The Agent in carrying out his duties under this Agreement shall not be responsible to the Principal for loss or damage caused by any Banker, Broker or other person, instructed by the Agent in good faith unless the same happens by or through the wilful neglect or default of the Agent. The burden of proving the wilful neglect of the Agent shall be on the Principal.

Selon diverses dispositions[190], les conditions FONASBA doivent être lues conjointement avec la législation, les usages et les conditions contractuelles en vigueur au niveau local. Inversement, certaines conditions standards locales renvoient également aux conditions FONASBA[191].

Quant à la reprise dans les conditions de règles de responsabilité particulières, elle a déjà été abordée ci-dessus[192].

7.65. La pertinence des instruments européens tels que la directive relative aux agents commerciaux[193] et le Règlement Rome I[194] a déjà été examinée ci-avant.

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

7.66. En Allemagne[195], l'agence maritime et le courtage maritime sont, en principe, soumis aux dispositions légales générales relatives à l'agence commerciale et au courtage commercial, respectivement.

7.67. D'après Herber, le *Schiffsagent* est :

wer ständig damit betraut ist, für einen anderen Unternehmer des Seeverkehrs (Reeder, Verfrachter, Befrachter) Geschäfte zu vermitteln oder in dessen Namen abzuschließen[196].

190 Voir, par ex., l'art. 2.04 et 2.05 du *General Agency Agreement (for Liner Services)*.
191 Voir, par ex., les art. III.A et III.C des conditions générales de la Fédération maritime d'Anvers.
192 Voir *supra*, n° 7.54, note de bas de page.
193 Voir *supra*, nos 7.37 *sq*.
194 Voir *supra*, nos 7.58-7.59.
195 Pour ce qui est du statut de l'agent maritime dans le droit allemand, voir Herber, 168-171 ; Puttfarken, 247-250 ; Rabe, 304-315 ; Trappe, J., « The duties, obligations and liabilities of the ship's agent to his principal », *LMCLQ* 1978, 595-605 ; Trappe, J., « Der Schiffsagent », *Transportrecht*, 1995, 321-325.
196 Herber, 168.

Le critère, repris dans la définition, de permanence de l'activité, qui n'est donc pas exercée qu'à titre occasionnel, permet de distinguer l'agent maritime actif en tant qu'agent commercial de l'agent maritime actif à titre unique, qui opère sur la base d'un *Dienstvertrag* (convention générale de prestation de services)[197] ou d'un *Werkvertrag* (comparable au contrat d'entreprise) au sens visé dans le *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB), et de la figure juridique du courtier maritime, sur laquelle nous reviendrons plus loin[198].

7.68. L'agent maritime est soumis aux dispositions légales relatives aux agences commerciales (§ 84-92c HGB), fondées sur la directive européenne relative aux agents commerciaux, étant entendu que ces règles ne sont pas contraignantes pour lui. En effet, la loi détermine que :

> *(1) Hat der Handelsvertreter seine Tätigkeit für den Unternehmer nach dem Vertrag nicht innerhalb des Gebietes der Europäischen Gemeinschaft oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum auszuüben, so kann hinsichtlich aller Vorschriften dieses Abschnittes etwas anderes vereinbart werden.*
> *(2) Das gleiche gilt, wenn der Handelsvertreter mit der Vermittlung oder dem Abschluß von Geschäften betraut wird, die die Befrachtung, Abfertigung oder Ausrüstung von Schiffen oder die Buchung von Passagen auf Schiffen zum Gegenstand haben* (§ 92c HGB).

Un tel régime d'exception est possible du fait que, comme nous l'expliquions ci-dessus[199], la directive relative aux agents commerciaux ne s'applique pas, en tant que telle, aux agents actifs dans la prestation de services, ce qui laisse le champ libre au législateur national.

7.69. Comme c'est le cas dans le droit belge, l'agent maritime est, dans le droit allemand, considéré comme un mandataire. La portée de son mandat est déterminée par le contrat qu'il conclut avec le commettant. Si les missions ne sont pas spécifiées, il peut, sur la base de la jurisprudence et de la doctrine en vigueur, être admis que l'agent maritime est chargé de la tâche générale de veiller à tous les aspects indispensables à l'exploitation du navire. Qui plus est, il doit également être tenu compte des circonstances et, comme partout ailleurs, des usages locaux.

7.70. Du point de vue du droit procédural, l'agent peut, en tant que requérant, agir au nom de l'armateur qu'il représente et, ce faisant, formuler des revendications, par exemple, de restitution de conteneurs ou de paiement des estaries. La tâche consistant à recevoir des pièces de procédure destinées à son commettant ne semble cependant pas appartenir au mandat général de l'agent maritime[200].

7.71. En principe, l'agent maritime n'assume aucune responsabilité envers la partie avec laquelle il traite, car il agit toujours en tant que représentant de son commettant. Dans certains cas, l'agent maritime court toutefois un risque de responsabilité vis-à-vis de cette partie.

Tout d'abord, l'agent maritime négligent peut se voir imputer une responsabilité extracontractuelle envers la partie en question. C'est le cas en particulier lorsque l'agent maritime fournit des renseignements erronés ou lorsqu'il a suscité, dans le chef du cocontractant, une confiance particulière dont il résulte des dommages. Ainsi l'agent d'un time-charter a-t-il été tenu

---

197 Voir § 675 BGB. En ce qui concerne la qualification en tant que *Dienstvertrag*, voir aussi Trappe, « The duties », *o.c.*, 602.
198 Voir *infra*, n° 7.75.
199 Voir *supra*, n° 7.37.
200 Ceci a été confirmé sur demande par Me Priess, avocat à Hambourg. Le *Zivilprozessordnung* (ZPO) allemand ne prévoit aucune réglementation spécifique à ce sujet.

responsable de dommages occasionnés parce qu'il avait, durant les négociations avec la partie intéressée à la cargaison, tu certaines informations. Un autre agent de time-charter a dû dédommager le propriétaire du navire pour des surestaries, car ce dernier avait fait attendre vainement son tanker en vue de la livraison d'une cargaison, et ce, sur le conseil de l'agent[201]. Ces cas particuliers sont classés sous la dénomination de *Vertrauenshaftung*. D'après le droit belge, il serait vraisemblablement question d'une forme spécifique de responsabilité précontractuelle (extracontractuelle), selon laquelle les négociations sont suivies d'un contrat, la faute précontractuelle n'étant cependant pas commise par une partie contractante mais par son représentant, dont la responsabilité personnelle est dès lors engagée.

7.72. Lorsque l'agent maritime n'indique pas clairement agir en tant que tel, il s'engage personnellement. C'est ce qui ressort des règles générales du BGB en matière de représentation[202]. Si, comme cela se produit fréquemment dans la pratique, l'agent maritime se contente d'indiquer qu'il agit « en tant qu'agent » et que l'autre partie signe un contrat sans connaître l'identité du commettant, le contrat n'en est pas moins conclu directement entre le commettant et cette autre partie. En vertu du régime légal commenté sous le numéro de marge ci-dessous, l'agent maritime risque toutefois d'entraîner sa propre responsabilité.

7.73. Lorsque l'agent maritime agit sans mandat ou hors des limites de son mandat, on renvoie, tant en droit allemand qu'en droit belge, aux règles civiles en matière de mandat. Dans le BGB allemand, la responsabilité du représentant est toutefois régie de manière spécifique :

> *(1) Wer als Vertreter einen Vertrag geschlossen hat, ist, sofern er nicht seine Vertretungsmacht nachweist, dem anderen Teil nach dessen Wahl zur Erfüllung oder zum Schadensersatz verpflichtet, wenn der Vertretene die Genehmigung des Vertrags verweigert.*
> *(2) Hat der Vertreter den Mangel der Vertretungsmacht nicht gekannt, so ist er nur zum Ersatz desjenigen Schadens verpflichtet, welchen der andere Teil dadurch erleidet, dass er auf die Vertretungsmacht vertraut, jedoch nicht über den Betrag des Interesses hinaus, welches der andere Teil an der Wirksamkeit des Vertrags hat.*
> *(3) Der Vertreter haftet nicht, wenn der andere Teil den Mangel der Vertretungsmacht kannte oder kennen musste. Der Vertreter haftet auch dann nicht, wenn er in der Geschäftsfähigkeit beschränkt war, es sei denn, dass er mit Zustimmung seines gesetzlichen Vertreters gehandelt hat* (§ 179 BGB).

Contrairement au droit belge, le droit allemand tient le mandataire qui traite sans mandat ou hors des limites de son mandat responsable de l'exécution du contrat, qu'il est dès lors réputé avoir conclu en son propre nom. Le cas échéant, l'agent maritime est cependant non seulement titulaire des obligations mais aussi des droits qui découlent de ce contrat. Ainsi pourra-t-il faire appel à la clause d'arbitrage reprise dans la convention d'affrètement qu'il a conclue en outrepassant son mandat[203].

7.74. Puttfarken répond par la négative à la question de savoir s'il est ressenti, en Allemagne, le besoin de mettre en place régime de responsabilité particulier pour l'agent maritime. La

---

[201] Voir, en particulier, Rabe, 311, n° 34 et les références qui s'y trouvent.

[202] § 164 BGB dispose :

> *(1) Eine Willenserklärung, die jemand innerhalb der ihm zustehenden Vertretungsmacht im Namen des Vertretenen abgibt, wirkt unmittelbar für und gegen den Vertretenen. Es macht keinen Unterschied, ob die Erklärung ausdrücklich im Namen des Vertretenen erfolgt oder ob die Umstände ergeben, dass sie in dessen Namen erfolgen soll.*
> *(2) Tritt der Wille, in fremdem Namen zu handeln, nicht erkennbar hervor, so kommt der Mangel des Willens, im eigenen Namen zu handeln, nicht in Betracht.*
> *(3) Die Vorschriften des Absatzes 1 finden entsprechende Anwendung, wenn eine gegenüber einem anderen abzugebende Willenserklärung dessen Vertreter gegenüber erfolgt.*

[203] Voir Rabe, 313-314, n° 40.

suggestion que le régime de légal particulier de responsabilité du capitaine, dont le rôle de représentant de l'armateur est, de fait, en grande partie assumé par l'agent maritime, doit être appliqué à l'agent maritime est, dans la doctrine, qualifiée de *faszinierender Irrweg*[204].

7.75. Herber définit comme suit le *Schiffsmakler* :

> *wer gewerbsmäßig für andere Personen, ohne von ihnen aufgrund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, Verträge über die Güterbeförderung, die Schiffsmiete oder sonstige Gegenstände des Handelsverkehrs vermittelt*[205].

Le courtier maritime est explicitement repris dans la description du champ d'application de la législation relative aux courtiers commerciaux :

> *Wer gewerbsmäßig für andere Personen, ohne von ihnen auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, die Vermittlung von Verträgen über Anschaffung oder Veräußerung von Waren oder Wertpapieren, über Versicherungen, Güterbeförderungen, Schiffsmiete oder sonstige Gegenstände des Handelsverkehrs übernimmt, hat die Rechte und Pflichten eines Handelsmaklers* (§ 93 (1) HGB).

Le courtier maritime assume, en principe, une responsabilité à l'égard des deux parties au contrat (§ 98 HGB). En principe, le mandat du courtier maritime peut être révoqué à tout moment.

- ANGLETERRE

7.76. Dans le droit anglo-américain, la définition la plus employée de l'agent maritime est celle de Lord Justice Pearson :

> *The ship's agent is, in the normal case, the agent of the shipowner at the particular port, and the ship's agent, therefore, at that port stands in the shoes of the shipowner; and it is reasonable to suppose that he has the authority to do whatever the shipowner has to do at that port*[206].

Il n'existe, dans le droit anglais, aucune législation concernant l'agent maritime. Celui-ci est considéré comme un représentant en droit de son commettant (*principal*), et, en tant que tel, est soumis aux règles générales relatives à l'*agency*, une théorie générale de la Common Law[207]. D'un point de vue fonctionnel, cette dernière correspond, dans le droit belge, à la réglementation relative au mandat.

Comme déjà mentionné[208], en Angleterre, l'agent maritime ne relève pas du champ d'application des règles européennes relatives aux agents commerciaux mais de celui des *Commercial Agents (Council Directive) Regulations 1993*[209].

7.77. La conception anglaise des tâches concrètes de l'agent maritime est assez similaire à celle qu'a la Belgique. Une distinction est opérée entre, d'une part, le *ship's agent*, qui est le représentant

---

[204] Voir Puttfarken, 250.
[205] Herber, 169.
[206] *Blandy Bros. & Co.* v. *Nello Simoni*, [1963] 2 Lloyd's Rep. (393) 404 ; voir aussi Noels TT, 123, n° 230 ; Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, SPF Justice, SPF Justice, Formation de l'Ordre judiciaire : droit maritime, 7 mai 2008, 1.
[207] Pour un aperçu global, voir Reynolds, F.M.B., *Bowstead and Reynolds on Agency*, Londres, Sweet & Maxwell, 2001, 659 p., dans lequel plusieurs décisions judiciaires concernant les agents maritimes font l'objet d'une discussion.
[208] Voir *supra*, n° 7.37.
[209] Voir, en particulier, Reynolds, F.M.B., *Bowstead and Reynolds on Agency*, Londres, Sweet & Maxwell, 2001, 589, n^{os} 11-013-11-014.

commercial d'un armateur de ligne, entretient des contacts avec les expéditeurs et chargeurs, est mandaté pour conclure des contrats de transport et émettre des connaissements, et est généralement rémunéré par une commission sous la forme d'un pourcentage sur le fret, et, d'autre part, le *port agent*, qui assiste le navire lors de son arrivée dans un port, paie les droits portuaires et de pilotage, commande les provisions, procure des fonds au commandant et est, dans la plupart des cas, payé sur la base d'un tarif fixe[210].

7.78. Les droits et obligations d'un agent maritime dans les ports de chargement et de déchargement sont régis par les instructions explicites qu'il reçoit de son commettant et, le cas échéant, par les usages du port concerné[211]. Lorsque l'agent reçoit des instructions générales, il est alors considéré, comme nous l'avons expliqué ci-dessus[212], comme le substitut du propriétaire du navire dans ce port.

La convention d'affrètement, dont l'agent reçoit souvent une copie, peut aider à établir la description des obligations du propriétaire et, par conséquent, celles de l'agent, dans le port concerné[213]. Dans les faits, ces obligations correspondent généralement aux dispositions des conditions FONASBA[214].

7.79. Un agent doit, à l'égard de son commettant, agir de manière raisonnablement consciencieuse et, en outre, faire preuve de la prudence et de la compétence nécessaires, sous peine d'engager sa responsabilité vis-à-vis de ce commettant[215].

7.80. Sur le plan contractuel, le commettant est aussi responsable des actes posés par son agent maritime, dans les limites de la compétence de représentation réelle ou apparente de ce dernier, que s'il les avait posés lui-même[216].

7.81. En ce qui concerne l'étendue du mandat, le droit anglais attache une importance particulière à la compétence de représentation apparente (*ostensible authority* of *apparent authority*). Cette dernière est décrite comme la situation dans laquelle le commettant fait croire à un tiers que son agent disposait d'une compétence de représentation relativement à un acte qu'il a posé. Lorsqu'un acte juridique relève de la compétence apparente d'un agent, le commettant est lié à l'égard du tiers de la même manière que lorsque l'agent dispose d'une compétence réelle pour poser cet acte. Du point de vue du tiers, la question de savoir si la compétence de l'agent était réelle ou apparente n'a donc généralement pas lieu d'être[217].

Il ne peut, en outre, pas y avoir de compétence de représentation apparente si le tiers ne croit pas en l'existence d'une représentation, par exemple lorsqu'il sait qu'il ne s'agit pas ou ne peut s'agir d'une représentation.

7.82. Dans le droit anglais également, la responsabilité personnelle de l'agent peut être engagée à l'égard de tiers[218].

---

210 Pour une description générale, voir Lüddeke, C.F., *Marine Claims*, Londres/New York/Hambourg/Hong Kong, LLP, 1993, 213-214.
211 Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londres, Informa, 2007, 659, n° 23.3.
212 Voir *supra*, n° 7.76.
213 Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 660, n° 23.3.
214 Cf. *supra*, n° 7.64.
215 Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 660, n° 23.4.
216 Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 661, n° 23.8.
217 Voir Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 53-54, nos 2.26-2.28.
218 Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 661-662, n° 23.9.

7.83. En ce qui concerne la capacité à ester en justice, le droit anglais permet de désigner un représentant (*agent*) en vue de réceptionner une signification d'acte introductif d'instance. La signification faite à ce représentant est valable en droit. Bien que, selon le droit anglais, l'existence d'une relation d'*agency* puisse être implicitement déduite du comportement des parties (*implied agreement*), il n'existe aucune règle générale établissant la présomption que la désignation d'un agent maritime implique, dans son chef, une compétence à réceptionner les pièces de procédure.

Dans la pratique, les armateurs désignent, en vue de la réception de pièces de procédure, plutôt des *sollicitors* que des agents maritimes. La signification auprès d'un agent maritime devrait reposer sur l'existence d'un mandat explicite[219].

- FRANCE

7.84. Le droit français[220] établit une distinction entre les différents auxiliaires agissant pour répondre aux besoins liés au navire et les personnes exerçant une fonction similaire, qui présentent toutes un statut juridique différent.

D'abord, de nombreux armateurs travaillent avec des établissements locaux, dont les employés agissent en tant que simples commis succursalistes. Leur position est comparable à celle d'un directeur d'agence bancaire. Comme expliqué ci-dessous, le statut des succursales d'armement est régi de manière sommaire par la législation maritime française.

La législation française prévoit, en outre, un régime particulier pour les consignataires du navire. Il s'agit d'une personne intermédiaire qui agit pour répondre aux besoins du navire. L'accent est placé sur les prestations de services liées à l'arrivée au port d'un navire individuel. Par conséquent, le consignataire du navire[221] est principalement actif dans le domaine du tramping.

L'agent maritime proprement dit, qui a un pouvoir de représentation général et permanent et intervient dans la politique commerciale de l'armateur, ne jouit, en France, d'aucun statut propre. L'agent maritime est considéré comme un mandataire de droit commun soumis à la législation relative aux agents commerciaux[222]. On le retrouve principalement dans la navigation de ligne.

Par principe, Rodière, à qui l'on doit les textes de loi sur le consignataire du navire, était opposé à l'usage – selon lui vide de sens d'un point de vue juridique – du terme d'agent maritime[223]. Dans la pratique, on utilisait néanmoins souvent le terme d'agent consignataire. Les organisations professionnelles concernées continuent en tout cas à faire une distinction entre les termes de consignataire du navire et d'agent maritime[224]. Il arrive souvent qu'un prestataire de services combine les qualités de consignataire du navire et d'agent maritime. Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne le régime juridique, il faut garder à l'esprit que les régimes légaux spécifiques décrits ci-

---

219 Information obtenue auprès de Me Johnson-Brown et Me Stephens, avocats à Londres.

220 Voir Bonassies-Scapel, 441-449, n° 644-656 ; Carlier, J.-C., « Les agents du navire : agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes : rôle - responsabilités », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., 109-121 ; Remond-Gouilloud, 440-441, n° 730 ; Rodière-du Pontavice, 248-251, nos 274-276 ; Vialard, 212-215, nos 248-250 et 217-221, nos 253-258. Comme dans les autres Livres bleus, nous n'aborderons pas, ici, le récent *Code des transports*.

221 Dans la doctrine et les usages commerciaux, on parle souvent de « consignataire *de* navire ».

222 Cette législation est fixée dans la Loi n° 91-593 du 25 juin 1991 relative aux rapports entre les agents commerciaux et leurs mandants. Pour un aperçu global, voir notamment Houtcieff, D., *Droit commercial,* Paris, Sirey, 2008, 377 *sq*., nos 942 *sq*. L'agent commercial est, en principe, considéré comme un mandataire.

223 Rodière TGDM ILA, 531-532, n° 402.

224 Voir, en particulier, Bonnaud, J., « Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français », *DMF* 2001, 1041-1046.

dessous relatifs au consignataire du navire ne s'appliquent pas aux prestations exécutées par la même entreprise en tant qu'agent maritime.

Le courtier d'affrètement est quant à lui un courtier maritime qui est normalement chargé de mettre en contact les parties aux contrats d'affrètement. Cet intermédiaire n'opère pas, lui non plus, dans un cadre légal spécifique.

Le courtier, interprète et conducteur de navire, enfin, était un fonctionnaire chargé des formalités concernant les navires étrangers. Il disposait d'un monopole et obéissait à une réglementation publique stricte. Par la loi du 16 janvier 2001, son statut a été supprimé et sa prestation de services libéralisée[225].

7.85. Le Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes contient les dispositions sommaires suivantes concernant les succursales de l'armateur :

> *L'armateur donne avis au ministre chargé de la marine marchande des succursales qu'il établit en France ou à l'étranger. Il indique les ports qui entrent dans la compétence territoriale de chaque succursale* (art. 3).
>
> *Tout contrat conclu et tous actes juridiques signés par le commis succursaliste sur la base des formulaires imprimés à en-tête de l'armateur engagent celui-ci* (art. 4).
>
> *Les commis succursalistes ont compétence pour représenter l'armateur auprès des autorités administratives des ports de la succursale.*
> *Ils peuvent recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur relatifs aux opérations de la succursale, ainsi que les actes concernant les événements survenus dans les ports de la succursale ou qui donnent lieu à refuge dans l'un des ports de la succursale* (art. 5).

Dans le cadre de la rédaction du Code belge de la Navigation, cette dernière disposition, en particulier, mérite notre attention.

7.86. Une disposition était déjà consacrée à la position du consignataire du navire dans le Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Cette disposition considère le *consignataire du navire* comme un représentant du transporteur, vis-à-vis duquel il répond de ses fautes en tant que mandataire salarié :

> *Le consignataire du navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié* (art. 51).

Le rôle du consignataire du navire est également traité dans la Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, qui contient trois dispositions succinctes concernant cet intermédiaire.

Elle rappelle d'abord que le consignataire du navire est un mandataire salarié de l'armateur, pour lequel il effectue des tâches que le capitaine n'exécute pas lui-même :

---

[225] Voir à nouveau *supra*, n° 7.14. L'art. 1.II de la Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports prévoyait :

> *Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine.*

Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. II effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même (art. 11).

Il est important de souligner que la qualification légale explicite en tant que mandataire est apparue à la suite d'une controverse sur ce point dans la jurisprudence. La qualification de mandataire est particulièrement importante en ce qu'elle permet d'éviter, comme expliqué ci-après, que le consignataire du navire doive répondre personnellement des achats de carburant et de provisions qu'il a exécutés ou des commandes de services, par exemple de manutention ou d'aide au remorquage, qu'il a effectuées.

Le mandat du consignataire du navire est encore précisé dans le Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes, qui lui consacre quatre articles. En ce qui concerne la description des tâches, ce texte dispose :

Aux lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises.
II pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition (art. 16).

Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions (art. 17).

Le consignataire du navire remplit donc une double mission. D'une part, il assure la réception et la livraison des marchandises, une tâche qu'il accomplit normalement en collaboration avec le consignataire de la cargaison (qui, en fait, exerce la même activité, mais au nom et pour compte des parties intéressées à la cargaison) et le transitaire (un intermédiaire qui, au port, constitue le trait d'union entre le navire et la cargaison), ce qui l'amène également, au besoin, à émettre les connaissements au nom de l'armateur. D'autre part, il doit pourvoir aux besoins du navire et du voyage, ce qui implique qu'il s'occupe des bunkers, de l'approvisionnement et de la désignation éventuelle d'un acconier[226].

7.87. Le consignataire du navire assume une autre tâche particulièrement importante. Conformément à une disposition explicite du Décret n° 69-679, il fait office de « boîte postale judiciaire de l'armateur » [227]:

Tous actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire du navire (art. 18).

Cette disposition fait de la France l'un des rares pays européens où la loi prévoit, dans le mandat de l'agent maritime, la compétence de réception des significations judiciaires. La doctrine française juge la réglementation évoquée très importante pour les créanciers locaux. Elle permet de contourner les difficultés liées à la recherche de l'adresse de l'armateur, d'interrompre la prescription, d'éviter les longs de délais de citation à l'étranger et d'accélérer la procédure[228]. Cette règle, elle aussi, ne s'applique qu'au consignataire du navire, et non à l'agent maritime.

7.88. Le décret contient en outre une règle particulière en ce qui concerne la compétence :

---

[226] Carlier, J.-C., « Les agents du navire: agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes: rôle - responsabilités », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (109), 114.
[227] Remond-Gouilloud, 453, n° 750.
[228] Voir Bonassies-Scapel, 423, n° 651 ; Remond-Gouilloud, 453, n° 750 ; Rodière TGDM ILA, 540, n° 413, et les références chez ces auteurs ; voir aussi Cour d'appel de Rouen, 9 juillet 1970, *DMF* 1971, 279.

Toutes actions contre l'armateur consécutives aux opérations définies à l'article 16 peuvent être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli ces opérations (art. 19).

7.89. En tant que mandataire, le consignataire du navire ne répond des fautes contractuelles que vis-à-vis de son mandant, c'est-à-dire, en principe, l'armateur ou le transporteur maritime.

En vertu d'une disposition explicite contenue dans la Loi n° 69-8, le consignataire du navire qui prend en charge ou traite une cargaison assume la même responsabilité contractuelle que le manutentionnaire en cas de perte ou dommages à cette cargaison (art. 13). Cette responsabilité est fixée par la loi et s'aligne sur celle du transporteur maritime[229]. Dans les autres cas, le droit commun s'applique. Cette disposition légale s'énonce comme suit :

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 11, il est responsable dans les termes du droit commun.

Étant donné que le consignataire du navire n'est pas une partie au contrat, il n'a, à cet égard, aucun compte à rendre à son mandant et n'est pas responsable envers les tiers pour les opérations qu'il a exécutées dans l'exercice de son mandat. Dans certains cas, sa responsabilité peut tout de même être engagée à l'égard des parties intéressées à la cargaison, par exemple lorsqu'il a apposé, sur les connaissements, une mention non conforme aux conditions d'un crédit documentaire. Le cas échéant, cette responsabilité est alors extracontractuelle[230].

Lorsque le consignataire du navire suscite le sentiment qu'il agit pour son propre compte, il peut également être tenu responsable. Selon la jurisprudence actuelle, il doit chaque fois indiquer clairement qu'il agit en qualité de mandataire, et le fait que le tiers ait connaissance de son activité professionnelle de consignataire ne suffit pas à ne pas engager sa responsabilité[231].

7.90. Conformément à la Loi n° 69-8, les actions à l'encontre du consignataire du navire sont prescrites par un an :

Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par un an (art. 16).

Ce délai vaut également pour les actions extracontractuelles.

7.91. Dans le droit français, le consignataire du navire (et non l'agent maritime) est titulaire d'un privilège maritime, qui correspond au privilège résultant des créances nées des contrats conclus ou opérations exécutées par le capitaine[232]. La loi n° 69-8 dispose notamment :

Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire aux lieu et place du capitaine, sont assorties du privilège de l'article 31, 6°, de la loi précitée du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (art. 12).

À ce privilège est associé un droit de suite sur le navire. Le privilège s'éteint au bout de six mois[233].

---

229 Voir *supra*, n° 7.56.
230 Voir par ex. Paris, 12 novembre 1985, *DMF* 1986, 231, note D.T.F.
231 Voir, en particulier, Cass.fr., 15 juillet 1987, *DMF* 1989, 530.
232 Voir Livre bleu 3.

Par ailleurs, l'impact du privilège ainsi formulé ne doit pas être surestimé. Le privilège porte sur le navire et ne fait naître aucun droit de créance personnel à l'encontre d'un propriétaire de navire dans le cas d'un time-charterer. C'est en effet le time-charter, et non le propriétaire-fréteur, qui supporte le coût de l'exploitation commerciale tel que fixé dans le contrat d'affrètement et qui est le seul débiteur de l'agent maritime, son mandataire. En d'autres termes, le consignataire du navire ne peut, en principe, réclamer les sommes qui lui sont dues qu'auprès de son commettant contractuel[234].

7.92. Si l'on accepte que le mandat du *consignataire du navire* soit d'intérêt commun, il ne peut être révoqué *ad nutum*, de sorte qu'il faut tenir compte d'un délai de dédit raisonnable qui doit être en relation avec la durée du mandat ou qui est fixé par les usages portuaires. Dès lors, une indemnisation pour apport de clientèle doit être versée. Il convient toutefois de signaler que, sur ce point, la jurisprudence et la doctrine françaises ne sont pas sur la même longueur d'ondes[235].

- LUXEMBOURG

7.93. Le droit luxembourgeois ne comprend apparemment aucune réglementation particulière concernant l'agent maritime. Ceci tient probablement du fait que le pays ne compte aucun port maritime. La loi du 3 juin 1994 portant organisation des relations entre les agents commerciaux indépendants et leurs commettants et portant transposition de la directive du Conseil 86/653/CEE du 18 décembre 1986, comme la loi belge correspondante relative au contrat d'agence commerciale, s'applique également aux agences de services (art. 1).

- PAYS-BAS

7.94. Il n'existe, dans le droit néerlandais, aucune réglementation particulière sur l'équivalent local de l'agent maritime belge, à savoir le *cargadoor*. Le Livre 8 du *Nederlands Burgerlijk Wetboek* (NBW), qui, lui, contient une réglementation spéciale relative à l'expédition, ne mentionne rien sur le *cargadoor*.

7.95. Les droits et obligations du *cargadoor* doivent être définis sur la base de la législation générale relative aux contrats nommés, qui figure dans le Livre 7 du NBW. Le Titre 7 de ce Livre contient plusieurs sections pertinentes :
- l'*Afdeling 1*, sur l'« *Opdracht in het algemeen* » ;
- l'*Afdeling 2*, sur le « *Lastgeving* » ;
- l'*Afdeling 3*, sur le « *Bemiddelingsovereenkomst* » ;
- l'*Afdeling 4*, sur l'« *Agentuurovereenkomst* ».

---

233 Article 39 de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer ; voir en outre le Livre bleu 3.

234 Voir Cass. fr., 14 octobre 1997, *DMF* 1997, 1094, avec Rapport Rémery et note de Bonassies, P. ; voir aussi Cass. fr., 4 février 1997, *DMF* 1997, 1091, avec note de Janbon, L. ; Cass. fr., 10 décembre 1996, *DET* 1998, 366 ; Carlier, J.-C., « Les agents du navire: agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes : rôle - responsabilités », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (109), 117. Le privilège n'est pas prévu dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges maritimes de 1926, par laquelle la France est également liée.

235 Voir et cf., par ex., Bonassies-Scapel, 422, n° 649 ; Carlier, J.-C., « Les agents du navire: agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes: rôle - responsabilités », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (109), 116.; Pestel-Debord, P., note sous CdJ, 9 novembre 2000, affaire C-381/98, *DMF* 2001, (491), 491, n° 1 (concernant l'agent maritime) ; Remond-Gouilloud, 441, n° 730 ; Rodière TGDM ILA, 541, n° 414 ; Vialard, 214, n° 249 et les références qui s'y trouvent.

Pour Haak, Zwitser et Blom[236], le caractère juridique du *cargadoor* est, compte tenu de la diversité de ses tâches, difficile à définir, voire caméléonesque.

De manière générale, on peut admettre qu'un *cargadoor* agit en vertu d'un contrat de commission au sens du Livre 7 du NBW[237].

Lorsque le *cargadoor* est chargé d'exécuter des opérations juridiques pour le compte du commettant, alors les dispositions légales spécifiques au mandat sont d'application[238]. Si le *cargadoor* qui agit au nom d'un transporteur exécute également des tâches sur instruction du réceptionnaire de marchandise, la disposition du Livre 7 spécifique au mandat pour le compte du mandant et de la partie adverse (art. 417) peut également s'appliquer.

Lorsque le *cargadoor*, en vue de la conclusion d'un contrat de transport, agit en qualité de médiateur entre le transporteur et un expéditeur ou une entreprise d'exportation, ou afin d'obtenir un emplacement en cale pour le compte d'expéditeurs ou de propriétaires de cargaison, sans conclure lui-même le contrat, les dispositions du code sur la médiation sont applicables[239].

Le *cargadoor* qui, sur une ligne régulière, opère sous contrat fixe est considéré comme un agent commercial[240]. Les dispositions légales relatives aux agences commerciales peuvent, voire doivent, être appliquées, en fonction des cas, en combinaison avec les dispositions concernant la commission en général, le mandat et la médiation[241]. Tout comme la Belgique, les Pays-Bas ont élargi le champ d'application des règles de la directive européenne relative aux agents commerciaux aux agents actifs dans le domaine des services, tels que les *cargadoors*. Les sous-agents sont eux aussi soumis aux règles relatives aux agents commerciaux[242].

Haak et Zwitser attirent l'attention sur le fait que la législation spécifique aux agences commerciales n'a pour objet que de protéger les *cargadoors* qui opèrent dans le cadre d'une relation fixe et, généralement, dans une position socio-économique plus faible, et s'apparente fortement au droit du travail[243]. La jurisprudence néerlandaise réserve la protection contraignante de la législation relative aux agences commerciales aux *cargadoors* qui agissent pendant un certain temps

---

236 Haak-Zwitser-Blom, 131-132. Pour une discussion plus approfondie sur le statut du *cargadoor*, voir Haak-Zwitser, 555-572. Les chapitres du livre cité relatifs à la mission, au mandat, à l'entremise et aux agences accordent également une certaine attention au *cargadoor*. Des éléments du présent ouvrage ont également été empruntés à ces textes.

237 Le contrat de commission est :

> *de overeenkomst waarbij de ene partij, de opdrachtnemer, zich jegens de andere partij, de opdrachtgever, verbindt anders dan op grond van een arbeidsovereenkomst werkzaamheden te verrichten die in iets anders bestaan dan het tot stand brengen van een werk van stoffelijke aard, het bewaren van zaken, het uitgeven van werken of het vervoeren of doen vervoeren van personen of zaken* (art. 400.1 du Livre 7 du NBW).

238 L'article 414 du Livre 7 du NBW stipule :

> *1. Lastgeving is de overeenkomst van opdracht waarbij de ene partij, de lasthebber, zich jegens de andere partij, de lastgever, verbindt voor rekening van de lastgever een of meer rechtshandelingen te verrichten.*
>
> *2. De overeenkomst kan de lasthebber verplichten te handelen in eigen naam; zij kan ook verplichten te handelen in naam van de lastgever.*

239 Le contrat de médiation est :

> *de overeenkomst van opdracht waarbij de ene partij, de opdrachtnemer, zich tegenover de andere partij, de opdrachtgever, verbindt tegen loon als tussenpersoon werkzaam te zijn bij het tot stand brengen van een of meer overeenkomsten tussen de opdrachtgever en derden* (art. 425 du Livre 7 du NBW).

240 Le contrat d'agence est :

> *een overeenkomst waarbij de ene partij, de principaal, aan de andere partij, de handelsagent, opdraagt, en deze zich verbindt, voor een bepaalde of een onbepaalde tijd en tegen beloning bij de totstandkoming van overeenkomsten bemiddeling te verlenen, en deze eventueel op naam en voor rekening van de principaal te sluiten zonder aan deze ondergeschikt te zijn* (art. 428.1 du Livre 7 du NBW).

241 Voir aussi l'art. 445 du Livre 7 du NBW et Haak-Zwitser, 207-208.

242 À ce sujet, voir Haak-Zwitser, 206-207 et les références qui s'y trouvent.

243 Haak-Zwitser, 203-205.

en tant qu'intermédiaires[244]. Lorsque le cargadoor agit à titre unique pour un affréteur au voyage ou un time-charter, il n'est pas un agent commercial mais il relève alors, en principe, des dispositions du contrat qui définit sa tâche.

Selon Haak, Zwitser et Blom, il règne souvent, dans la pratique, une incertitude quant à la personne pour laquelle le *cargadoor* agit dans l'échange commercial : l'armateur, l'affréteur ou le chargeur (expéditeur/destinataire), ou encore en son nom propre. Les auteurs cités partent du principe que le *cargadoor* s'engage personnellement, sauf indication contraire claire. Si le *cargadoor* agit sans mandat, sa responsabilité peut, de ce chef, être engagée.

Le caractère versatile du cargadoor est d'autant plus évident lorsque l'on sait que, dans la pratique, ce prestataire de services accomplit également des tâches d'expéditeur, de dépositaire et de distributeur physique, contribuant ainsi à atténuer les limites entre les domaines des auxiliaires classiques[245].

7.96. Il apparaît que la législation néerlandaise ne contient aucune réglementation qui permette d'assigner un armateur étranger chez son *cargadoor* aux Pays-Bas. La signification d'un acte de procédure chez le *cargadoor* n'est possible qu'en cas d'élection de domicile ; un mandat n'est, à cette fin, pas suffisant[246].

7.97. Par ailleurs, un rôle important est joué par les *Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden*[247], dans lesquelles les activités du *cargadoor* sont décrites comme suit :

> *Onder de diensten van de cargadoor, als bedoeld in deze bepalingen, wordt verstaan: "Diensten verricht in een onderneming, die als bedrijf uitoefent het behandelen der scheepszaken, het afleveren der inkomende lading in het in ontvangst nemen der uitgaande lading, waaronder te begrijpen is alles dat door hem terzake van of voor het scheepsbedrijf in de ruimste zin des woords verricht moet worden met inbegrip van het optreden als douane-expediteur, alsmede het handelen voor anderen, met name ontvangers en verschepers van lading, van alles dat daarmee verband houdt in enig opzicht, benevens het verlenen van bemiddeling bij het sluiten van overeenkomsten van bevrachting of vervrachting, andere vervoerovereenkomsten, overeenkomsten met betrekking tot het gebruik van containers en soortgelijke laadeenheden, verzekeringsovereenkomsten en overeenkomsten van koop en verkoop, al dan niet als makelaar, één en ander voor zover daarbij, direct of indirect, een zeeschip of ander vervoermiddel betrokken is"* (art. 1).

Les rédacteurs de ces *cargadoorsvoorwaarden* ont donc une vision plutôt large, qui s'inscrit dans le prolongement du point de vue apparemment adopté au niveau international, du contenu des tâches du *cargadoor*[248].

---

244 Arr.-Rb. Rotterdam, 24 février 1989, *S&S*, 1990, 385, n° 116.

245 Haak-Zwitser, 556.

246 Ceci a été confirmé par Me Kruit, avocat à Rotterdam.

247 Les conditions ont été élaborées par la *Vereniging van Rotterdamse Cargadoors*, le *Vakgroep Cargadoorbedrijven der Scheepvaart Vereniging Noord*, la *Vereniging der Noordnederlandse Scheepvaartkantoren* et la *Vereniging van Zeeuwse Cargadoors*. Elles ont été déposées aux greffes de différents tribunaux d'arrondissement le 1er décembre 1992.

248 L'extrait suivant de la section « *Inleiding en toelichting* » des *Cargadoorsvoorwaarden* est particulièrement intéressant :

> *Cargadoor is een tussenpersoon in het zeevervoer - en eventueel ander vervoer - die bedrijfsmatig diensten verleent aan zijn principaal, de vervoerder, door voor deze in één of meer havens of vervoersknooppunten waarin de vervoerder geen vestiging heeft, of om andere redenen deze taken aan de cargadoor overlaat, overeenkomsten te sluiten of bij het sluiten van overeenkomsten te bemiddelen. Dat sluit ook nauw aan bij de taak van de cargadoor zoals die zich historisch ontwikkeld heeft: reders hadden behoefte aan vertrouwde vertegenwoordigers, die in vreemde havens de scheepszaken zo konden behartigen als de principaal, indien aanwezig, dat zelf zou hebben gedaan. De taak van de cargadoor houdt vanzelfsprekend mede in het verlenen van allerlei hand- en spandiensten aan het schip van zijn principaal, kapitein en bemanning.*

Notons également les difficultés pratiques que les associations professionnelles signalent elles-mêmes dans l'« *Inleiding en toelichting* » des *Cargadoorsvoorwaarden*, relativement à l'identification du commettant :

> *Wie de principaal van de cargadoor is valt, in het bijzonder bij "wilde boten", niet altijd op eenvoudige wijze vast te stellen. Het ontvangen van een deugdelijke opdracht zal worden nagestreefd, maar onverwacht na een storm, mist, een ongeval of staking in een andere haven leveren binnenlopende schepen problemen op, zeker wanneer dat tijdens het weekeinde gebeurt. Ook buiten deze gevallen komen incidentele opdrachten dikwijls telefonisch of met een niet of niet-bindend getekende fax of telex binnen.*
> *Ook behoren veel schepen toe aan een bepaalde rechtspersoon (een éénscheeps-maatschappij), die de exploitatie overlaat aan een andere rechtspersoon, de "managing owner", terwijl ook nog bevrachtingsovereenkomsten kunnen zijn gesloten.*
> *In het laatste geval kan zich voordoen dat er meer dan één cargadoor optreedt: één voor de reder (owner) en één voor de bevrachter, die – soms als laatste in een keten bevrachters – de beschikking over de laadruimte heeft.*
> *Het enige houvast dat de cargadoor in dit soort gevallen heeft is de scheepsnaam en het feit dat het schip dat de betreffende naam draagt ook inderdaad in de betreffende haven aankomt waarin een bekrachtiging van de opdracht kan worden gezien door degene die bevoegd is het schip te dirigeren en door de kapitein. Is de vordering van de cargadoor op het schip verhaalbaar, dan is het schip tevens een geschikt verhaalsobject.*
> *Treedt de cargadoor op als agent van een geregelde lijn dan ligt dit alles vanzelfsprekend veel eenvoudiger. Er zal dan veelal een schriftelijk vastgelegde agentuurovereenkomst zijn die de verhouding tussen de cargadoor en diens principaal in detail regelt.*

Certaines dispositions spécifiques des *Cargadoorsvoorwaarden* néerlandaises nécessitent une attention particulière. Conformément à la large description des services du *cargadoor*, l'étendue de la mission peut être décrite comme suit :

> *De aanwijzing van resp. de opdracht aan een cargadoor, om als zodanig zijn diensten te verlenen aan enig schip, met inbegrip van opvarenden en lading, in een Nederlandse haven, machtigt de cargadoor om alle in het cargadoorsbedrijf gebruikelijke werkzaamheden en diensten te verrichten en al dan niet op eigen naam ten behoeve van zijn principaal overeenkomsten te sluiten zonder dat hij echter door de enkele aanwijzing of opdracht verplicht zal zijn om alle voorkomende werkzaamheden ten behoeve van dat schip, haar opvarenden en lading uit te voeren* (art. 2).

Les problèmes liés à l'intervention en tant que *charterer's agent* sont résolus comme suit :

> *In geval bij enige overeenkomst van bevrachting tussen bevrachter en vervrachter is overeengekomen, dat de door de bevrachter aangewezen cargadoor als agent van het schip zal optreden, zullen de bevrachter en de vervrachter als principaal jegens de cargadoor hoofdelijk aansprakelijk zijn, op de voet van deze bepalingen* (art. 3).

Enfin, le régime de responsabilité, qui répond prétendument aux exigences de bon sens et d'équité[249], paraît plutôt sévère pour le commettant :

> *Uit de taak van de cargadoor vloeit voort dat hij de vervoerder ter plaatse vertegenwoordigt en diens volmacht heeft hem met betrekking tot alle plaatselijke scheeps- en vervoersaangelegenheden te binden. Zo kan de cargadoor voor zijn principaal loodsen, sleepboten, roeiers en vletterlieden bestellen, scheepsbenodigdheden en bunkers doen leveren, in- en uitklaringen regelen, ligplaatsen regelen, havengelden en andere rechten voldoen, het schip doen laden en lossen, de lading doen stuwen en sjorren, personeelszaken zoals het aflossen van bemanning regelen, lading ten vervoer aannemen, aan welke opsomming van voorbeelden nog talloze taken kunnen worden toegevoegd, waarbij natuurlijk steeds geldt dat de cargadoor een beperkter taakgebied heeft wanneer de overeenkomst met de principaal dit voorschrijft of met zich brengt.*

[249] Voir à nouveau la section « *Inleiding en toelichting* » des *Cargadoorsvoorwaarden*.

Voor schaden of verliezen, ontstaan door een niet of onjuist uitvoeren van de hem verleende opdracht, zal de cargadoor jegens de principaal slechts aansprakelijk zijn, indien laatstgenoemde bewijst, dat de betreffende schade of het verlies veroorzaakt is door opzet of grove schuld van de cargadoor of van personen waarvoor deze aansprakelijk is. De aansprakelijkheid van de cargadoor is echter beperkt tot ten hoogste een bedrag, gelijkstaande aan de beloning welke de cargadoor voor de juiste uitvoering der betreffende opdracht zou toekomen. Nochtans zal de cargadoor in geen geval aansprakelijk zijn voor schade aan of verlies van goederen welke hem ter behandeling of ter bewaring zijn toevertrouwd. Iedere vordering tegen de cargadoor verjaart door het enkele verloop van 9 maanden en vervalt door het enkele verloop van 18 maanden, in beide gevallen te rekenen vanaf de laatste dag van de gebeurtenis die aanleiding tot de aansprakelijkheid was (art. 8).

La fixation des droits en cas de résiliation du contrat tient compte du fait que l'on agissait ou non dans le cadre d'un « *duurovereenkomst* » :

Indien de overeenkomst tussen principaal en cargadoor het karakter heeft van een duurovereenkomst is, behoudens het geval van ernstige wanprestatie van de cargadoor, voor beëindiging door de principaal inachtneming van een, gelet op de omstandigheden van het geval, redelijke opzegtermijn vereist en heeft de cargadoor, wanneer inachtneming van die opzegtermijn en een eventuele goodwillvergoeding hem niet naar de eis van redelijkheid en billijkheid schadeloos stellen recht op een naar redelijkheid en billijkheid vast te stellen schadeloosstelling o.a. voor ten behoeve van de principaal gedane investeringen, verkoopkosten, reclamekosten, alsmede de extra kosten van afvloeiing van overtollig geworden personeel (art. 30).

- AUTRES PAYS

7.98. Il s'avère que seul un nombre limité d'autres pays ont introduit une législation spécifique relativement à l'agent maritime.

7.99. Pour ce qui est de l'Europe, il convient, en particulier, de mentionner les intéressantes dispositions relatives au *raccomandatario* du *Codice della navigazione* italien[250], analogue à l'agent maritime belge, lesquelles stipulent :

Articolo 287 - Norme applicabili al contratto di raccomandazione.
Salvo i casi previsti nell'articolo 290, al contratto di raccomandazione si applicano le norme del codice civile sul mandato con rappresentanza.

Articolo 288 - Rappresentanza processuale del raccomandatario.
Entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza dell'armatore o del vettore, il raccomandatario può promuovere azioni ed essere convenuto in giudizio in loro nome.

Articolo 289 - Pubblicità della procura.
La procura conferita al raccomandatario, con sottoscrizione autenticata del preponente, le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso l'ufficio del porto, ove il raccomandatario risiede, per la pubblicazione nel registro a tale fine tenuto secondo le norme del regolamento.
Il comandante del porto deve dare comunicazione dell'avvenuta pubblicazione al camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.
Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta, la rappresentanza del raccomandatario si reputa generale, e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche, o la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

[250] Pour un commentaire, voir en particulier Prete, S., *Il raccomandatario marittimo nell'evoluzione giurisprudenziale,* Milan, Giuffrè Editore, 2009, 230 p. ; voir aussi Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 318-327 ; Querci, 344-359 ; Rossi-Martorano, 94-102.

Articolo 290 - Altre specie di raccomandazione.
Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione o di quella di trasporto, si applicano le norme relative agli institori.
Quando il raccomandatario assume stabilmente l'incarico di promuovere la conclusione di contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul contratto di agenzia.
Quando il raccomandatario assume l'obbligo di trattare e di concludere in nome proprio affari per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul mandato senza rappresentanza.

Articolo 291 - Pubblicità del contratto di raccomandazione institoria.
Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione, la pubblicità richiesta nell'articolo 289 tiene luogo di quella prevista dal codice civile per l'institore.

L'article 287 susmentionné s'inscrit dans le droit fil de l'actuel point de vue belge, selon lequel l'agent maritime est en premier lieu un mandataire (doté d'une compétence de représentation) au sens du droit civil commun.

L'article 288, qui explicite, quant à lui, le mandat judiciaire de l'agent maritime, a fait l'objet de précisions dans la jurisprudence[251]. Le régime italien est intéressant si l'on tient compte de l'incertitude juridique qui, comme nous l'avons expliqué, résulte de la jurisprudence belge en vigueur en ce qui concerne la signification à l'agent maritime, mais, étant donné qu'il met en place un mandat *ad litem* à part entière, il dépasse la problématique à laquelle nous sommes confrontés en Belgique[252].

L'article 290 précise qu'un agent maritime peut éventuellement aussi être un agent commercial, un représentant commercial ou un mandataire sans compétence de représentation, auquel s'appliquent alors les règles du *Codice civile*. Dans la pratique, ces deux derniers cas de figure sont rares, voire inexistants[253].

L'article 289 règle la publication officielle du mandat octroyé à l'agent maritime, de sa modification et de sa résiliation, ladite publication étant organisée par les autorités portuaires locales[254]. En l'absence de publication, l'agent maritime est réputé avoir une compétence de représentation générale, et les restrictions de cette compétence ne peuvent être opposées à des tiers, à moins que ceux-ci aient été informés de ces restrictions.

Malgré qu'il contienne des dispositions particulières, le code italien ne considère pas le contrat d'agence maritime comme un contrat nommé distinct.

Le statut juridique du *raccomandatario* a toutefois été élaboré plus avant dans la *Legge* n° 135 du 4 avril 1977 relative à la *Disciplina della professione di raccomandatario marittimo*. Cette loi présente, pour l'essentiel, un caractère de droit public et régit notamment l'inscription obligatoire du *raccomandatario*. L'article 2 n'en donne pas moins la description plus précise suivante des tâches du *raccomandatario* :

> *È raccomandatario marittimo chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusione di contratti di trasporto per merci e*

[251] Voir Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 324-327.
[252] Voir *supra*, n° 7.51.
[253] Voir notamment Querci, 346.
[254] Voir aussi l'art. 424 du *Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione* du 15 février 1952.

passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati.
Le predette attività possono essere svolte per mandato espresso o tacito con o senza rappresentanza, conferito dall'armatore o dal vettore, nonché con o senza contratto di agenzia a carattere continuativo od occasionale.

Inspirée de cette description, la jurisprudence italienne établit une distinction entre, d'une part, les tâches typiques et essentielles du *raccomandatario* (en ce qui concerne l'assistance fournie à l'arrivée du navire) et, d'autre part, les tâches complémentaires (les tâches relevant du domaine de l'agence commerciale)[255].

Il convient de souligner que la loi de 1977 (art. 3) impose au *raccomandatario* l'obligation de disposer des fonds nécessaires à couvrir tous les frais encourus à l'arrivée au port, dont il peut résulter une obligation solidaire à l'égard du commettant. La doctrine juge cette lourde obligation beaucoup trop onéreuse pour l'agent maritime[256].

7.100. En Espagne[257], les agents maritimes sont désignés par le terme de *consignatarios de buques*. En 1933, leur organisation professionnelle a rédigé une proposition de loi destinée à soumettre l'agence maritime à une législation particulière. L'initiative n'a eu aucun résultat.

Aujourd'hui, l'agent maritime est, pour l'essentiel, soumis aux dispositions générales relatives aux intermédiaires du *Código de comercio*.

À cet égard, une distinction doit être faite selon que le *consignatario de buques* opère ou non en tant qu'auxiliaire subordonné du navire. Dans l'affirmative, l'agent maritime peut être considéré comme un *consignatario-dependiente* ou un *consignatario-factor*, auquel s'appliquent les dispositions correspondantes du *Código de comercio* (art. 281 *sq.*). Lorsque, en revanche, le *consignatario de buques* agit en tant qu'*empresario* indépendant, une nouvelle distinction doit être opérée selon qu'il intervient ou non dans le cadre de l'arrivée au port de navires individuels. Si c'est le cas, l'agent maritime peut être assimilé à un *comisionario* au sens du *Código de comercio* (art. 244 *sq.*). Ce code établit une distinction selon que le *comisionario* agit en son nom propre ou au nom de son commettant – *in casu* le navire. Lorsque l'agent maritime agit en son nom propre, il devient lui-même contractant ; lorsqu'il agit au nom du navire, le contrat est conclu directement entre le navire et le tiers[258]. Lorsque l'agent agit sur une base fixe ou permanente, il peut être considéré

---

255 Voir Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 319.
256 Voir notamment Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 321.
257 L'analyse se fonde sur Arroyo, 300-306.
258 Les dispositions pertinentes du *Código de comercio* stipulent :

Artículo 246.
Cuando el comisionista contrate en nombre propio, no tendrá necesidad de declarar quién sea el comitente, y quedará obligado de un modo directo, como si el negocio fuese suyo, con las personas con quienes contratare, las cuales no tendrán acción contra el comitente, ni éste contra aquéllas, quedando a salvo siempre las que respectivamente correspondan al comitente y al comisionista entre sí.

Artículo 247.
Si el comisionista contratare en nombre del comitente, deberá manifestarlo, y si el contrato fuere por escrito, expresarlo en el mismo o en la antefirma, declarando el nombre, apellidos y domicilio de dicho comitente.
En el caso prescrito en el párrafo anterior, el contrato y las acciones derivadas del mismo producirán su efecto entre el comitente y la persona o personas que contrataren con el comisionista; pero quedará éste obligado con las personas con quienes contrató, mientras no pruebe la comisión, si el comitente la negare, sin perjuicio de la obligación y acciones respectivas entre el comitente y el comisionista.

comme un agent commercial, auquel cas il relève de la législation correspondante. Enfin, dans certains cas, l'agent maritime a également été considéré comme un dépositaire.

Jusque récemment, dans le droit maritime espagnol, une grande controverse a fait rage quant à la coresponsabilité de l'agent maritime concernant la perte ou les dommages à la cargaison. À ce propos, il convient de tenir compte de trois dispositions légales importantes.

Premièrement, l'article 586 du *Código de comercio* dispose :

> *El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del Capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.*
> *Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle.*

Dans la *Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque*, l'agent maritime est assimilé au *naviero*, c'est-à-dire l'armateur :

> *A los efectos del artículo anterior, se entenderá por naviero, el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo, y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto en que éste se halle; fletador, el que fleta un buque por tiempo o por uno o varios viajes, y armador, el que lo toma en arriendo por tiempo determinado o viajes para explotarlo corriendo de su cuenta el pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo.*

La *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* inclut l'article suivant concernant l'agent maritime :

> Artículo 73. Consignatario de buques.
> *1. A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.*
> *2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta Ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.*
> *La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.*
> *3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Entidad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.*
> *4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones*[259].

Le deuxième alinéa du deuxième paragraphe, qui, relativement à la responsabilité concernant la cargaison, renvoie simplement à la législation sur le commerce, disposait, jusqu'en 2003, ce qui suit :

[259] Voir également l'art. 118 de la *Ley*.

La responsabilidad del consignatario no se extenderá al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque.

Dans un arrêt décisif rendu le 26 novembre 2007, le *Tribunal Supremo* a estimé qu'il ne se justifiait pas de déroger aux dispositions du législateur en ce qui concerne la co-responsabilité de l'agent maritime[260].

7.101. L'agence maritime est traitée, dans le code maritime croate, aux articles 687 à 696[261], et dans le code maritime slovène, aux articles 659 à 667[262]. Ces textes de loi contiennent une réglementation sommaire sur le contrat d'agence maritime en tant que contrat nommé spécifique.

---

260 Tribunal Supremo de España, Sala de lo Civil, N) de Recurso 1127/2000, http://www.poderjudicial.es/jurisprudencia. Le Tribunal Supremo a notamment considéré :

Frente a la necesidad de una regulación dinámica de las profesiones a las que competen tareas de gestión mercantil, el Pleno de la Sala considera, en resolución, que no existen razones suficientes para dejar sin efecto los mecanismos de tutela de los derechos de los titulares de las mercancías que resulten dañadas durante el transporte centrados en la responsabilidad del consignatario - de origen, en gran parte, jurisprudencial y que se apoya en una doctrina que es objeto de críticas en sede científica, pero que aparece implantada en la práctica del comercio marítimo- en tanto, por vía legislativa, no se introduzca un nuevo régimen jurídico que pondere normativamente los distintos intereses en juego.

A efectos de unificación jurisprudencial, se fija como doctrina que la responsabilidad atribuida al representante del porteador que actúa en nombre de éste, según resulta de los arts. 586 CCom y 3 LTM, es aplicable al consignatario, en cuanto representante de aquél, en relación con la mercancía transportada. Es una responsabilidad legal y directa que legitima al titular de la mercancía dañada, con independencia de la relación interna entre representante y representado, y de su carácter ocasional o permanente.

L'affaire concernait des dommages occasionnés à des marchandises transportées dans conteneur frigorifique et survenus avant les modifications apportées à la *Ley* 27/1992. Le jugement prononcé a néanmoins tenu compte des modifications législatives apportées entre-temps.

261 La teneur de ces dispositions est la suivante :

Article 687

By a contract of maritime agency, the maritime agent undertakes to perform maritime agency services and services of assistance, mediation and representation, for and on behalf of the principal, on the basis of a general or special authorization, whereas the principal undertakes to reimburse the maritime agent for the expenses and pay to him a remuneration.

Article 688

Maritime agency services are services relating in particular to the navigation, ships and their employment with special regard to: the assistance and clearance of ships, mediation in concluding contracts of employment of ships, their sales and purchase, building and ship repair, insurance of ships and cargoes, safeguard of the ship's interests, supply and manning of ships, care for crews and passengers.

Article 689

Under a maritime agency agreement based on a general authorisation the maritime agent undertakes, for and on behalf of the principal, to perform all services or all services of a specific type in the field of his activity.

A maritime agency agreement based on a general authorisation must be drawn in writing.

An agreement that is not drawn up in writing shall have no legal effects. In case of doubt as to the limits of the general authorisation it shall be deemed that it refers to the clearance activities.

If a maritime agent deals exclusively with mediation or with the stipulation of contracts of employment of ships, in case of doubt as to the limits of the general authorisation, it shall be deemed that it refers to the mediation for stipulating such agreements, excepting bare boat charters, charters by demise and time charter for a whole ship.

Article 690

If the principal limits the authorisation of the maritime agent regarding the usual services of a maritime agent, such limitation shall have no legal effect in respect of third persons who had no knowledge of the said limitation nor under the existing circumstances ought to have had knowledge of the same.

Article 691

The maritime agent is obliged and authorised within the limits of the given authorisation to perform services which are necessary or customary in order to fulfil any received orders with the due diligence of a good businessman.

Article 692
The maritime agent may sign a contract of employment of a ship for and on behalf of both contracting parties on the basis of an express authorisation of the contracting parties.

Article 693
If the maritime agent does expressly declare that he is acting in the capacity of a maritime agent, it shall be deemed, in respect of the person in good faith, that the maritime agent is acting in his own name.

Article 694
The maritime agent shall be entitled to an advance for the expenses and to a remuneration.
If the expenses and the remuneration are not paid to the agent, the agent has the right of retention of the principal's property.

Article 695
The maritime agent is entitled to the reimbursement of the expenses and to a remuneration for the mediation and stipulation of contracts by the mere fact that the contract has been concluded.

Article 696
The ministry herewith brings the rules on the conditions required to perform the activity of maritime agents.

[262] Ces dispositions précisent :

Article 659
With a shipping agency contract the agent shall undertake to conduct, on the basis of a general or special authorisation, shipping agency transactions on behalf and for the account of the client, and the client shall undertake to reimburse the costs and pay the reward.
The client may be the shipowner or the owner of the equipment on behalf of whom and for whose account the agent of the vessel shall conduct transactions.
An offer by the agent of the vessel shall be binding on the client, if made within the limits of the authorisation.
The agent of the vessel may appoint a sub-agent, unless prohibited by a shipping agency contract; the agent of the vessel must inform the client of such an appointment.

Article 660
A shipping agency contract based on a general authorisation must be drawn up in writing.
A verbal or written contract may be concluded to execute an individual order. At the request of the agent of the vessel, each verbal contract must be confirmed in writing.

Article 661
Shipping agency business shall include the business of brokerage, representation and other services relating to navigation and the use of a ship, in particular: receiving and forwarding ships; marketing; concluding contracts on the use of ships and equipment; the purchase and sale of ships and equipment; the construction and repair of ships; the concluding of stevedoring and storage contracts; the conclusion of insurance contracts; the issuing of transport and other documents; the cashing-in of claims; staffing and care for the crew; the organisation of ship supplies.

Article 662
The agent of the vessel shall, on the basis of a general authorisation, undertake to perform, for a specified or unlimited period, one or several types of shipping agency transactions contained in the authorisation (general agency).
If any doubts arise with regard to the bounds of the general authorisation, it shall be considered that the authorisation applies to transactions connected with the reception and forwarding of ships.
If the agent of the vessel only acts as a broker and/or represents the client in concluding contracts on the use of ships, it shall be considered, in the event that any doubts arise with regard to the bounds of the general authorisation, that it applies to actions as a broker in the conclusion of these contracts, with the exception of bareboat charter parties and time charter parties, but always within the bounds of the client's transactions.

Article 663
If the client limits the authorisations of the agent of the vessel that apply to ordinary shipping agency transactions, this limitation shall have no legal effect against third parties who did not know or who, under the circumstances, could not have known of this.
Unless the agent of the vessel states explicitly that he is acting as an agent, it shall be considered that he is acting in his own name against a bona fide person.

7.102. Dans le *Código de comercio* chilien, l'activité d'agent maritime est fixée de manière assez détaillée aux articles 917 à 926. On y retrouve une disposition explicite concernant la compétence de représentation judiciaire de l'agent, qui s'énonce comme suit :

> *El agente de naves tiene, además, representación suficiente para actuar en juicio, activa o pasivamente, por el capitán, dueño o armador de la nave a quienes represente, en todo lo que se refiere a su explotación* (art. 922, quatrième alinéa).

7.103. Le code maritime vietnamien comporte un chapitre relatif à l'agence maritime et au courtage maritime, dont les articles 158 à 165 contiennent une réglementation générale et sommaire des droits et obligations de l'agent maritime.

7.104. Il peut être déduit des notes de droit comparé ci-dessus concernant les droits de pays non limitrophes que, dans diverses législations nationales, le statut juridique de l'agent maritime est fixé de manière explicite. S'il est vrai que les exemples trouvés ne proviennent pas, pour la plupart, de nations faisant autorité dans le domaine maritime, on y décèle néanmoins une tendance à retravailler explicitement ce statut dans les codifications récentes.

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

7.105. Dans le Livre vert, deux questions générales corrélatives avaient été posées au sujet de l'agence maritime, à savoir si cette figure juridique devait être définie plus avant, avec une description de ses droits et obligations envers les cocontractants et les tiers, et, le cas échéant, si une telle réglementation devait se voir conférer un caractère contraignant.

7.106. La Cour d'appel d'Anvers a attiré l'attention sur le fait qu'une réglementation relative aux agents maritimes ne doit pas être contraire à la loi relative au contrat d'agence commerciale, étant donné que cette dernière constitue la transposition de la directive européenne relative aux agents commerciaux. À cet égard, il convient toutefois de rappeler que la directive relative aux agents commerciaux ne s'applique pas, en tant que telle, aux agents actifs dans le domaine des services et que c'est le législateur belge qui, de son propre chef, a opté pour la solution consistant à étendre

---

It shall be considered that the agent explicitly stated that he was acting as an agent if he states to the third party that he is acting "on behalf and for the account of the client" or "solely as an agent", or makes any other statement to this effect citing the title or name of the client.

Article 664
The agent has the duty and right to carry out, with the diligence of a good manager, the tasks that lie within the scope of his jurisdiction and that are required or normal in order to execute an order which has been accepted.

Article 665
An agent of the vessel may, with the explicit authorisation of the contracting parties, sign contracts for the exploitation of ships on behalf and for the account of both contractual parties (broker).

Article 666
An agent of the vessel shall be entitled to reimbursement of costs and to a reward for acting as a broker or for concluding contracts.
An agent of the vessel shall be entitled to request an advance to cover costs.

Article 667
An agent of the vessel shall have the right to retain and lien the items belonging to the client in order to cover his claims.

les règles européennes à ce type d'agents[263]. En outre, les conseillers ont fait remarquer qu'une haute protection de l'agent maritime pourrait déboucher sur une requalification de cet agent en tant que représentant commercial. Enfin, ils ont attiré l'attention sur le fait que l'introduction d'un régime de responsabilité contraignant pour l'agence maritime constituerait un cas unique en son genre.

7.107. L'ABDM était également d'avis que la loi relative au contrat d'agence commerciale est, pour le moment, assez claire et complète et qu'elle offre, concernant les matières qu'elle régit, une sécurité juridique suffisante. L'association a néanmoins attiré l'attention sur les problèmes douaniers, lesquels ne relèvent toutefois pas de la révision du droit maritime.

Par ailleurs, la question de savoir si l'agent maritime devrait se voir attribuer un statut propre en droit public, comme les autres intermédiaires soumis à la loi du 26 juin 1967 déjà mentionnée ci-dessus[264], qui régit l'accès à la profession d'intermédiaire dans le domaine du transport de marchandises, a été soulevée à l'ABDM.

Enfin, cette dernière s'est manifestée en faveur de l'instauration d'une représentation légale, de préférence contraignante, du commettant par l'agent et de l'élection de domicile du commettant chez son agent.

7.108. Quant à l'URAB, elle défendait la thèse que, dans les rapports avec l'agent maritime, la liberté contractuelle doit primer en toutes circonstances. Si un statut légal distinct est mis en place, alors il peut, en ce qui la concerne, contenir quelques règles de droit complémentaire.

7.109. La Fédération maritime d'Anvers (ASV), l'association professionnelle des agents maritimes, a réagi indirectement au Livre vert par l'intermédiaire de l'organisation faîtière Alfaport Antwerpen, qui a appelé à l'introduction d'un nouveau code de la navigation, mais ne s'est pas, lors de la première consultation, manifestée spécifiquement au sujet de la réglementation relative à l'agence maritime.

- APPRÉCIATION PLUS APPROFONDIE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

7.110. Vu la critique de l'actuel droit belge présentée ci-dessus – dans le cadre de laquelle il a déjà été procédé à quelques pondérations des intérêts en jeu – et les points de vue exprimés lors de la première consultation, les interventions législatives spécifiques suivantes s'avèrent souhaitables :
- une confirmation explicite de la qualification des agents maritimes en tant que mandataires ;
- une confirmation explicite que l'agent maritime mandataire peut se contenter d'indiquer qu'il agit en tant que représentant d'un certain navire ou d'un commettant (clairement identifié) ;
- une confirmation explicite de l'applicabilité de la loi relative au contrat d'agence commerciale, sans toutefois que le champ d'application en soit élargi, en ce compris le remplacement de ses dispositions relatives aux droits et obligations des parties et à la prescription par des dispositions spécifiques dans le Code belge de la Navigation qui soient également valables pour les agents maritimes non permanents ;
- une clarification de la tâche de l'agent maritime, en particulier une confirmation de l'habilitation de l'agent maritime à recevoir des significations, notifications et autres communications au nom ou pour le compte de son mandant ;
- une harmonisation du régime de responsabilité de l'agent maritime avec le nouveau régime de responsabilité du manutentionnaire ;
- l'introduction de quelques règles explicatives de droit international privé.

263 Voir *supra*, n° 7.37.
264 Voir *supra*, n° 7.14.

En ce qui concerne l'avant-dernier point, il a été constaté ci-dessus qu'il est préférable de résoudre ce problème au sein du chapitre ci-dessous consacré à la manutention. À cet égard, il est plus particulièrement fait référence aux articles 7.18, § 12, et 7.19, § 7 du Livre 3 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, qui contribue à l'harmonisation du régime de responsabilité pour la perte de la cargaison ou les dommages causés à celle-ci à travers toute la chaîne de transport. En fait, cette orientation rejoint l'esprit de la législation française[265]. Il ne convient pas, par contre, de s'inspirer du régime de responsabilité espagnol[266], jugé trop onéreux pour l'agent maritime. Outre l'alignement spécifique sur le nouveau régime de responsabilité du manutentionnaire, la responsabilité de l'agent maritime reste, aux termes de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, régie par le droit commun relatif aux mandats.

En ce qui concerne d'autres questions, telles que le statut du courtier maritime et le mandat *ad litem* à part entière, il s'est avéré qu'une intervention légale n'était pas davantage nécessaire ou souhaitée. Nous ne reviendrons dès lors plus sur ces points.

Partant de ces conclusions intermédiaires, diverses options légistiques peuvent, en théorie, être jaugées les unes par rapport aux autres. Il convient toutefois de rappeler que, concernant quelques problèmes bien précisés, tels que la qualification en tant que mandataire et l'applicabilité de la loi relative au contrat d'agence commerciale, différentes options secondaires ont déjà été évaluées plus haut[267].

- SCÉNARIO AUTONOME INTÉGRAL : RÉGIME LÉGAL INTÉGRAL DU CONTRAT D'AGENCE MARITIME EN TANT QUE CONTRAT NOMMÉ, AVEC MISE À L'ÉCART DE LA LOI RELATIVE AU CONTRAT D'AGENCE COMMERCIALE ET DU CODE CIVIL

7.111. Dans le scénario le plus extrême, l'agence maritime serait, dans le Code belge de la Navigation, soumise à un régime légal intégral entièrement autonome. Les dispositions de la loi relative au contrat d'agence commerciale et du Code civil – en particulier celles qui concernent le mandat – seraient déclarées inapplicables et intégralement remplacées par un régime légal spécifique.

7.112. Ce scénario pourrait, de prime abord, présenter l'avantage de permettre la réalisation d'un régime légal coordonné rendu transparent et simple d'emploi par l'unification au sein d'un seul et même texte de loi. En ce qui concerne la relation entre les parties au contrat surtout, le régime de droit complémentaire constituerait et offrirait un filet de sécurité face aux imprécisions ou lacunes éventuelles du contrat conclu. Sur le fond, il ne devrait pas être fondamentalement dérogé aux principes appliqués actuellement.

7.113. En ce qui concerne les inconvénients, on peut citer le fait que l'introduction d'un régime tout à fait nouveau peut, du moins lors de la phase initiale, engendrer une certaine incertitude juridique pour une matière qui, tout bien considéré, ne présente que peu de controverse et qu'un contentieux restreint. L'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale et des principes de droit civil en matière de mandat, en particulier, n'est que rarement sujette à des problèmes. Les difficultés identifiées ci-dessus ne requièrent que des interventions ponctuelles et ne justifient pas un nouveau régime global. D'un point de vue légistique, ce scénario est très excessif. Surtout en ce qui concerne l'application du droit civil commun en matière de mandat et de la loi relative au contrat d'agence commerciale, seules des clarifications et corrections

[265] Voir *supra*, n° 7.89.
[266] Voir *supra*, n° 7 100.
[267] Voir *supra*, n° 7.18 *sq.* et 7.36 *sq.*, resp.

spécifiques sont requises, et une révision fondamentale ne s'impose en aucun cas. La conclusion qu'il convient de confirmer par la loi la qualification en tant que mandataire et de ne procéder, concernant l'application de la loi relative au contrat d'agence commerciale, qu'à quelques interventions restreintes, a déjà été formulée ci-dessus[268]. Du reste, l'instauration d'un régime légal distinct pour l'agence maritime placerait la Belgique dans une position d'exception à l'échelle internationale, car dans la plupart des pays faisant autorité dans le domaine maritime, les agents maritimes ne sont pas soumis à un statut légal pleinement autonome. Enfin, il s'est avéré que les secteurs belges concernés ne sont aucunement demandeurs d'un régime légal spécifique. Vu les résultats de la première consultation, ce scénario est, d'un point de vue politique, *ultra petita*.

- SCÉNARIO COMPLÉMENTAIRE SPÉCIFIQUE : RÉGIME LÉGAL PARTIEL DES AGENTS MARITIMES COMPRENANT DES SOLUTIONS À DES PROBLÈMES PARTICULIERS

7.114. Selon le deuxième scénario, ne seraient reprises dans le Code belge de la Navigation que les dispositions relatives à l'agence maritime qui sont indispensables en vue de résoudre les problèmes concrets qui ont été évoqués.

7.115. L'avantage de ce scénario réside dans le fait qu'il maintient la situation actuelle dans les matières qui ne font pas l'objet de problèmes fondamentaux et qu'il est axé sur une approche des difficultés réelles. En ce sens, il trouverait écho, d'un point de vue purement légistique, dans la législation, plutôt fragmentaire mais non moins ciblée, en vigueur dans certains autres pays, tels que l'Italie et l'Espagne.

7.116. Les inconvénients de ce deuxième scénario seraient le morcellement de la réglementation en trois sources (le Code belge de la Navigation, le Code civil et la loi relative au contrat d'agence commerciale), une moindre facilité d'emploi et l'absence de filet de sécurité juridique supplétif et intégral. Surtout, de par la nature des problèmes et des interventions nécessaires, l'agence maritime doit, de manière presque inévitable, être appréhendée en tant que contrat nommé spécifique. L'analyse réalisée nous apprend que, si l'on souhaite délimiter le champ d'application des règles à instaurer, une définition du contrat d'agence maritime est de toute façon nécessaire. En effet, en raison de l'exigence, déjà expliquée, de décrire les droits et obligations des parties et les tâches de l'agent maritime, l'agence maritime doit, sur le plan légistique, être automatiquement approchée comme un contrat nommé distinct.

- SCÉNARIO INTÉGRAL COMPLÉMENTAIRE : RÉGIME LÉGAL HYBRIDE DU CONTRAT D'AGENCE MARITIME EN TANT QUE CONTRAT NOMMÉ, EN COMPLÉMENT DE LA LOI RELATIVE AU CONTRAT D'AGENCE COMMERCIALE ET AU CODE CIVIL

7.117. Selon la troisième option – à privilégier –, l'agence maritime serait appréhendée comme un contrat nommé spécifique, mais le Code belge de la Navigation ne comporterait aucun régime légal entièrement autonome ou intégral. Les dispositions pertinentes de la loi relatives aux agences commerciales et du Code civil conserveraient leur applicabilité, moyennant les corrections indiquées, mais le Code belge de la Navigation introduirait un cadre complémentaire de nature à instaurer un régime intégral tenant compte des trois sources législatives. Il s'agirait d'un régime hybride, qui traiterait partiellement le contrat d'agence maritime comme un contrat nommé spécifique, mais également comme une forme de contrat de droit commun de mandat et d'agence commerciale.

7.118. Le troisième scénario s'inscrit dans le prolongement des conclusions formulées relativement à la position de l'agence maritime par rapport au droit commun en matière de

[268] Voir à nouveau *supra*, n[os] 7.32-7.33 et 7.41, resp.

mandat et à la loi relative au contrat d'agence commerciale. Il complète de façon utile les réglementations actuelles, qui présentent un niveau de fonctionnalité acceptable, sans innover outre mesure. Le seul désavantage qu'il présente réside dans le morcellement du régime légal à travers trois sources et la moindre facilité d'utilisation qui en découle. Cet inconvénient peut néanmoins être compensé en intégrant au Code belge de la Navigation des références croisées au Code civil et à la loi relative au contrat d'agence commerciale[269].

E) CONCLUSION

7.119. L'étude critique témoigne de la nécessité de procéder aux interventions législatives suivantes concernant les agents maritimes :
- une confirmation explicite de la qualification des agents maritimes en tant que mandataires ;
- une confirmation explicite que l'agent maritime mandataire peut se contenter d'indiquer qu'il agit en tant que représentant d'un certain navire ou d'un commettant (clairement identifié) ;
- une confirmation explicite de l'applicabilité de la loi relative au contrat d'agence commerciale, sans toutefois que le champ d'application en soit élargi, en ce compris le remplacement de ses dispositions relatives aux droits et obligations des parties et à la prescription par des dispositions spécifiques dans le Code belge de la Navigation qui soient également valables pour les agents maritimes non permanents ;
- une clarification de la tâche de l'agent maritime, en particulier une confirmation de l'habilitation de l'agent maritime à recevoir des significations, notifications et autres communications au nom ou pour le compte de son mandant ;
- une harmonisation du régime de responsabilité de l'agent maritime avec le nouveau régime de responsabilité du manutentionnaire ;
- l'introduction de quelques règles explicatives de droit international privé.

7.120. Sur le plan légistique, les interventions précitées seront réalisées en appréhendant, dans le Code belge de la Navigation, l'agence maritime comme un contrat spécifique, sans pour autant y faire figurer de dispositions légales entièrement autonome ou intégrales. Les dispositions pertinentes de la loi relative au contrat d'agence commerciale et du Code civil doivent, moyennant quelques corrections, rester applicables. Le Code belge de la Navigation ne doit contenir qu'un cadre complémentaire. Dans ce nouveau régime hybride, le contrat d'agence maritime est partiellement traité comme un contrat nommé spécifique mais également comme une forme de contrat de droit commun de mandat et d'agence commerciale. L'harmonisation avec le régime de la manutention doit s'opérer au sein du chapitre concerné.

[269] Au sujet de ces références, voir le Livre bleu 1, 145-146, n° 1.168.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 7.1. DÉFINITIONS [LA NOTION DE CONTRAT D'AGENCE MARITIME]

A) TEXTE DE LOI

7.121.

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Définitions

Article 7.1. Définitions

Dans le présent Code, il convient d'entendre par :

1° « contrat d'agence maritime » : contrat par lequel un entrepreneur, appelé agent maritime, qui agit dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession, s'engage à l'égard d'un propriétaire de navire, d'un armateur ou d'un utilisateur de navire à le représenter dans le cadre de l'arrivée d'un ou de plusieurs navires dans un ou plusieurs ports ;

B) COMMENTAIRE

7.122. Dans la description ci-dessus de la notion de contrat d'agence maritime, la compétence de représentation, qui joue également un rôle clé dans les définitions jurisprudentielles et doctrinales actuelles de l'agent maritime en Belgique[270] et dans divers systèmes juridiques et contrats standard étrangers[271], revêt une importance essentielle. L'accent placé sur la compétence de représentation s'inscrit dans le droit fil de la qualification habituelle[272], et consacrée dans l'article 7.6 ci-dessous, de l'agent maritime en tant que mandataire. Dans le seul cas où les parties ont exclu toute compétence de représentation – ce qui, dans la pratique, n'arrivera pour ainsi dire jamais[273] – il n'est pas question, dans le sens de la définition proposée, d'un contrat d'agence maritime.

7.123. Le fait que l'agent maritime soit désigné par le capitaine – ce qui, aux termes de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, reste théoriquement possible dans certains cas (voir art. 5.9)[274] – n'empêche pas, à la lumière de la formulation proposée, qu'il s'agisse, au sens de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, d'un contrat d'agence commerciale. En effet, dans pareil cas, l'agent maritime sera également chargé de représenter un propriétaire de navire, un armateur ou un affréteur.

---

270 Voir *supra*, n° 7.18.

271 Voir *supra*, n° 7.32 et les références qui s'y trouvent.

272 Voir *supra*, n^{os} 7.23 *sq*.

273 Voir à nouveau *supra*, n° 7.33.

274 Voir Livre bleu 5. Dans la pratique, lorsque le capitaine désigne lui-même un agent maritime, celui-ci demande souvent, pour confirmation de la mission, une *letter of appointment* (Aragon, J.R., *Shipmaster's handbook on ship's business*, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, 1988, 194). Selon des experts du secteur, dans les faits, un agent maritime n'est, en Belgique, jamais désigné par un capitaine. Il n'existe toutefois pas de raison d'exclure d'emblée cette hypothèse de l'Ébauche de Code belge de la Navigation.

7.124. La définition proposée n'opère pas la moindre distinction entre l'agent de ligne fixe ou l'agent maritime actif « de façon permanente », d'une part, et l'agent maritime actif à titre unique ou occasionnel, d'autre part. Bien que la doctrine belge[275] ainsi que certains systèmes juridiques étrangers[276] réservent le terme d'agent maritime (et ses équivalents dans les langues concernées) pour désigner la catégorie précitée de prestataires de services, il est souhaitable de lui conférer une signification plus large dans le cadre du Code belge de la Navigation. Deux raisons motivent cette recommandation : les règles proposées sont destinées à s'appliquer à tous les types d'agent maritime et, dans la pratique, ce sont les mêmes entreprises qui offrent les deux types de service.

Pour des motifs comparables, la réglementation proposée n'attache pas d'attention particulière au consignataire maritime et au courtier maritime. Alors que le premier peut, dans la plupart des cas, être assimilé à l'agent maritime, le second est, en principe, un courtier ordinaire à propos duquel aucune législation spécifique ne s'impose[277].

La définition proposée n'a pas pour finalité d'inclure les agents agissant au nom des NVOCC. Elle ne vise pas davantage les gestionnaires techniques de navire.

7.125. Enfin, il est explicitement stipulé qu'il doit s'agir de services d'agence maritime fournis par un agent qui agit dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession. Cette précision s'inscrit dans le prolongement de la définition déjà couramment utilisée du contrat de transport, qui requiert lui aussi le professionnalisme[278]. Par conséquent, les services d'agence maritime occasionnels fournis par un particulier ne relèvent pas du régime légal introduit ici.

7.126. Il n'y a pas lieu de limiter la définition aux services d'agence maritime fournis dans les ports belges. En théorie, rien n'empêche les parties au contrat actives dans des ports étrangers de soumettre volontairement leur relation au droit belge, tout comme des agents maritimes belges opèrent souvent en exécution d'un contrat qui relève du droit anglais.

B.2. ARTICLE 7.2. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

7.127.

TITRE 3 – ARMATEURS

Chapitre 2 – Agence maritime

Article 7.2. Application internationale

§ 1. Lorsque l'action de l'agent maritime concerne une arrivée dans un seul port, la question de savoir si l'agent maritime peut engager le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire envers les tiers est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel ce port est situé.

275 Voir *supra*, n° 7.28.
276 Voir notamment *supra*, nos 7.67 et 7.84.
277 Concernant ces intervenants, voir *supra*, nos 7.10 et 7.21.
278 Voir notamment Goossens, W., *Aanneming van werk. Het gemeenrechtelijk dienstencontract*, Brugge, die Keure, 2003, 201, n° 255.

Lorsque l'action de l'agent maritime concerne des arrivées dans plusieurs ports, le droit de l'État dans lequel l'agent maritime a sa résidence habituelle s'applique.

§ 2. L'article 7.10 s'applique à la procédure en Belgique.

B) COMMENTAIRE

7.128. La disposition proposée clarifie le DIP en ce qui concerne la compétence de représentation de l'agent maritime. Le DIP relatif à la relation contractuelle entre l'agent maritime et son commettant est régi par le Règlement Rome I[279].

En ce qui concerne la signification de la notion de « résidence habituelle » visée au § 1, deuxième alinéa, il peut être fait référence à l'article 19 du Règlement Rome I.

7.129. Il va de soi que le régime juridique relatif aux significations à l'agent maritime doit être régi par la *lex fori* belge[280].

B.3. ARTICLE 7.3. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

7.130.

Article 7.3. Application matérielle

Le présent chapitre s'applique aux contrats d'agence maritime.

B) COMMENTAIRE

7.131. La disposition proposée limite le champ d'application de ce chapitre aux contrats d'agence maritime. Cette notion a été décrite en détail dans l'article 7.1, 1°, déjà commenté.

B.4. ARTICLE 7.4. AUTRE RÉGLEMENTATION

A) TEXTE DE LOI

7.132.

Article 7.4. Autre réglementation

§ 1. Sans préjudice des dispositions particulières, les dispositions du Code civil relatives au mandat s'appliquent au contrat d'agence maritime.

§ 2. La loi du 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale s'applique exclusivement au contrat d'agence maritime lorsque celui-ci constitue également un contrat d'agence commerciale au sens de l'article 1er de la loi précitée.
En dérogation à l'alinéa précédent, les articles 6, 8 et 26 de la loi du 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale ne s'appliquent pas au contrat d'agence maritime.

279 Concernant l'un et l'autre, voir à nouveau *supra*, nos 7.58-7.59.
280 Voir *supra*, n° 7.59.

§ 3. L'article 108 du Code de droit international privé ne s'applique pas à la représentation par l'agent maritime.

B) COMMENTAIRE

7.133. Conformément au point de vue prédominant et à la précision contenue dans l'article 7.6 proposé ci-dessous, l'agence maritime est un mandat.

Comme cela a déjà été indiqué[281], les parties sont, en théorie, libres d'exclure l'action, en tant que mandataire, au nom et pour compte du commettant de l'ensemble des tâches de l'agent maritime. Dans la pratique, une dérogation de ce type ne se produira qu'à titre exceptionnel. Le passage « Sans préjudice des dispositions particulières » du § 1 indique que les dispositions du Code civil relatives au mandat doivent laisser place à des dispositions contraires spécifiques reprises dans le Code belge de la Navigation ou dans la loi relative au contrat d'agence commerciale.

7.134. Dans un souci de clarté, le premier alinéa du § 2 confirme que l'agence maritime est conjointement régie par la loi relative au contrat d'agence commerciale, du moins dans la mesure où le contrat d'agence maritime en question correspond à la définition du contrat d'agence commerciale au sens de l'article 1er de ladite loi. Cela signifie, pour l'essentiel, que l'agent maritime doit être chargé de sa mission « de façon permanente ». C'est pourquoi, dans la pratique, il s'agira, dans la plupart des cas, d'agence (de ligne) fixe[282]. Comme expliqué ci-dessus[283], il ne se justifiait pas de déclarer par principe la loi relative au contrat d'agence commerciale inapplicable aux agents maritimes, ni d'étendre le champ d'application de cette loi aux agents maritimes non permanents ou occasionnels. En d'autres termes, le § 1 proposé ne fait que confirmer une réglementation existante. Quoi qu'il en soit, l'intégration d'une référence explicite à la loi relative au contrat d'agence commerciale favorise la transparence et la facilité d'utilisation de la législation pertinente en la matière.

7.135. Au deuxième alinéa du § 2, il est précisé que quelques dispositions de la loi relative au contrat d'agence commerciale dans le domaine de l'agence maritime sont remplacées par des dispositions spécifiques reprises dans le Code belge de la Navigation. Concrètement, il s'agit des dispositions suivantes :
- le régime des droits et obligations des parties au contrat d'agence maritime (art. 6 et 8 de la loi relative au contrat d'agence commerciale, qui sont remplacés par l'art. 7.7 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation) ;
- le régime relatif à la prescription (art. 26 de la loi relative au contrat d'agence commerciale, qui est remplacé par l'art. 7.11 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation).

7.136. Le § 3 déclare l'article 108 CDIP inapplicable. S'y substitue l'article 7.2, § 1, déjà présenté ci-avant.

---

281 Voir *supra*, n° 7.33.
282 Voir *supra*, n° 7.36.
283 Voir *supra*, nos 7.38-7.42.

B.5. ARTICLE 7.5. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

7.137.

Article 7.5. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent aux articles 7.9 et 7.10 sont déclarées nulles.

B) COMMENTAIRE

7.138. Comme dans les autres chapitres de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, une disposition distincte indique clairement quelles dispositions sont de droit complémentaire et lesquelles sont de droit impératif. Il convient de prendre pour point de départ le fait que les dispositions du Code belge de la Navigation sont de droit supplétif[284]. Comme justifié ci-dessus[285], il n'est, en principe, pas souhaitable d'introduire des dispositions de droit impératif en matière d'agence maritime. Les exceptions évoquées concernent essentiellement la position des tiers. Dès lors, les réglementations légales concernées et énumérées ici ne sont pas modulables par les parties au contrat d'agence maritime. En outre, il n'est pas porté atteinte au caractère impératif de certaines dispositions applicables de la loi relative au contrat d'agence commerciale[286].

B.6. ARTICLE 7.6. QUALIFICATION

A) TEXTE DE LOI

7.139.

Article 7.6. Qualification

Le contrat d'agence maritime est un mandat.

B) COMMENTAIRE

7.140. La qualification explicite de l'agent maritime en tant que mandataire et le renvoi explicite aux dispositions du Code civil relatives au mandat au § 1 sont souhaitables dans le but d'exclure les malentendus, provoqués par une doctrine plus ancienne et formulée de manière peu heureuse, concernant la qualification du contrat d'agence maritime[287]. Ils permettront d'éviter d'emblée toute discussion quant à l'applicabilité des dispositions légales concernant le mandat aux contrats d'agence maritime qui, au sens de la loi relative au contrat d'agence commerciale, constituent également des contrats d'agence commerciale[288]. La qualification de mandat correspond à la vision actuelle de la jurisprudence[289]. Le fait qu'un agent maritime soit, en même temps, – et c'est généralement le cas – chargé d'autres tâches plutôt matérielles, telles que la promotion commerciale, ne porte pas atteinte à la qualification par principe de mandataire.

---

284 Voir Livre bleu 1, 174-175, n° 1.208.

285 Voir *supra*, n^{os} 7.33-7.133.

286 Voir, à ce propos, le récent Tilleman, B. e.a., « Overzicht van rechtspraak. Bijzondere overeenkomsten: tussenpersonen (1999-2009) », *TPR* 2010, (589), 950-953, n^{os} 460-462.

287 Voir *supra*, n° 7.32.

288 Voir *supra*, n° 7.31.

289 Voir, en particulier, *supra*, n° 7.30.

B.7. ARTICLE 7.7. DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

A) TEXTE DE LOI

7.141.

Article 7.7. Droits et obligations des parties

§ 1. L'agent maritime doit :
1° défendre les intérêts du commettant et du navire ;
2° exécuter ses tâches loyalement et de bonne foi ;
3° communiquer au commettant toute information utile ;
4° suivre les directives raisonnables données par le commettant et, du reste, agir conformément aux usages ;
5° rendre compte des recettes et dépenses effectuées pour le compte du commettant ;
6° s'employer comme il se doit à la négociation et, le cas échéant, à la conclusion des affaires dont il est chargé.

§ 2. Le commettant doit :
1° agir loyalement et de bonne foi à l'égard de l'agent maritime ;
2° communiquer tous les renseignements et directives nécessaires au commettant ;
3° aviser l'agent maritime dans un délai raisonnable lorsqu'il prévoit que le volume des affaires sera sensiblement inférieur à celui auquel l'agent maritime aurait pu normalement s'attendre ;
4° payer à l'agent maritime la rémunération convenue et les montants nécessaires pour couvrir les dépenses ;
5° informer l'agent maritime dans un délai raisonnable de son acceptation, de son refus ou de l'inexécution d'une affaire qu'il a négociée.

B) COMMENTAIRE

7.142. La disposition proposée décrit les droits et obligations des parties au contrat d'agence maritime et constitue en fait une spécification des droits et obligations de l'agent commercial et de son commettant, tels que décrits aux articles 6 et 8 de la loi relative au contrat d'agence commerciale[290]. La signification de ces dispositions dans le contexte spécifique de l'agence maritime a été expliquée clairement dans la doctrine[291]. Les droits et obligations doivent être complétés plus avant, en tenant compte de la nature de la mission de l'agent maritime (s'il s'agit d'une agence de ligne fixe ou non) et des usages locaux. Accessoirement, le droit commun en matière de mandat reste également d'application (voir notamment les art. 1991-2002 C. civ.).

7.143. En vertu de l'article § 2, 4°, le commettant doit procurer à l'agent maritime les moyens nécessaires à l'exercice de ses tâches. Cet effet semble cadrer avec les usages. Pour sa part, le droit commun oblige déjà le mandant à provisionner le mandataire[292].

---

290 Voir à nouveau *supra*, n° 7.41.
291 Voir Noels TT, 139-157, n^os^ 253-276 ; van Doosselaere, G., « Les agents maritimes », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (92), 100-104.
292 Sur ce dernier point, voir Wéry, P., *Le mandat,* Bruxelles, Larcier, 2000, 206, n° 162.

7.144. Conjointement à l'article 7.4, § 2, déjà présenté, la disposition proposée élargit le champ d'application des dispositions visées de la loi relative au contrat d'agence commerciale aux contrats d'agence maritime qui, au sens de cette loi, ne constituent pas des contrats d'agence commerciale, en particulier les missions d'agence maritime occasionnées par une arrivée unique. Le caractère souhaitable de cette mesure a déjà été expliqué plus haut[293]. Là encore, la disposition offre seulement un cadre supplétif pour les cas où des conditions contractuelles plus précises n'ont pas été convenues.

7.145. Le contexte spécifique de l'agence maritime et la large diffusion des contrats types font qu'il est évident que l'article commenté est de droit supplétif. Ici également, il est dérogé au régime de la loi relative au contrat d'agence commerciale, dont les articles 6 et 8 mentionnés sont qualifiées d'impératifs par la doctrine[294].

B.8. ARTICLE 7.8. TÂCHES DE L'AGENT MARITIME

A) TEXTE DE LOI

7.146.

Article 7.8. Tâches de l'agent maritime

L'agent maritime est notamment chargé des tâches suivantes :
1° organiser l'arrivée, le séjour et le départ des navires, et notamment effectuer les formalités administratives, demander des postes d'amarrage, commander des services technico-nautiques et autres services portuaires, et conclure des contrats à cette fin ;
2° conclure des contrats utiles en vue de la gestion et de l'exploitation du navire, tels que les contrats de transport, les contrats d'affrètement, les contrats d'assurance et les contrats de manutention ;
3° émettre et signer les connaissements et autres documents ayant trait à la gestion ou l'exploitation du navire ;
4° faire livrer des réserves, bunkers et provisions au navire ;
5° déposer les déclarations du navire ;
6° organiser les livraisons et services nécessaires à l'équipage ;
7° percevoir et payer les sommes ayant trait à la gestion ou l'exploitation du navire ;
8° préserver et suivre les prétentions et actions qui ont trait à la gestion ou l'exploitation du navire ainsi que les droits de sûreté et moyens de contrainte dont le commettant dispose de même que, de manière générale, tous les aspects de la gestion des débiteurs ;
9° accorder des suspensions ou prolongations des délais en cours à l'encontre du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire et du commandant ;
10° réceptionner les significations, notifications et communications conformément à l'article 7.10.

293 Voir *supra*, n° 7.41.
294 Cf. Dambre, M., « De nieuwe Handelsagentuurovereenkomstenwet », *RW* 1995-1996, (1393), 1394, n° 4 ; Verbraeken, C. et de Schoutheete, A., « La loi 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale », *JT* 1995, (461), 462, n° 2 ; voir également van Doosselaere, G., « Les agents maritimes », in *Les intermédiaires de transport maritime*, Actes du colloque franco-belge, Anvers, 16 et 17 novembre 2000, Association belge de Droit maritime, s.d., (92), 101.

B) COMMENTAIRE

7.147. La disposition proposée contient une énumération exemplative et supplétive des tâches de l'agent maritime. Elle a pour but d'éviter autant que possible les contestations, y compris celles de tiers. L'énumération fournie se fonde sur ce qui est généralement d'usage dans le secteur et reprend aussi bien des tâches matérielles que des tâches relatives au fait de poser des actes juridiques au nom et pour compte du commettant.

7.148. Le point 2° ne mentionne pas les contrats de travail maritime. Rien n'empêche, en principe, qu'un agent maritime intervienne en la matière, mais il est possible que la législation relative aux contrats de travail maritime qui s'applique spécifiquement limite ou exclue son intervention.

7.149. Le dépôt des déclarations de navire, tel que visé au point 5°, est fixé dans l'article 5.13 commenté ailleurs.

7.150. La nature supplétive de l'énumération découle de l'article général 7.5 déjà commenté plus haut. Les dérogations peuvent résulter, notamment, d'une description contractuelle contraire des tâches, des usages locaux (voir aussi l'art. 2.9) ou du fait que certaines tâches sont confiées à un prestataire de services autre que l'agent maritime concerné.

7.151. Le contenu du point 9° a pour objet de favoriser un traitement rapide des litiges. Il vise à établir qu'un agent maritime est effectivement compétent pour accorder des suspensions et prolongations, en particulier pour les délais de prescription[295].

B.9. ARTICLE 7.9. QUALITÉ DU COMMETTANT ET IMPUTATION À CELUI-CI

A) TEXTE DE LOI

7.152.

Article 7.9. Qualité du commettant et imputation à celui-ci

§ 1. Lorsque l'agent maritime n'est pas, avant ou au moment où la mission est confiée, clairement informé du nom, de la qualité et du lieu de résidence ou du siège social de son commettant, le propriétaire du navire, l'armateur et l'utilisateur du navire sont responsables *in solidum* à l'égard de l'agent maritime.

§ 2. Lorsque l'agent maritime doit représenter simultanément le fréteur et l'affréteur, ou défendre simultanément leurs intérêts respectifs, ceux-ci sont solidairement responsables à l'égard de l'agent maritime, y compris lorsque l'agent maritime a connaissance de clauses dérogatoires contenues dans le contrat d'affrètement.

§ 3. L'agent maritime est incontestablement réputé avoir suffisamment informé les tiers de sa qualité de mandataire lorsque, avant ou, au plus tard, au moment de l'accomplissement de l'acte, il a :
1° indiqué agir en tant qu'agent maritime, agent, mandataire ou représentant ; et
2° communiqué soit le nom et le siège social ou un lieu de résidence de son commettant, soit le nom du navire en rapport avec lequel il agit.

295 Voir *infra*, n° 7.157.

§ 4. Moyennant le respect de la prescription visée au § 3, les actes juridiques posés par l'agent maritime le sont pour le compte du commettant.
Le commettant est tenu au respect des engagements qui découlent des actes juridiques que pose l'agent maritime, en particulier en exécution des tâches visées à l'article 7.7, à moins que le commettant démontre que l'agent maritime agissait sans compétence de représentation et que l'autre partie était ou aurait dû être informée de cette absence de compétence.
Lorsque l'agent maritime représente, réellement ou en apparence, plusieurs commettants et ne communique, au tiers avec lequel il traite, ni le nom du (des) commettant(s) au nom et pour le compte duquel (desquels) il pose l'acte concerné, ni le lieu de résidence ou le siège social de ses commettants, les commettants en question sont solidairement responsables à l'égard du tiers pour les engagements pris.
Les alinéas précédents s'appliquent également lorsque le commettant est un propriétaire de navire. En outre, conformément à l'article [...], le propriétaire de navire est responsable des engagements pris par l'agent maritime.
Sous réserve d'une dérogation communiquée simultanément par l'agent maritime, une suspension ou prolongation, accordée par lui, du délai en cours à l'encontre du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire ou du commandant s'applique de plein droit à l'égard de toutes ces parties.

B) COMMENTAIRE

7.153. La disposition proposée contient quatre règles distinctes, mais interdépendantes, relatives à la qualité et l'identification du (des) et à l'imputation au(x) commettant(s) de l'agent maritime.

7.154. La règle proposée au § 1 protège l'agent maritime au cas où il se trouve lui-même confronté à une incertitude concernant l'identité de son commettant, par exemple dans le cas de l'arrivée inattendue et ponctuelle d'un navire. Cette problématique a été soulevée par la doctrine néerlandaise et les organisations néerlandaises de *cargadoors*[296]. Il ressort d'une concertation informelle avec des experts des secteurs concernés qu'elle est également pertinente pour la situation belge. Malgré l'absence d'autre réglementation étrangère comparable connue, le § 1 proposé se justifie par le souci d'offrir une protection raisonnable à l'agent maritime. Il s'inscrit dans le prolongement de la réglementation relative à la responsabilité du propriétaire du navire contenue dans le Chapitre 3 du Titre 3.

La règle proposée ne doit être que de droit complémentaire. Dans l'hypothèse d'une dérogation légalement convenue, le commettant, selon ce que l'on peut admettre, sera connu *ipso facto*, ce qui signifie que le problème en question ne se posera pas.

7.155. La règle proposée au § 2 protège l'agent maritime au cas où il doit assurer simultanément la représentation du fréteur et de l'affréteur du navire. Comme l'agent n'est pas toujours au courant des conditions du contrat d'affrètement, et compte tenu du fait que la répartition des tâches et des coûts qui y figure éventuellement peut varier sensiblement, il convient de protéger l'agent maritime au moyen d'une règle de responsabilité solidaire. Ce type de règle figure dans diverses conditions générales d'agence maritime, dont les anversoises (art. III.C) et néerlandaises (art. 3), et semble donc être appliqué au niveau international. En Allemagne et en France, la question a donné lieu à un vaste contentieux, que la disposition proposée entend prévenir. Celle-ci ne doit pas davantage être impérative.

[296] Voir *supra*, n[os] 7.95 et 7.97.

7.156. Le § 3 codifie une règle essentielle au fonctionnement normal des agences maritimes tirée de la jurisprudence belge, qui, dans la pratique, a fait régulièrement l'objet de tentatives, par des créanciers, de rouvrir une contestation[297]. La règle proposée s'aligne en outre sur le droit étranger[298].

7.157. Le § 4 règle l'imputation au commettant des actes juridiques posés par l'agent maritime. La formulation s'aligne sur celle de l'article 5.9 relatif au capitaine. L'évaluation de l'étendue réelle ou apparente de la compétence de l'agent maritime peut se fonder sur les indications de l'article 7.7 commenté ci-dessus. La règle proposée vise, dans l'intérêt de toutes les parties, à renforcer la sécurité juridique quant à la compétence dont l'agent maritime – par ailleurs, dans le droit fil des usages internationaux – peut être réputé disposer[299]. Il n'est pas nécessaire, à cet égard, de s'aligner sur la législation italienne qui, par la voie plutôt bureaucratique d'une publication officielle des mandats, tente de parvenir au même résultat[300].

En principe, tous les actes juridiques sont imputés au commettant renseigné par l'agent maritime. Il peut arriver qu'un agent maritime représente, réellement ou en apparence, différents commettants (par exemple, un fréteur et un affréteur) et que le tiers avec lequel il négocie ne sache pas précisément quelle partie est représentée. Le cas échéant, les représentés sont solidairement responsables (sans préjudice d'une action récursoire).

Les règles postulées s'appliquent également lorsque le commettant est le propriétaire du navire. Par ailleurs, la responsabilité du propriétaire du navire est engagée lorsque l'agent maritime pose des actes juridiques « pour le capitaine », tels que décrits dans la nouvelle réglementation, à commenter plus tard, relative à la responsabilité du propriétaire du navire[301]. Lorsque l'agent maritime indique le nom du navire pour lequel il agit – en conséquence de quoi, conformément au § 3, il n'est lui-même en aucun cas engagé – mais ne mentionne pas le nom et le domicile de son commettant contractuel, la même règle s'applique : si l'agent maritime est intervenu « pour le capitaine » du navire nommé, la responsabilité du propriétaire du navire peut être engagée, s'il est satisfait aux conditions posées et si ce propriétaire n'apporte pas la preuve contraire prévue.

Le dernier alinéa du § 4 se propose de conférer aux suspensions et prolongations des délais de prescription une large validité et doit être envisagé dans le contexte de la jurisprudence à ce sujet, qui offre une sécurité juridique insuffisante[302].

---

297 Voir *supra*, n° 7.35.

298 Voir notamment *supra*, n° 7.72.

299 Cf. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, United Nations, Bangkok, 1991, 120 :

> *The acts done by the agent are binding on his principal provided the agent has acted within the scope of his actual or apparent authority. Any limitation of the customary authority of an agent cannot be relied on by the agent against third parties in good faith unless notice has been given to them of such limitation.*

Dans la dernière phrase, la deuxième occurrence du mot « *agent* » doit probablement être remplacée par le mot « *principal* ».

300 Voir *supra*, n° 7.99.

301 Voir Livre bleu 4.

302 Voir et cf. Delwaide-Blockx 1991, 166-167, n° 103 ; Libouton, 133-134, n° 3 ; Noels TT, 160, n° 284.

B.10. ARTICLE 7.10. SIGNIFICATIONS, NOTIFICATIONS ET COMMUNICATIONS

A) TEXTE DE LOI

7.158.

Article 7.10. Significations, notifications et communications

Sans préjudice des possibilités de signification, notification, dépôt et communication visées au Chapitre VII de la Première partie du Code judiciaire, les significations, les notifications et, de manière générale, les communications d'actes judiciaires et extrajudiciaires à un propriétaire de navire, un copropriétaire de navire, un armateur ou un utilisateur de navire se font valablement à l'agent maritime qui est intervenu au sujet du navire ou de la matière qui fait l'objet de la signification, la notification ou la communication.

B) COMMENTAIRE

7.159. Les problèmes découlant de la jurisprudence actuelle en ce qui concerne la signification auprès de l'agent maritime des actes de procédure destinés à l'armateur ont été évoqués ci-dessus[303]. En fait, ils obligent la partie requérante, à moins d'une certitude concernant le mandat particulier de l'agent maritime et le choix par l'armateur de se domicilier chez cet agent, à procéder à une double signification, à savoir une chez l'agent maritime local et l'autre chez l'armateur étranger. Cette manière de procéder s'avère particulièrement inefficace. La conviction que le législateur doit rendre possibles les significations chez l'agent maritime est largement partagée. Par ailleurs, il s'est avéré que la jurisprudence belge actuelle n'était pas stable à tous les égards. Enfin, nous avons constaté que plusieurs autres pays avaient fixé, d'un point de vue procédural, le mandat dans la loi[304].

7.160. Diverses options réglementaires sont envisageables en vue de permettre les significations chez l'agent maritime, parmi lesquelles :
1° l'introduction d'une possibilité générale d'effectuer les significations chez l'agent maritime, tout court ;
2° l'introduction de la possibilité d'effectuer les significations chez l'agent maritime pour les matières relatives à l'arrivée du navire en question ;
3° l'introduction de la possibilité d'effectuer les significations chez les agents de ligne fixes exclusivement ;
4° l'introduction de la possibilité d'effectuer les significations chez les agents intégrés, propres à un armateur, exclusivement ;
5° l'introduction de la possibilité d'effectuer les significations chez tous les agents maritimes réels et apparents, avec en outre, pour ces derniers, la possibilité de fournir la preuve que, en réalité, ils n'agissent pas ou plus pour la partie visée, auquel cas une suspension des délais doit toutefois être assurée au profit de la partie requérante.

Pour les raisons exposées ci-dessous, la préférence sera donnée à une solution qui s'inscrit dans la logique de la première option citée.

---

303 Voir *supra*, nos 7.44 *sq*.
304 Voir notamment *supra*, nos 7.87 et 7.99.

7.161. La première option reviendrait à un retour au système jurisprudentiel d'avant 1989, dans lequel les significations à n'importe quel agent maritime étaient autorisées sur la base de la présomption d'une élection de domicile[305].

Dans un tel scénario, il reste à déterminer sous quelles conditions une telle signification peut avoir lieu, si tant le propriétaire du navire que l'affréteur peuvent être cités ou assignés, si la signification est également possible chez l'agent d'un affréteur, ce qu'il doit advenir lorsque le mandat a, entre-temps, pris fin, ainsi que d'autres questions apparentées. Bien que le scénario décrit présente l'attrait de la simplicité et que les législations étrangères disponibles ne répondent pas non plus aux questions particulières soulevées, il peut, à première vue, s'avérer difficile d'induire une situation suffisamment sûre sur le plan juridique, ce qui ne semble pas constituer une base satisfaisante en vue de l'établissement d'une réglementation légale définitive.

7.162. Le deuxième scénario permettrait d'introduire la possibilité d'effectuer les significations chez l'agent maritime pour les matières relatives à une arrivée individuelle. En fait, un tel scénario rejoindrait les systèmes français et italien, où la compétence à réceptionner des actes de procédure est exclusivement octroyée aux consignataire de navire et *raccomandatario*, respectivement. Autrement dit, dans ces deux pays, l'agent maritime permanent ne dispose pas d'une telle compétence[306]. La logique semble être que les tiers ne peuvent faire appel au mandat procédural légalement établi de l'agent maritime que pour les questions qui ont directement trait au navire concerné, au voyage concerné et à l'arrivée dans le port local concerné, et qu'il n'y a pas lieu, en dehors de cela, d'accepter que toutes sortes de significations soient effectuées chez un agent qui, de manière générale, agit en tant que représentant commercial fixe d'un armateur étranger.

Ceci dit, ce scénario ne s'avère pas plus satisfaisant. En effet, on peut tout aussi bien supposer que c'est précisément dans le chef de l'agent de ligne fixe qu'un large mandat procédural peut être fixé dans la loi, plutôt que dans le chef de l'agent actif à titre occasionnel ou unique. Deuxièmement, compte tenu de la position dominante d'Anvers et des autres ports belges dans la navigation par ligne régulière, les difficultés découlant de la jurisprudence belge actuelle se manifestent essentiellement au niveau de l'agence de ligne. Troisièmement, une limitation du nouveau régime légal à l'arrivée de navire individuelle n'apporterait pas de réponse à la question de savoir ce qu'il advient lorsque le mandat (éventuellement unique et donc, par définition, éphémère) prend fin, lorsque l'agent est désigné par le propriétaire ou l'affréteur, ou quand plus d'un agent intervient.

7.163. Un troisième scénario offrirait la seule la possibilité d'effectuer des significations chez des agents de ligne fixes. Du fait que ceux-ci sont chargés de manière continue de la représentation de l'armateur, cette option semble, à première vue, défendable. Toutefois, cette option irait non seulement à l'encontre de ce qui se fait à l'étranger sur la base d'une législation spécifique mais, en outre, elle n'apporterait pas de solution dans le cas où le navire n'est pas exploité dans le cadre d'un service de ligne régulière et n'est donc pas représenté par un agent de ligne. Or, c'est précisément dans le cas d'une arrivée unique qu'il est peut être nécessaire d'agir rapidement. Cette option ne constitue dès lors pas non plus une solution satisfaisante.

7.164. Une quatrième proposition est l'introduction d'une exception pour les agences maritimes qui travaillent exclusivement pour un seul commettant et qui, dès lors, y sont fréquemment liées même d'un point de vue autre que juridique, et tout au moins économique. De nombreux grands armateurs disposent, dans les ports importants, de leurs propres agences maritimes. Parmi les exemples les plus évidents figurent CMA-CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC,

---

305 Voir *supra*, n° 7.46.

306 Sauf, en France, en ce qui concerne les succursales d'armateurs (voir *supra*, n° 7.87).

Safmarine et NYK. Ces agences portent souvent le nom de l'armateur, avec un ajout qui fait référence au lieu (Belgique) ou à la nature des activités (agence). La réception, au titre de règles générales, de pièces de procédure par de telles agences maritimes intégrées ou propres à un armateur n'impliquerait, pour les droits de la défense de leurs commettants, que peu de risques, voire aucun. En pratique, un tel système permettrait probablement de couvrir plus de la moitié du marché et ferait en sorte que le système simple de la signification fondée sur une présomption d'élection de domicile fonctionnerait à nouveau pour presque tous les grands armateurs de ligne. Du reste, une jurisprudence déjà disponible suggère que la citation chez un agent maritime intégré est valable, même s'il dispose d'une personnalité juridique distincte[307]. L'alternative décrite s'inscrirait en outre dans la logique de la législation française relative aux succursales d'armateurs[308].

Le principal désavantage de ce scénario – pourtant défendable en soi – est qu'il n'apporte aucune solution à de nombreux cas problématiques réels.

7.165. Un cinquième scénario, plus global mais également plus complexe sur le plan technique, a été étudié de manière approfondie lors de la préparation de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, à l'appui de la proposition de texte suivante :

> Article 7.10. Significations, notifications et communications
> *§ 1. Les significations, les notifications et, de manière générale, les communications d'actes judiciaires et extrajudiciaires à un propriétaire de navire, un copropriétaire de navire, un armateur ou un utilisateur de navire peuvent se faire valablement à l'agent maritime qui est intervenu en la matière et à celui qui a suscité l'apparence qu'il intervenait en tant que tel.*
> *À cette fin :*
> *1° l'agent maritime réel ou apparent est présumé être mandaté pour réceptionner des actes judiciaires et extrajudiciaires pour le compte des destinataires ;*
> *2° le destinataire de l'acte est présumé avoir élu domicile chez l'agent maritime réel ou apparent.*
> *§ 2. Une signification, notification ou communication, telle que visée au § 1, qui est adressée au propriétaire du navire est effectuée valablement si l'acte ne mentionne pas le nom et le domicile du propriétaire de navire mais contient néanmoins le nom du navire concernant lequel l'agent maritime est intervenu.*
> *§ 3. L'agent maritime réel ou apparent auquel une signification, notification ou communication est transmise ne peut réfuter les présomptions visées au § 1 que :*
> *1° si et dans la mesure où il démontre ne pas être intervenu pour le compte de l'adressé en la matière ; ou*
> *2° si et dans la mesure où il démontre que sa mission d'agent maritime avait, au moment de la signification, notification ou communication, pris fin depuis au moins un mois complet.*
> *Les circonstances visées à l'alinéa précédent doivent, en même temps que la preuve, être communiquées, à celui par qui ou à la demande de qui la signification, notification ou communication a été effectuée et, le cas échéant, à l'huissier de justice instrumentant :*
> *1° dans les deux jours ouvrables dans le cas d'une signification ou notification judiciaire ;*
> *2° dans les sept jours ouvrables dans tous les autres cas.*
> *Dans le cas où l'agent maritime effectue une communication conformément au deuxième alinéa, tous les délais, de quelque nature que ce soit, qui courent à l'égard de celui par qui ou à la demande de qui la signification, notification ou communication a été effectuée sont suspendus durant un mois. Cette suspension n'influence toutefois pas le traitement des actions en cours. En cas de contestation, la preuve contraire fournie par l'agent maritime est soumise à l'appréciation du juge.*
> *Si l'agent maritime n'effectue pas de communication conformément au premier alinéa, la signification, notification ou communication est, de manière irréfragable, réputée avoir été effectuée valablement.*

[307] Voir *supra*, n° 7.48.
[308] Voir encore *supra*, n° 7.85.

Lorsque, plus tard, une nouvelle signification, notification ou communication relative à la même matière est faite à l'agent maritime, il a le droit de fournir à nouveau la preuve contraire visée au premier alinéa, à condition que de nouvelles circonstances, sur lesquelles peut s'appuyer une preuve contraire, soient entre-temps survenues. Le cas échéant, les délais en cours sont suspendus conformément à l'alinéa précédent.
§ 4. Ne sont pas autorisés à fournir la preuve contraire visée au § 3 :
1° l'agent maritime qui est intervenu dans le cadre du voyage concerné du navire ou qui a suscité le sentiment qu'il est intervenu de la sorte ;
2° l'agent maritime propre à l'armateur.
Par agent maritime propre à l'armateur, il faut entendre l'agent maritime qui, qu'il ait ou non une personnalité juridique distincte, agit en tant que succursale, agence ou établissement d'un propriétaire de navire, armateur ou affréteur déterminé et effectue des échanges commerciaux sous le même nom ou un nom comparable ou suscite d'une autre manière le sentiment de constituer le prolongement d'un tel commettant.
§ 5. Après la fin de son mandat ou lorsqu'il n'est pas intervenu pour le compte d'un adressé déterminé, l'agent maritime est également tenu de fournir des efforts raisonnables en vue de communiquer ou faire communiquer les significations, notifications ou communications à leur destinataire.

La proposition de texte citée reposait sur une recherche de sécurité juridique maximale pour tous les cas envisageables, effectuée dans un souci d'équilibre des intérêts. Les différents éléments en sont explicités ci-dessous.

7.166. La proposition de texte établissait tout d'abord un mandat général dans le chef de toute personne qui, de quelque manière, se manifestait à l'égard de tiers en tant qu'agent maritime, sans que doive s'opérer de distinction entre les agents de lignes, les *port agents*, les agents intégrés, les *charterer's agents* et les agents à titre unique.

Au § 1, ce mandat était délibérément décrit de manière large. Il s'appliquait à toutes les significations et notifications au sens de l'article 32 C. jud., mais aussi à la communication de tous les autres actes judiciaires et extrajudiciaires (y compris les mises en demeures ou protêts), que ceux-ci soient adressés au propriétaire du navire, au copropriétaire du navire, à l'armateur ou à l'affréteur. Excepté dans la vision du législateur pénal belge commentée ci-dessus[309], la signification des pièces adressées au capitaine n'est pas abordée. À ce sujet, il est renvoyé à la possibilité distincte de signification au capitaine fixée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation[310].

Dans la disposition proposée, le mandat légal a été concrètement élaboré sur la base d'une double présomption (et, comme expliqué ci-dessous, réfragable dans une mesure restreinte seulement[311]) de mandat et d'élection de domicile.

Le mandat n'a été octroyé qu'à l'agent maritime qui a agi « en la matière ». En d'autres termes, un agent maritime ne devait pas faire office de « boîte aux lettres judiciaire » pour n'importe quelle action à l'encontre de l'armateur. L'agent maritime devait entretenir l'un ou l'autre lien avec l'action. En un sens, cette vision s'inscrivait dans le prolongement des conceptions française et italienne[312], selon lesquelles le consignataire du navire et le *raccomandatario* ne disposent d'un mandat légal qu'en ce qui concerne les arrivées dans le port concerné. Cependant, le régime proposé ne s'en appliquait pas moins à tous les agents maritimes de manière générale, y compris les agents commerciaux permanents et les agents de ligne.

309 Voir *supra*, n° 7.51.
310 Voir Livre bleu 4.
311 Voir *infra*, n° 7 168.
312 Voir notamment Rossi-Martorano, 97.

7.167. Le § 2, par une certaine analogie avec le droit italien[313], disposait qu'une signification chez l'agent maritime ne devait pas nécessairement contenir toutes les données d'identité du propriétaire de navire auquel la signification était destinée, et que la mention de la qualité d'agent maritime de l'agent et celle du nom du navire pouvaient suffire. Il s'alignait, en quelque sorte, sur l'article 7.9, § 3, déjà expliqué, relatif à l'identification du mandant.

7.168. Le § 3 organisait l'éventuelle réfutation de la double présomption ébauchée. L'agent maritime agissant pour l'affréteur avait, par exemple, la possibilité de prouver qu'il n'agissait pas pour le compte du propriétaire de navire ou que son mandat avait pris fin au moins un mois plus tôt. Une affirmation pure et simple n'était toutefois pas acceptable : l'agent maritime devait fournir une preuve et la réfutation, accompagnée de la preuve en question, devait être introduite dans un court délai. Le passage « à celui par ou à la demande de qui la signification, notification ou communication a été effectuée » du § 3, deuxième alinéa, faisait allusion, dans le cas d'une signification par pli judiciaire, non pas au greffier mais à la partie à la demande de laquelle il est procédé.

Une telle réfutation débouchait, au profit de l'expéditeur ou du requérant, sur une prolongation restreinte, d'un mois seulement, des délais en cours, par exemple les délais de prescription. Les actions en cours pouvaient néanmoins se poursuivre. En cas de contestation relative au mandat, il revenait au juge de statuer. Après que l'agent maritime avait communiqué qu'il n'était pas ou plus mandaté, l'expéditeur ou le requérant pouvait, après estimation de la preuve communiquée, décider d'effectuer une nouvelle signification, notification ou communication au destinataire concerné lui-même.

En fait, cette réglementation officialisait et formalisait la méthode informelle actuelle, selon laquelle le requérant ou son huissier de justice recueille auprès de l'agent maritime les renseignements relatifs au mandat de ce dernier. Bien entendu, rien n'empêchait que cette méthode informelle soit poursuivie, en plus de la procédure décrite dans l'article proposé.

Lorsque l'agent maritime ne communiquait pas à temps qu'il n'était pas mandaté, ou n'était pas mandaté par tous les destinataires, la signification, notification ou communication était, de manière irrévocable, réputée avoir été effectuée valablement. Ceci n'empêchait pas l'agent maritime de procéder à nouveau, dans le cadre de significations, notifications ou communications ultérieures, à une réfutation des présomptions sur la base de nouveaux éléments.

7.169. Le § 4 excluait toute réfutation des présomptions par l'agent maritime qui s'est manifesté explicitement en tant qu'agent qui est intervenu dans le cadre d'un voyage déterminé d'un navire déterminé. Concrètement, il s'agit, par exemple, de l'agent qui a réservé le voyage concerné, qui a émis les documents de transport ou portuaires ou dont le nom est mentionné sur ceux-ci, ou qui a placé des publicités commerciales relatives à ce voyage.

Les agents maritimes propres à un armateur ou intégrés n'étaient pas non plus autorisés à fournir la preuve contraire. La signification de cette notion a déjà été expliquée ci-dessus dans le cadre de la discussion du quatrième scénario législatif[314]. Comme déjà souligné, il s'agit d'agents maritimes qui agissent exclusivement ou principalement pour un armateur déterminé. La définition fournie dans la disposition proposée s'inspirait partiellement de la formulation de l'article 5.5 du Règlement Bruxelles I, dans lequel il était également question d'une succursale, d'une agence ou de tout autre établissement. Il pouvait être admis que la signification de ces notions était, depuis 1968, date de la première version de la Convention de Bruxelles, devenue suffisamment claire

313 Voir, en particulier, Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 325-326.
314 Voir *supra*, n° 7 164.

dans la pratique. Il a, en particulier, été tenu compte de la décision de la Cour de justice dans l'affaire *Schotte*, selon laquelle l'article 5.5 de la Convention de Bruxelles, qui stipule qu'un défendeur domicilié sur le territoire d'un État partie à la convention, peut être attrait dans un État partie autre que celui dans lequel il a sa résidence, et « s'il s'agit d'une contestation relative à l'exploitation d'une succursale, d'une agence ou de tout autre établissement, devant le tribunal du lieu de leur situation », peut également s'appliquer au cas où une personne morale établie dans un État partie déploie, dans un autre État partie, des activités à l'aide d'une société indépendante sous le même nom et la même direction, qui agit et conclut des affaires en son nom et dont elle se sert comme d'un prolongement, même si elle ne dispose pas, dans cet autre État partie, de succursale, d'agence ou d'autre établissement indépendant. Les tiers qui concluent des affaires avec un établissement qui agit comme le prolongement d'une autre société doivent pouvoir déceler le sentiment ainsi suscité et pouvoir considérer cet établissement comme un établissement d'une autre société, même lorsque, en termes de droit des sociétés, les deux sociétés sont indépendantes l'une de l'autre[315].

Bien entendu, une preuve contraire ne pouvait pas davantage être fournie par l'agent maritime chez lequel l'armateur avait, dans le cadre du litige, élu explicitement et spécifiquement domicile. Il ne convenait pas, néanmoins, de reprendre cet aspect dans le texte de loi.

7.170. Le § 5 offrait une protection raisonnable aux destinataires, par exemple les propriétaires de navire qui n'ont pas, eux-mêmes, confié une mission directe à l'agent maritime. En effet, on peut s'attendre, de la part d'un agent maritime professionnel, à ce qu'il fournisse des efforts raisonnables pour faire suivre les actes reçus à leur destinataire réel, éventuellement par le biais de son propre commettant (propriétaire et/ou affréteur), du capitaine ou du P & I Club. Par ailleurs, les agents maritimes ont eux-mêmes intérêt à ce que leurs collègues fournissent de tels efforts. Eux-mêmes et leurs commettants peuvent, plus tard, se retrouver dans une situation analogue et, lorsqu'ils consentent les efforts requis, ils se couvrent de toute demande d'indemnisation extracontractuelle pour négligence.

7.171. Alors que la proposition de texte présentée ci-dessus avaient été applaudie par certains praticiens du droit spécialisés, différents experts ont fait remarquer, lors des discussions préparatoires au sein du groupe de travail concerné, qu'elle était trop compliquée, nécessiterait une organisation peut-être irréaliste du travail dans le chef des agences, entraînerait des discussions relatives à la consultation ou la présentation et l'interprétation du contrat d'agence maritime et, dans tous les cas, susciterait de nouvelles contestations. Sur ce, diverses formulations alternatives reprenant des éléments de la proposition de texte initiale ont été élaborées dans le groupe de travail.

L'une des propositions s'est fondamentalement inspirée du premier scénario, dans le cadre duquel l'agent maritime n'aurait aucune possibilité de communiquer qu'il n'est pas mandaté en la matière. Dans deux autres propositions, cette possibilité a été maintenue, mais sans autre opportunité de contestation, de sorte que la partie requérante aurait dû ensuite, de quelque manière que ce soit, agir selon les règles « normales ». L'impossibilité pour l'agent maritime de « refuser » une signification offre une bonne protection aux requérants mais présente le danger que des erreurs soient commises et ne correspond pas à la réalité selon laquelle le mandat visé a été exclu dans de nombreux contrat d'agence maritime. Se rabattre sur un premier scénario légèrement modifié risque, en outre, d'offrir une sécurité juridique insuffisante.

---

315 CdJ, 9 décembre 1987, *SAR Schotte/Parfums Rothschild*, affaire C-218/86, *Jur.* 1987, 4905, en particulier les motifs 15 et 17.

Par contre, autoriser le « refus », sans appréciation de son bien-fondé par le juge, reviendrait à laisser la porte ouverte aux abus, car il faut s'attendre à ce que les armateurs concluent systématiquement les mandats contractuellement et que les agents opposent dès lors un « refus » systématique, de sorte que toute cette intervention légale risque de n'être plus qu'un coup d'épée dans l'eau. Et le fait que la signification chez l'agent puisse, dans certains cas, représenter aussi une facilité pour le destinataire n'y changera rien.

Compte tenu de ces considérations et à défaut de meilleure alternative, la formulation simple, sans « possibilité de refus », a été privilégiée dans la disposition finalement proposée ci-dessus. Cette réglementation devra être concrétisée dans la jurisprudence et pourra être évaluée ultérieurement. Lors de l'interprétation, il conviendra de se distancier de la jurisprudence prédominante et de faire en sorte que la règle proposée puisse atteindre son but. Rappelons, en outre, la règle de DIP intégrée à l'article 7.2, § 2 déjà proposé, selon laquelle l'article 7.10, quoi qu'il en soit, tient lieu de *lex fori* belge.

7.172. Aucune obligation particulière de joindre une traduction jurée à la signification, notification ou communication n'a été ajoutée à la formulation finalement proposée. Une telle obligation se justifiait dans la pratique, mais l'incapacité à déterminer avec certitude la langue officielle au lieu de résidence ou au siège du destinataire aurait constitué une nouvelle source de contestations. La règle proposée ne s'accompagne pas davantage d'un règlement particulier des délais de citation. Compte tenu des moyens de communication actuels, un tel règlement ne semble pas se justifier.

B.11. ARTICLE 7.11. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

7.173.

Article 7.11. Prescription

§ 1. Les actions par et contre les agents maritimes relatives à la conclusion, l'exécution et la résiliation du contrat d'agence maritime sont prescrites par deux ans à compter du fait qui a donné naissance à l'action ou de la résiliation du contrat d'agence maritime, si cette dernière date est plus rapprochée.

§ 2. Les actions récursoires par et contre les agents maritimes relatives à la conclusion, l'exécution et la résiliation du contrat d'agence maritime peuvent, y compris après le délai visé au § 1, être introduites dans les trois mois après que le requérant a lui-même été jugé responsable ou réglé le sinistre à l'amiable.

B) COMMENTAIRE

7.174. L'article 26 de la loi relative au contrat d'agence commerciale stipule :

> *Les actions naissant du contrat d'agence sont prescrites un an après la cessation de celui-ci ou cinq ans après le fait qui a donné naissance à l'action, sans que ce dernier délai puisse excéder un an après la cessation du contrat.*

Cette disposition impérative s'inspire du droit du travail[316]. Du fait qu'elle s'applique aux agents maritimes actifs « de façon permanente », l'agent maritime est le seul intermédiaire qui, dans le droit du transport, est soumis à un délai de prescription particulier[317]. Il faut souligner que la règle évoquée de la loi relative au contrat d'agence commerciale ne concernent que les actions « nées du contrat d'agence ».

7.175. Dans le droit maritime, les délais de prescription ne semblent être que rarement, voire jamais, invoqués à l'encontre de l'agent maritime. Ainsi a-t-il été décidé que le délai de prescription particulier d'un an pour les actions relatives aux travaux au navire visé à l'article 270 de la Loi maritime ne s'appliquerait pas à l'action de l'agent maritime en remboursement de coûts relatifs à la manutention encourus pour le compte du commettant[318]. L'article précité ne peut être invoqué que par le propriétaire du navire et non par l'agent maritime, et ce, même s'il achète des pièces de navire en son nom propre[319].

7.176. Dans un souci de cohérence du Code belge de la Navigation et de prévisibilité du droit, il est souhaitable d'introduire, pour toutes les actions concernant l'agence maritime, un délai de prescription uniforme de deux ans[320]. Cette règle doit non seulement s'appliquer aux agents maritimes actifs « de façon permanente » et qui relèvent actuellement de la loi relative au contrat d'agence commerciale, mais aussi aux autres agents maritimes qui exercent globalement le même type d'activités. Il convient dès lors de déclarer non applicable la disposition évoquée de la loi relative au contrat d'agence commerciale (voir l'art. 7.4, § 2 déjà commenté) et de la remplacer par la règle spécifique et globale ici proposée. Il n'est pas inutile de rappeler que, si la législation française prévoit un délai de prescription d'un an pour les actions introduites contre le consignataire du navire[321], le délai de prescription pour les actions nées du contrat d'agence maritime varie considérablement au niveau international et est, dans la plupart des cas, nettement plus long que celui qui est proposé ici[322].

316 Voir Noels TT, 175, n° 316.
317 Noels TT, 175, n° 316.
318 Voir, en particulier, Anvers, 4 mars 1981, *DET* 1981, 350.
319 Comm. Anvers, 17 mai 1993, *JPA* 1995, 59.
320 Voir, de manière générale, à ce propos, le Livre bleu 1, 184-185, nos 1.222-1.224.
321 Voir *supra*, n° 7.90.
322 Voir les données dans Berlingieri, F., *Time-barred actions,* Londen, Lloyd's of London Press/CMI, 1993, 59-63.

3. MANUTENTION

A. REGIME ACTUEL

A.1. TEXTES DE LOI PERTINENTS

7.177. La manutention en tant que telle n'est pas abordée dans la Loi maritime. Celle-ci ne traite ni la relation contractuelle entre le manutentionnaire et son donneur d'ordre ni la responsabilité du manutentionnaire à l'égard des tiers ni les mesures de gestion que peut prendre le manutentionnaire sur son terminal ou autres mesures apparentées.

7.178. À l'article 91, la Loi maritime régit néanmoins, dans une mesure restreinte, la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les opérations portuaires. Tout d'abord, le texte de loi en question définit le « transport de marchandises » comme « le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire » (art. 91, A, § 1, e). Bien que, selon le droit commun, un transporteur soit responsable de la réception des marchandises jusqu'à leur livraison, l'article 91 n'est impérativement applicable qu'entre le chargement et le déchargement. C'est ce que l'on appelle la période « de palan à palan » (*tackle to tackle period*). L'article 91 de la Loi maritime oblige explicitement le transporteur à procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées (art. 91, A, § 3, 2°). L'article 91 confirme en outre que les obligations et responsabilités du transporteur maritime pour la perte et les dommages survenant aux marchandises ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire peuvent être librement déterminées par les parties dans leur contrat (art. 91, A, § 7).

Il est à peine nécessaire de souligner que l'article 91 de la Loi maritime ne s'applique pas à la relation contractuelle entre l'acconier et le transporteur maritime[323].

A.2. ÉVALUATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- APERÇU DES DIFFICULTÉS

7.179. Le droit belge actuel relatif à la manutention présente six grands problèmes :
- l'incertitude juridique concernant la validité de l'autorégulation ;
- l'incertitude juridique quant à la qualification du contrat de manutention ;
- le vide juridique en matière de responsabilité au préjudice des parties intéressées à la cargaison ;
- le manque de clarté concernant les procédures portuaires relatives aux marchandises sortantes ;
- le manque de clarté concernant les procédures portuaires relatives aux marchandises entrantes ;
- le caractère déficient des instruments de gestion du manutentionnaire.

7.180. Le premier problème cité concerne l'incertitude quant à la validité des usages, des conditions contractuelles générales et des recommandations professionnelles. Il ne se pose pas que pour le secteur de la manutention mais pour l'ensemble du secteur portuaire et de la

[323] Anvers, 21 février 2005, N.V. Schelde Container Terminal Noord t. Orient Overseas Container Line (UK), 2004/AR/832, inédit.

navigation. C'est pourquoi il est proposé de reprendre, dans le Code belge de la Navigation, un régime commun visant l'autorégulation au sein du secteur portuaire et de la navigation. Ce régime est présenté au Chapitre 2 du Titre 1 du Livre 3[324]. Le présent chapitre ne s'étend pas davantage sur la problématique générale de l'autorégulation. Il sera toutefois plus amplement traité, lorsque les articles de la disposition concernée seront commentés, du problème de la validité de tels règlements de quai ou de terminal, lequel invite à l'instauration d'un régime légal spécifique[325].

7.181. Les cinq autres problèmes sont abordés ci-après. Nous verrons que chacun d'entre eux nécessite une intervention législative et qu'une solution satisfaisante ne peut être atteinte qu'au moyen d'une réglementation à part entière du contrat de manutention en tant que contrat nommé spécifique.

- INCERTITUDE JURIDIQUE QUANT À LA QUALIFICATION DU CONTRAT DE MANUTENTION

7.182. Le terme « manutention »[326] désigne généralement aussi bien les activités des acconiers que celles des sociétés d'entreposage. Toutes ces activités sont, de manière croissante, exercées par des entreprises intégrées, que l'on appelle les *terminal operators*. Dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation, la préférence est donnée au terme générique de « manutentionnaire ».

7.183. Le droit en vigueur qualifie le contrat conclu entre l'acconier et son donneur d'ordre de contrat d'entreprise. Il s'agit d'un contrat de louage d'ouvrage, au sens de la section du Code civil « Des devis et des marchés » (art. 1787-1799 C.C.), qui n'implique aucun lien de subordination entre le donneur d'ordre et l'acconier. Le commettant de l'acconier est en général le transporteur maritime. En présence d'une clause FIO, l'acconier travaillera cependant pour le compte de la partie intéressée à la cargaison.

La qualification de contrat d'entreprise n'est pas remise en cause[327]. Ceci ne doit toutefois pas faire oublier que les dispositions concernées du Code civil, qui sont taillées sur mesure pour les contrats portant sur des projets de construction immobilière, ne sont pas toutes parfaitement adaptées aux relations particulières nées d'un contrat de manutention[328]. Sans qu'il soit nécessaire de renier par principe le contexte du louage d'ouvrage, l'élaboration d'un régime légal propre au contrat de manutention se justifie néanmoins.

---

324 Voir Livre bleu 2.

325 Voir *infra*, n^os^ 7.308 *sq*.

326 Pour un aperçu du régime de la manutention, voir notamment Delwaide-Blockx 1989, 1019-1024, n^os^ 29-34 et 1041-1045, n^os^ 45-50 ; De Weerdt, I., « De Natie - De Stuwadoor », *DET* 1992, 315-329 ; De Wit, R., « Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars », LA Libert, 111-134 ; Lange, H., « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le manutentionnaire », *DMF* 2007, 103-105 ; Libert, H., « Quelques considérations au sujet des responsabilités inhérentes aux entreprises traditionnelles de manutention et d'arrimage en Belgique », *IVLZ*, 1985, 9-20 ; Libert, H., « Statuut en aansprakelijkheid van de terminal operator », in De Weerdt I, 151-174 ; Noels TT, 231-266, n^os^ 446-498 ; Roland-Huybrechts-Roland, 115-116, n° 62 et 119-120, n° 68 ; Roland, S., « Aansprakelijkheid voor ladingschade die, in Antwerpen, voor het zeevervoer ontstaat », LA Roland, 377-390 ; Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 104-150.

327 Pour une application, voir par ex. Anvers, 20 octobre 2003, N.V. Alomex c. N.V. Pauwels Contracting e.a., 2000/AR/3021, inédit.

328 Les dispositions du Code civil consacrent une attention particulière au risque de voir périr la « chose » à fournir (art. 1788, 1789 et 1790), à la vérification de l'ouvrage (art. 1791), à la responsabilité pendant dix ans de l'architecte et de l'entrepreneur (art. 1792), aux augmentations de prix pratiquées par les architectes et entrepreneurs (art. 1793), à la mort de l'ouvrier, de l'architecte ou de l'entrepreneur (art. 1795), etc. Ces règles semblent peu ou non pertinentes dans le cas des marchés de manutention. En vue de leur application à la manutention à tout le moins, une lecture assez créative en est exigée.

7.184. Outre ses tâches traditionnelles de chargement et déchargement, l'acconier est parfois responsable de l'entreposage de marchandises sur le quai, que ce soit dans l'attente du transbordement, dans l'attente de la livraison au réceptionnaire ou entre deux transbordements. En ce qui concerne la qualification éventuelle du contrat de l'acconier en tant que contrat de dépôt, aucune jurisprudence claire et complète n'est disponible. Dans un arrêt du 9 janvier 1995, la Cour d'appel d'Anvers a considéré qu'un acconier agit en tant que dépositaire lorsqu'il réceptionne un conteneur pour le compte d'un transporteur maritime, mais aussi qu'il revêt, lorsqu'il endommage le conteneur avant le début des opérations de chargement, la qualité d'agent d'exécution du transporteur maritime[329]. Quant à la doctrine, on peut y lire qu'un acconier n'est normalement pas chargé d'actes juridiques tels que la réception pour le compte du transporteur maritime[330]. Le 12 septembre 1995, la Cour d'appel d'Anvers a jugé que la facturation de droits de quai ou « frais de séjour » ne suffisait pas à déduire l'existence d'un contrat de dépôt[331]. Le 13 septembre 1999, la Cour a affirmé qu'une entreprise d'acconage qui réceptionne des marchandises en vue de leurs livraison et transbordement ultérieurs « peut difficilement nier qu'elle a accepté de se soumettre à une obligation de dépôt »[332]. Dans un arrêt du 6 mars 2006, la Cour a décrit comme suit le statut juridique de l'acconier :

> *De tussen de N.V. COBELFRET FERRIES en de N.V. HESSE–NOORDNATIE afgesloten overeenkomst in verband met de behandeling van de "N.V. COBELFRET FERRIES" diensten bepaalt dat er sprake kan zijn van een eventuele aansprakelijkheid van de stouwer in geval van nalatigheid of een gebrek aan voorzieningen;*
> *Zulks strookt volledig met de professionele aansprakelijkheid van de N.V. HESSE–NOORDNATIE als stuwadoor ten aanzien van haar opdrachtgever, de N.V. COBELFRET FERRIES. Inderdaad, vermits de stuwadoor de hem toevertrouwde opdracht overeenkomstig de regels van de kunst moet uitvoeren en hij moet handelen zoals elk ervaren goederenbehandelaar in de gegeven omstandigheden zou gehandeld hebben, hij dan ook ten aanzien van zijn opdrachtgever voor de wijze van contractuitvoering en voor zijn eventuele tekortkomingen verantwoording dient af te leggen; dat hij tevens instaat voor de schade die voortvloeit uit zijn nalatigheden en/of uit de tekortkoming om afdoende zorgen aan de te behandelen koopwaar te hebben besteed;*
> *Zulks houdt onder meer in dat hij de rederij moet vergoeden wanneer hij het schip zelf beschadigde en dat hij tevens de rederij moet vrijwaren tegen de schadevorderingen van de cognossementhouders wegens de lossing- of stuwingschade. Ook fouten bij de inlading van de goederen (gedeeltelijke verscheping, niet-verscheping of verscheping met een verkeerd schip) of een verkeerde bediening van hijstoestellen, enz. maken de stuwadoor aansprakelijk ten aanzien van zijn opdrachtgever;*
> *De stuwadoor – zijnde de persoon die zich inlaat met materiële verrichtingen aan boord van het schip – is in principe niet te beschouwen als een bewaarnemer van de goederen;*
> *Nochtans kan het zich in de praktijk voordoen dat de stuwadoor naast de zuiver materiele verrichtingen aan boord zich tevens gaat inlaten met de goederenopslag op kade, in afwachting dat er zich een ontvanger aandient of, zoals in casu, in afwachting van verscheping van de goederen;*
> *De vraag stelt zich dan ook of de stuwadoor die gedoogt dat goederen, die aangeleverd worden met het oog op verscheping, verder vertoeven op de – veelal door hem in concessie gehouden – kade tot op het ogenblik van hun verscheping, een bewaarnemer wordt in de zin van artikel 1915 en volgende van het B.W.;*
> *In principe dient hierop negatief te worden geantwoord. Inderdaad de stuwadoor die een concessie houdt en die goederen op kade laat opslaan in afwachting van hun verscheping, is niet gehouden de goederen te bewaken, behoudens andersluidende opdracht daartoe, en hij geen bewaarnemer is;*

---

329 Anvers, 9 janvier 1995, *JPA* 1995, 115, *DET* 1995, 474 ; voir en outre Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 110-113, n° 186.

330 De Wit, R., « Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars », LA Libert, (111), 123-124.

331 Anvers, mardi 12 septembre 1995, *DTE* 1995, 604.

332 Anvers, lundi 13 septembre 1999, *JPA* 2000, 230.

In casu blijkt niet dat de N.V. COBELFRET FERRIES aan haar stuwadoor (stouwer) de N.V. HESSE–NOORDNATIE een opdracht tot bewaking heeft gegeven met betrekking tot de kwestieuze goederen, die op de kade werden opgeslagen, in afwachting op verscheping, noch dat de N.V. HESSE-NOORDNATIE als stuwadoor zich als een bewaarnemer heeft gedragen door voor de periode van verblijf op kade geen overliggelden, zijnde in werkelijkheid een bewaarloon, in rekening te hebben gebracht; DE N.V. HESSE-NOORDNATIE was derhalve als stouwer in opdracht van de N.V. COBELFRET FERRIES niet gehouden tot bewaking van de trailer, die op de kade van de N.V. HESSE-NOORDNATIE werd aangeleverd en aldaar heeft vertoeft [sic] *in afwachting van de inscheping naar Groot-Brittanië*[333]*;*

7.185. En principe, le contrat conclu entre la *société d'entreposage* (néerlandais *natie*) et son donneur d'ordre constitue également un contrat d'entreprise. À cet égard également, il convient de souligner que les dispositions du Code civil concernant le louage ne correspondent pas suffisamment à la réalité de la manutention.

7.186. Lorsque la société d'entreposage exécute des tâches complémentaires de stockage, de distribution ou de transport, un contrat d'entreprise, de dépôt et/ou de transport complexe entre en jeu. Généralement, le commettant de la société d'entreposage est le chargeur ou le réceptionnaire des marchandises. Si le connaissement contient l'*Antwerp reception clause* (clause de réception d'office) – ce qui, dans la pratique, ne se produit, pour ainsi dire, plus jamais – l'agent maritime demandera, au nom de l'armateur, à la société d'entreposage de réceptionner et d'entreposer les marchandises au nom et pour le compte du destinataire, en vue de leur livraison. Dans un souci d'efficacité, un armateur peut ainsi désigner une seule société d'entreposage pour réceptionner toutes les marchandises. Dans pareil cas, la société d'entreposage est contractuellement liée à l'armateur et au destinataire des marchandises[334]. L'apparition d'un rapport direct entre la partie intéressée à la cargaison et la société d'entreposage donne naissance à une obligation de dépôt des marchandises[335]. Les questions de savoir s'il s'agit d'un dépôt et si la société d'entreposage peut être considérée comme compétente pour poser des actes juridiques pour le compte de la partie intéressée à la cargaison prêtent à controverse[336].

7.187. Il peut, pour le moment, être conclu de ce qui précède que la qualification des contrats, et dès lors des droits et obligations du manutentionnaire, engendre deux problèmes majeurs. Tout d'abord, il s'avère que les dispositions du Code civil relatives au louage ne sont pas adaptées aux réalités de la manutention. Ensuite, il n'existe aucune jurisprudence suffisamment sûre sur la qualification (complémentaire) éventuelle de la manutention en tant que dépôt.

---

333 Anvers, lundi 6 mars 2006, N.V. Cobelfret Ferries/N.V. Ewals Cargo Care, 2004/AR/1994, inédit, également cité dans Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, I, SPF Justice, Formation de l'Ordre judiciaire : droit maritime, 7 mai 2008, 16 ; cf. Anvers, lundi 10 mars 2003, N.V. Lamifil/N.V. Safmarine Belgium e.a., 2000/AR/2469 et 2002/AR/159, inédit.

334 Voir Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 139-141, nos 197-198 ; De Wit, R., « Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars », LA Libert, (111), 120-125 ; Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, I, SPF Justice, Formation de l'Ordre judiciaire : droit maritime, 7 mai 2008, 21-22.

335 Cf. Comm. Anvers, 2 avril 1974, *JPA* 1974, 170 ; Comm. Anvers 11 septembre 1973, *R.H.A.* 1974, 79.

336 Voir l'explication plus détaillée dans De Wit, R., « Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars », LA Libert, (111), 124 et les références qui s'y trouvent.

- VIDE JURIDIQUE EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ AU PRÉJUDICE DES PARTIES INTÉRESSÉES À LA CARGAISON

7.188. Dans l'état actuel du droit belge, la partie intéressée à la cargaison est confrontée à un vide juridique en matière de responsabilité, également appelé *liability gap*. Lorsque des marchandises à l'exportation qui n'ont pas encore été chargées ou des marchandises à l'importation déchargées mais qui n'ont pas encore été réceptionnées sont endommagées dans le port à la suite d'une faute commise par un manutentionnaire désigné par le navire, la partie intéressée à cette cargaison ne peut, dans la pratique, se faire rembourser les dommages ni par le transporteur maritime, ni par le manutentionnaire : pas par le premier car il a généralement décliné contractuellement toute responsabilité avant le chargement et après le déchargement, et pas par le dernier car, à la suite du *stuwadoorsarrest* (ou arrêt Müller-Thomson) de la Cour de cassation du 7 décembre 1973[337], celui-ci est, dans presque tous les cas, immunisé contre les actions tant contractuelles qu'extracontractuelles. Par ailleurs, les usages du port d'Anvers valident en termes formels le séjour des marchandises dans le port aux risques et périls de la partie intéressée[338].

Le *stuwadoorsarrest* précité concerne la question de ce que l'on appelle la coexistence active de la responsabilité contractuelle et extracontractuelle, et plus concrètement la question de savoir si le préjudicié – en l'occurrence, la partie intéressée à la cargaison – peut tenir responsables plus d'une personne – en l'espèce, le transporteur maritime et son agent d'exécution, l'acconier –, la première sur la base de la responsabilité contractuelle et la deuxième, sur la base de la responsabilité extracontractuelle[339].

Dans le *stuwadoorsarrest*, la Cour de cassation a tenu le raisonnement suivant :

---

337 Cass. 7 décembre 1973, *Arr. Cass.* 1974, 395, avec concl. A-G Mahaux, *Pas.* 1974, I, 376, *RW* 1973-74, 1597, avec note Herbots, J., « De nalatige stuwadoor of de twee voorwaarden voor de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van de medecontractant of diens aangestelde », *RGAR* 1974, n° 9317, avec note Fagnart, J.-L., « La responsabilité personnelle de l'agent d'exécution », *DET* 1974, 243 et 534 (publié deux fois), avec note Fallon, M., « Le concours des actions en responsabilité: tâtonnements et certitudes de la Cour de Cassation », *RHA* 1973, 427, *RCJB* 1976, 15, avec note Dalcq, R.O. et Glansdorff, F., « Responsabilité aquilienne et contrats », *JT* 1974, 443 ; Van Oevelen, A., « De betekenis van het stuwadoorsarrest van het Hof van Cassatie voor het maritieme recht, bijna dertig jaar later », in Van Hooydonk, E. (éd.), *Stouwers, naties en terminal operators: het gewijzigde juridische landschap*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2003, (161), 165-166, n° 4 et 171-173, nos 8-9 ; Bocken, H., « Samenloop contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid », *NjW* 2007, (722), 726-728, nos 12-20 ; voir encore De Weerdt, I., « Samenloop en coëxistentie van contractuele en quasi-delictuele aansprakelijkheid in het maritiem recht », ***DET*** 1989, 523-561.

338 Au port d'Anvers, la livraison des marchandises sur quai est réglée par le volet I, partie I, point A.1.1. de la Résolution de l'AGHA du 1er mai 1984. Les marchandises doivent être déposées par le fournisseur à l'endroit indiqué par le transporteur maritime ou en son nom, ou dans le périmètre du navire. Le « périmètre » est l'espace délimité par l'avant et l'arrière du navire, d'une part, et la profondeur du hangar, d'autre part. L'approchage sur des quais dépourvus de hangars n'excède jamais 120 mètres. Le volet I, partie I, point A.2.1.1 de la Résolution de l'AGHA du 1er mai 1984 stipule que l'approchage depuis le « périmètre » jusque sous le palan du navire se fait aux frais et par les soins du transporteur maritime. Le transporteur maritime n'est toutefois responsable qu'à partir du moment où les marchandises sont déposées sous le palan. Le séjour sur le quai et l'approchage jusque sous le palan du navire ont lieu aux risques et périls des marchandises. Selon le point 2.1.3., la même règle s'applique aux conteneurs complets. L'article 2 de la lettre de chargement anversoise (partie II du volet I de la Résolution de l'AGHA) confirme cette règle en matière de risque. La jurisprudence reconnaît le règlement repris dans la Résolution de l'AGHA du 1er mai 1984 en tant qu'usage portuaire (voir Livre bleu 2).

339 Cette question de coexistence doit être distinguée de celle du cumul (ou concours). Cette dernière concerne la possibilité que les parties au contrat fassent mutuellement appel tant aux règles en matière de responsabilité contractuelle qu'à celles qui concernent la responsabilité extracontractuelle. Dans son arrêt EBES, la Cour de cassation a exclu par principe cette dernière possibilité (Cass., 4 juin 1971, *AC* 1971, 989, *Pas.*, 1971, I, 940, *RCJB*, 1976, 12, avec note Dalcq, R.O. et Glansdorff, F., *DET* 1974, 538, avec note Fallon, M., *RW* 1971-72, 371, avec note C.).

Attendu, d'une part, que le préposé ou l'agent d'exécution, que le transporteur se substitue pour exécuter en tout ou en partie le contrat de transport, n'est pas un tiers au regard de l'exécution du contrat et à l'égard du cocontractant du transporteur;
Attendu, d'autre part, que la responsabilité quasi délictuelle du préposé ou de l'agent de l'exécution, qui intervient pour exécuter une obligation contractuelle d'une partie, ne peut être engagée que si la faute à lui imputée constitue la violation, non de l'obligation contractuelle, mais d'une obligation qui s'impose à tous, et si cette faute a causé un autre dommage que celui résultant seulement de la mauvaise exécution du contrat;
Attendu que l'arrêt considère que la seconde demandresse est intervenue en qualité d'agent d'exécution de l'armement pour exécuter une obligation contractuelle de ce dernier à l'égard du chargeur; qu'il ne constate pas que la faute imputée à la demandresse précitée et le dommage causé par cette faute sont étrangers à l'exécution du contrat de transport;
Que la cour d'appel ne pouvait, dès lors, légalement décider que l'action fondée sur la responsabilité quasi délictuelle, dirigée contre la seconde demandresse, était recevable;
Que le moyen est partant fondé;

Par suite de ce prononcé, qui a d'ailleurs déterminé l'évolution du droit général des obligations en matière de coexistence et dont l'impact ne se limite donc pas au contexte du droit maritime, le manutentionnaire jouit, pour ainsi dire, d'une quasi-immunité à l'égard de la partie intéressée à la cargaison ou de son assureur subrogé. En conséquence, ces derniers ne disposent d'aucune possibilité réelle de réclamer au transporteur maritime ou à son manutentionnaire l'indemnisation des dommages occasionnés à la cargaison antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement. Conformément à la règle de la coexistence établie par le *stuwadoorsarrest*, le manutentionnaire qui travaille pour le compte du navire ne peut actuellement être tenu responsable à l'égard de la partie intéressée à la cargaison sur une base contractuelle, étant donné que cette partie et le manutentionnaire ne sont pas – à tout le moins selon cette hypothèse – liés par un contrat. Une action extracontractuelle n'est pas davantage possible du fait que le manutentionnaire, en tant qu'agent d'exécution du transporteur maritime, n'est pas non plus considéré comme un tiers vis-à-vis de la partie intéressée à la cargaison. Une action extracontractuelle n'est possible que si la faute reprochée au manutentionnaire constitue une atteinte, non pas à un engagement contractuellement souscrit, mais à une obligation imposée à tout un chacun et si la faute a entraîné des dommages autres que ceux découlant de la mauvaise exécution du contrat. Dans les faits, ces conditions restrictives s'avèrent, dans la plupart des cas, impossibles à satisfaire pour les parties intéressées à la cargaison. Une action extracontractuelle à l'encontre du manutentionnaire n'est généralement possible qu'au cas où ce dernier s'est rendu coupable d'un délit pénal, le préjudicié devant encore établir un lien de cause à effet entre ce délit et les dommages subis[340]. Or, dans la pratique, de tels cas ne se produisent que de manière exceptionnelle. Actuellement, la jurisprudence et la doctrine publiées partent, quoi qu'il en soit, d'une non-responsabilité par principe du manutentionnaire à l'égard de la partie intéressée à la cargaison.

7.189. Au cas où le manutentionnaire, particulièrement en vertu d'une clause FIO ou d'une disposition apparentée dans un contrat d'affrètement, exécute des opérations de chargement et de déchargement pour le compte d'une partie intéressée à la cargaison et que, dans ce cadre, des dommages sont occasionnés au navire, il jouira de la même quasi-immunité à l'égard du

340 Van Oevelen, A., « De betekenis van het stuwadoorsarrest van het Hof van Cassatie voor het maritieme recht, bijna dertig jaar later », in Van Hooydonk, E. (éd.), *Stouwers, naties en terminal operators: het gewijzigde juridische landschap*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2003, (161), 174-176, nos 11-13.

propriétaire de navire ou de l'affréteur. Dans cette situation, le *stuwadoorsarrest* aurait, pour ainsi dire, un effet inverse. Il n'y a toutefois pas de jurisprudence connue à ce sujet[341].

7.190. D'un point de vue politique, la quasi-immunité du manutentionnaire ici décrite se justifie par le fait qu'un droit, dans le chef de la partie intéressée à la cargaison, d'introduire une action contre le manutentionnaire permettrait de contourner, au profit du transporteur maritime, les exonérations et limitations de responsabilités prévues essentiellement à l'article 91 de la Loi maritime. Si une partie intéressée à la cargaison pouvait réclamer une indemnisation directement au manutentionnaire, elle serait, dans certains cas, en mesure d'obtenir un dédommagement qu'elle ne pourrait jamais réclamer à l'autre partie contractante. Le fait qu'un transporteur maritime recoure, pour les opérations de chargement et de déchargement, à une entreprise spécialisée qui agit en tant qu'agent d'exécution, c'est-à-dire l'« instrument » ou le « bras droit » du contractant principal, donnerait à la partie intéressée à la cargaison un avantage qu'il est difficile de justifier objectivement. En tant que commettant principal, cette partie doit accepter le risque qui réside dans les conventions contractuelles qu'elle a conclues avec le transporteur maritime. Le plus souvent, cette considération, qui s'inscrit par ailleurs dans le prolongement de la doctrine étrangère, est décrite comme la motivation sous-jacente du *stuwadoorsarrest*[342].

De son côté, le manutentionnaire serait, sans quasi-immunité, confronté à l'inconvénient de ne pas pouvoir invoquer, à l'encontre de la partie intéressée à la cargaison, des exonérations et limitations de responsabilité ou autres moyens de défense qu'il peut lui-même avancer sur une base contractuelle à l'égard de son commettant. Autrement dit, il pourrait être exposé à des actions introduites par les parties intéressées à la cargaison qu'il avait exclues de sa relation avec son commettant. Les règles fixées dans le contrat de l'acconier pourraient alors être totalement contrecarrées[343].

---

341 Voir néanmoins, à ce propos, Libouton, J., note sous Gent, 9 oktober 2006, *RDC* 2007, (724), 725, n° 3 ; Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 118-119, n° 189.

342 L'auteur néerlandais Schadee présente la problématique comme suit :

> *De vraag is: Moet de wetgever ingrijpen? Dat hij ingrijpe. MEIJERS heeft [...] de basis van de aansprakelijkheid voor ondergeschikten gevonden in de éénheid naar buiten toe van de onderneming. Naar buiten toe zijn ook de vervoerder en diens onafhankelijke aannemer één [...]. De prestatie, die zij te verrichten hebben, is één, een complex van handelingen, maar een zó samenhangend complex dat jegens de contractuele wederpartij de voegen onzichtbaar kunnen blijven, meestal blijven en in ieder geval juridisch behoren te blijven. Het lijkt onjuist, dat de belanghebbende bij de lading, die weet dat hij zekere risico's loopt, hiervan wordt ontheven alleen door het feit, dat zijn wederpartij bepaalde op het vervoerscontract gebaseerde verrichtingen door een gespecialiseerd bedrijf laat verrichten. De lading krijgt op deze wijze een ongemotiveerd voordeel in de schoot geworpen, het gespecialiseerde bedrijf, dat meende alleen met een reder te maken te hebben, die voor dit soort van schaden niet aansprakelijk is en dus geen regres zou nemen, ziet zich geconfronteerd met een wraakzuchtige ontvanger en de reder, die dacht goed te doen door een specialist in te schakelen, wordt met regresacties besprongen* (Schadee, H., « Himalaya », *NJB,* 1963, 426-432; cf. la réflexion de Lord Wilberforce quant à une clause Himalaya dans l'affaire anglaise de *The Eurymedon*, évoquée dans Tetley MCC II, 1862).

343 Cf. l'appréciation suivante du *stuwadoorsarrest* par Dirix :

> *Deze rechtspraak moet geheel worden goedgekeurd. A sluit een overeenkomst met B. Welnu, voor al wat die overeenkomst aanbelangt, moet hij zich uitsluitend tot B richten. Iedere contractant moet de risico's voor insolvabiliteit of ondeskundigheid van zijn wederpartij zelf dragen. Hij mag de risico's (bijv. insolvabiliteit) of de ongemakken (bijv. exoneratiebedingen) van het met B in zee gaan, niet afwentelen op uitvoeringsagenten van B. Er anders over oordelen zou bovendien leiden tot kortsluitingen in de contractuele verhoudingen tussen A, B en C. Het toelaten van een buitencontractueel verhaalsrecht van A op C zal ertoe leiden dat A een gunstiger positie krijgt dan C's wederpartij B. Zo zal een exoneratiebeding in de onderaannemingsovereenkomst de vordering van B (aannemer) in de weg staan en die van A (opdrachtgever) ongemoeid laten. Anderzijds ziet (C), die bij het bedingen van die exoneratie erop vertrouwde dat zijn mogelijke aansprakelijkheid binnen overzienbare marges werd gehouden, deze beveiliging in rook opgaan* » (Dirix, E., « Aansprakelijkheid van en voor hulppersonen », in Storme, M. (red.), *Recht Halen uit Aansprakelijkheid*, Gand, Mys & Breesch, 1993, (340), 355, n° 17).

Du reste, la quasi-immunité doit être relativisée, car elle n'empêche pas que l'acconier soit cité en justice par son propre commettant, particulièrement au moyen d'une action récursoire.

7.191. Le système du *stuwadoorsarrest* n'en présente pas moins les inconvénients fondamentaux exposés ci-après :
1° il règne une certaine incertitude juridique concernant le champ d'application précis de la quasi-immunité du manutentionnaire ;
2° la quasi-immunité du manutentionnaire engendre une dualité qu'il est difficile de justifier objectivement dans le régime de responsabilité des activités de manutention ;
3° la quasi-immunité du manutentionnaire conduit à un règlement inefficace des sinistres sur le plan procédural ;
4° la quasi-immunité du manutentionnaire s'écarte fondamentalement du régime juridique en vigueur dans la plupart des pays voisins ;
5° la théorie de la quasi-immunité de l'agent d'exécution est dans une trop large mesure soumise aux fluctuations jurisprudentielles ;
6° la quasi-immunité de l'agent d'exécution est, sur le principe, remise en question par une partie non négligeable des praticiens du droit général des obligations ;
7° la quasi-immunité du manutentionnaire ne cadre pas avec le contrôle de fait et de droit que ce prestataire de services exerce de nos jours sur les activités de terminal ;
8° la quasi-immunité du manutentionnaire suscite de plus en plus le mécontentement dans les secteurs concernés.

Ces inconvénients sont explicités ci-après.

7.192. Premièrement, l'application de la théorie du *stuwadoorsarrest* entraîne d'épineuses questions de délimitation.

Prenons l'exemple d'un acconier qui charge, par erreur, des marchandises à bord d'un navire auquel elles ne sont pas destinées. Il n'est alors pas réputé avoir agi en exécution de la mission contractuelle de chargement et commet une faute extracontractuelle, pour laquelle il est bel et bien – et de manière illimitée – responsable à l'égard de la partie intéressée à la cargaison indûment chargée[344]. Toutefois, l'immunité reste applicable lorsqu'il s'avère que l'acconier était chargé aussi bien du chargement du navire contractuellement prévu que de celui du « mauvais » navire[345].

Se pose également la question similaire de savoir quand, précisément, l'acconier entame sa tâche d'agent d'exécution. Il a déjà été précisé plus haut que l'acconier est considéré comme l'agent d'exécution du transporteur maritime dès le moment où les marchandises sont livrées sur le terminal[346]. Cela ne coule toutefois pas de source, étant donné que le transporteur maritime indique généralement dans le contrat de transport maritime décliner toute responsabilité avant le chargement, et que les usages portuaires codifiés précisent explicitement que les marchandises en attente du chargement séjournent sur le quai aux risques et périls de la partie intéressée à la cargaison. Il est généralement stipulé que l'acconier agit également en tant qu'agent d'exécution au cours de cette période[347]. Il est clair, en tout cas, qu'il agit comme tel lorsqu'il amène les marchandises depuis le périmètre jusqu'au navire[348]. Lorsque des marchandises LCL/LCL

344 Anvers, 19 mars 1996, *JPA* 1996, 135.
345 Comm. Anvers, 13 juin 1990, *JPA* 1992, 63.
346 Anvers, 9 janvier 1995, *JPA* 1995, 115, *DET* 1995, 474 ; voir encore *supra*, n° 7.184.
347 Voir, en particulier, Roland, S., « Aansprakelijkheid voor ladingschade die, in Antwerpen, voor het zeevervoer ontstaat », LA Roland, (377), 385, qui soutient qu'il n'y a « *geen juridisch vacuüm* » (pas de vide juridique).
348 Anvers, 17 janvier 1995, *JPA* 1995, 123, *RW* 1994-95, 1298, avec note X.

disparaissent du quai avant d'avoir été empotées et qu'aucun ordre de réservation ni connaissement définitif n'est encore disponible, l'acconier n'est pas encore intervenu en tant qu'agent d'exécution mais n'en est pas moins responsable de manière quasi délictuelle[349].

Dans le cadre de l'importation, la question se pose de savoir à partir de quand, précisément, la tâche de l'acconier en tant qu'agent d'exécution prend fin : lors du déchargement, lors de la livraison effective ou lors de la signature du laissez-suivre. La jurisprudence estime que l'acconier ne peut se retrancher derrière la qualité d'agent d'exécution lorsque les marchandises ont été entièrement déchargées et réceptionnées et que le laissez-suivre a été signé[350]. En cas de déchargement dans un port étape, l'acconier intervient en tant qu'agent d'exécution[351].

Lorsqu'il n'existe aucun contrat entre le transporteur CMR qui remet un conteneur sortant dans un terminal à conteneurs et le transporteur maritime, le manutentionnaire ne peut se prévaloir de la quasi-immunité de l'agent d'exécution à l'égard du transporteur CMR et s'expose bel et bien à une action extracontractuelle[352].

La quasi-immunité n'est pas davantage applicable lorsque le manutentionnaire est l'agent d'exécution d'un vendeur/chargeur FOB et que le préjudicié est le propriétaire et le fréteur d'une barge qui a été affrétée par le vendeur FOB. Le propriétaire de la barge et le manutentionnaire sont, l'un vis-à-vis de l'autre, de simples tiers et la violation du droit de propriété sur la barge constitue une atteinte à un droit qui est étrangère à la nature et la portée des contrats conclus par les parties[353].

Un acconier agissant au nom d'un transporteur maritime ne jouit pas non plus de la quasi-immunité lorsqu'il endommage un wagon de la SNCB car celle-ci n'est pas un cocontractant du transporteur maritime[354].

Un problème de délimitation supplémentaire a été traité dans un arrêt de la Cour de cassation du 1er juin 2001[355], auquel il est parfois fait référence, dans la doctrine, comme le « deuxième *stuwadoorsarrest* »[356]. Dans cet arrêt, la Cour a décidé que, lorsque le juge du fond ne constate aucun lien contractuel « en matière de transport » entre le loueur d'un semi-remorque volé et un transporteur maritime, il ne peut statuer que le loueur précité ne dispose pas d'un droit d'action extracontractuelle à l'égard de l'acconier désigné par le transporteur maritime. L'arrêt semble indiquer que l'acconier ne peut se prévaloir de sa quasi-immunité à l'encontre d'un préjudicié qui n'est pas le commettant contractuel d'un transporteur, *a fortiori* du transporteur maritime au nom duquel l'acconier agit. S'il se réjouit de la limitation suggérée du champ d'application de la quasi-immunité, Claeys attire aussi l'attention sur le manque de clarté du critère appliqué par la Cour de cassation et sur le fait que la sécurité juridique de toute la théorie ne devient qu'encore plus illusoire qu'elle ne l'était déjà[357].

---

349 Anvers, 13 septembre 1999, *JPA* 2000, 230.
350 Voir Anvers, 17 février 1982, *JPA* 1981-82, 155.
351 Anvers, 30 septembre 1981, *DET* 1982, 419 ; jugement *a quo* : Comm. Anvers, 22 mai 1978, *DET* 1982, 419.
352 Anvers, 15 mars 2004, Maria Aertsen q.q. t. Allianz-Via I.A.R.D. e.a., 1996/AR/2225, inédit.
353 Anvers, 7 avril 1997, *RW* 1997-98, 854, *DET* 1997, 595.
354 Anvers, 17 mars 2003, Pakistan National Shipping Corporation/Société nationale des Chemins de fer belges e.a., 1999/AR/2058, inédit.
355 Cass., 1er juin 2001, *AJT* 2001-02, 358, avec note Boone, I. et Mosselmans, S., « Het incidenteel hoger beroep van degene die gedaagd wordt door een andere gedaagde in hoger beroep. De aansprakelijkheid van de stuwadoor voor het verlies van de door hem toevertrouwde goederen ».
356 Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anveres/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 194, n° 166.
357 Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.,* 197, n° 167.

Un autre problème de délimitation se pose lorsqu'un acconier fait appel aux services d'autorités portuaires, qui mettent à disposition une grue avec opérateur. Dans la jurisprudence, les autorités portuaires ont été considérées comme un loueur, qui est sur le plan contractuel, responsable, par exemple, pour les défauts de la grue et, sur le plan extracontractuel, responsable *in solidum* avec l'acconier à l'égard de l'armateur. Si, par contre, les autorités portuaires étaient qualifiées de contractant ou de sous-contractant de l'acconier, elles bénéficieraient de la quasi-immunité[358].

En 2006, la Cour d'appel d'Anvers a constaté, dans le cadre de la requête d'un vendeur FOB de voitures volées sur le terminal, qu'il n'existait pas de lien contractuel entre cette partie et le manutentionnaire, en conséquence de quoi la responsabilité de ce dernier a été engagée.

> *De zogenaamde quasi-immuniteit van uitvoeringsagenten en hulppersonen geldt alleen wanneer zij worden aangesproken door de wederpartij van hun opdrachtgever. Hun buitencontractuele aansprakelijkheid is daarentegen onbeperkt ten aanzien van andere derden*[359].

Tous ces cas démontrent que, quelle que soit l'uniformité avec laquelle la jurisprudence applique la quasi-immunité de l'agent d'exécution, la détermination de son champ d'application exact pose régulièrement des problèmes complexes et que, sur ce point, la doctrine met, de manière plus compréhensible, l'accent sur l'incertitude juridique.

7.193. Un deuxième inconvénient est que le *stuwadoorsarrest* crée une dualité quelque peu irréaliste dans le régime de responsabilité des activités de manutention. En réalité, les activités de terminal constituent un continuum ; l'entreposage, le chargement, le déchargement et le traitement des marchandises, ainsi que le recours à tous types de modes de transport, sont, en permanence, intrinsèquement liés. Dans cette optique, il est étrange que le *terminal operator*, qui, par définition, est une entreprise de manutention intégrée, relève d'un autre régime de responsabilité selon la qualité du commettant pour le compte duquel un acte juridique déterminé est réputé avoir été exécuté, selon que les marchandises ont été endommagées lors de leur chargement à bord du bon navire ou du mauvais navire, selon le mode de transport concrètement utilisé ou selon le moment précis auquel les dommages ont été occasionnés durant le séjour sur le terminal.

Le problème de la fragmentation du statut de responsabilité du manutentionnaire est d'autant plus épineux que, dans la pratique, il s'avère qu'il existe souvent un lien contractuel entre le manutentionnaire et la partie intéressée à la cargaison. Ainsi arrive-t-il fréquemment que le manutentionnaire décharge sur son terminal des marchandises fournies, qui doivent encore être « consolidées » et pour lesquelles aucun transport maritime n'a encore été réservé auprès d'un armateur. À ce moment, le manutentionnaire n'est pas encore désigné par le navire mais agit sur la base d'une convention tarifaire avec la partie intéressée à la cargaison. Il arrive, en outre, que le manutentionnaire assure, à la demande de la partie intéressée à la cargaison, le déchargement sur le terminal et l'approchage. Il se peut également que le manutentionnaire convienne avec l'armateur de conditions *hook-hook* et que tout chargement doive être remis sous-palan et non dans le périmètre[360].

7.194. Troisièmement, la quasi-immunité du manutentionnaire débouche, dans de nombreux cas, sur un règlement assez inefficace des sinistres. Même lorsque le sinistre est, de manière démontrable, la conséquence d'une faute professionnelle de l'acconier local, les parties intéressées

---

358 Bruxelles, 10 octobre 1974, *RW* 1975-76, 1242, avec note Herbots, J., « De bemande hijskraan » ; voir aussi Vandenberghe, H., Van Quickenborne, M. et Hamelink, P., « Overzicht van rechtspraak. Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad (1964-1978) », *TPR* 1980, (1139), 1473, n° 248.
359 Anvers, 16 octobre 2006, *RW* 2009-10, 961.
360 Données communiquées par A. Weynen.

à la cargaison se voient obligées d'assigner le cocontractant, même lorsqu'il s'avère qu'il est établi sur un autre continent. Ce défendeur devra, à son tour, introduire une action récursoire à l'encontre de l'acconier. Souvent, cette chaîne procédurale est encore compliquée par l'intervention d'intermédiaires ou auxiliaires. Si la quasi-immunité ne s'appliquait pas, la partie intéressée à la cargaison pourrait agir de manière plus efficace du point de vue procédural et demander des comptes directement à l'acconier local. Le règlement des sinistres serait moins onéreux et beaucoup plus rapide[361].

7.195. Quatrièmement, la quasi-immunité de l'agent d'exécution créée par la Cour de cassation place indubitablement la Belgique dans une position d'exception sur le plan international. Claeys, qui a étudié le droit des pays voisins, notamment, confirmait encore en 2003 que, sous l'angle du droit comparé, la Cour fait cavalier seul avec son point de vue radical[362]. L'analyse de droit comparé de la position spécifique du manutentionnaire dans les pays voisins présentée ci-dessous confirme cette vision. Cette position d'exception est problématique car, comme cela a été souligné ailleurs, l'alignement du droit maritime belge sur les règles généralement en vigueur à l'étranger constitue un point de départ important pour l'élaboration du Code belge de la Navigation[363].

7.196. Cinquièmement, il faut souligner que la théorie de la quasi-immunité de l'agent d'exécution est, dans une mesure excessive, soumise aux fluctuations jurisprudentielles, qui, à leur tour, donnent lieu à des divergences d'opinion dans la doctrine. Il convient d'abord de rappeler les débats entre les partisans de la *verfijningstheorie* ("théorie de l'affinement") et les défenseurs de la *verdwijningstheorie* ("théorie de la disparition"), qui ont été tranchés en faveur de ces derniers[364]. Un arrêt de la Cour de cassation du 29 septembre 2006 a toutefois semblé susciter de nouveaux problèmes d'interprétation[365]. Quoi qu'il en soit, l'absence de régime légal fixe et le besoin qu'elle génère de se rabattre sur la jurisprudence compromettent la sécurité juridique[366].

---

361 Claeys relativise l'argument de l'économie procédurale :

> *omdat in het merendeel van de gevallen alle betrokken partijen in een procedure worden betrokken; de rechtstreekse aanspraak brengt enkel met zich mee dat de oorspronkelijke eiser er nog een verweerder bij heeft* (Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 663, n° 632).

Dans le contexte du droit maritime, cette relativisation doit elle-même être nuancée car, lorsque le sinistre est manifestement imputable à l'acconier local, on peut concevoir que le préjudicié ne cite que l'acconier en question et renonce à compliquer la procédure et à consentir des frais supplémentaires en assignant en plus un armateur chinois ou argentin. En outre, lorsque la loi attribuera à l'acconier une responsabilité clairement définie, les parties seront plus enclines à opter pour des règlements à l'amiable leur permettant d'éviter des procédures juridiques inutiles. L'argument de l'économie procédurale présente donc une validité variable.

362 Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 669-670, n° 639.

363 Voir Livre bleu 1, notamment 44, n° 1.26.

364 Pour une synthèse, voir Van Oevelen, A., « De betekenis van het stuwadoorsarrest van het Hof van Cassatie voor het maritieme recht, bijna dertig jaar later », in Van Hooydonk, E. (éd.), *Stouwers, naties en terminal operators: het gewijzigde juridische landschap*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 2003, (161), 167-169, n° 6.

365 Dans l'arrêt visé, la Cour semble déroger à la traditionnelle interdiction de concours. Elle dit :

> *Le contractant qui se fait remplacer par son travailleur pour l'exécution d'une obligation contractuelle est lui-même contractuellement responsable du dommage causé par l'exécutant. Sa responsabilité quasi délictuelle ne peut être admise que si la faute qui lui est imputée constitue un manquement non seulement à l'obligation contractuelle mais aussi au devoir général de diligence qui lui incombe et si cette faute a causé un dommage autre que celui qui est dû à la mauvaise exécution* (Cass. 29 septembre 2006, *RW* 2006-07, 1717, note Van Oevelen, A.).

Auparavant, la Cour de cassation avait toujours, comme dans le *stuwadoorsarrest*, statué qu'une action (« quasi délictuelle ») extracontractuelle n'est pas possible lorsque la faute commise constitue une défaillance contractuelle. Ceci a donné lieu à une interdiction presque complète de concours et une quasi-immunité de l'agent d'exécution, l'infraction pénale constituant la seule exception. À présent, la Cour semble ouvrir la porte à un possible concours, du moins en ce qui concerne la condition relative à la nature de la faute. En effet, pour qu'il puisse être question d'une action extracontractuelle, le sinistre ne peut toujours pas être le résultat d'une défaillance contractuelle. Il

7.197. Sixièmement, il convient d'évoquer la doctrine faisant autorité dans le domaine du droit général des obligations, où la quasi-immunité de l'agent d'exécution est fondamentalement remise en question.

Il faut, tout d'abord, rappeler que parmi les critiques de la première heure de cette théorie figurent d'éminents commentateurs tels que Bocken, Cornelis, Cousy, Dalcq, Dieux, Fagnart, Glansdorff, Van Ommeslaghe et Van Ryn[367]. Les arguments classiques invoqués contre la quasi-immunité sont qu'elle empêche le risque de responsabilité de contribuer à la prévention du sinistre et qu'elle va à l'encontre de la tendance de protection croissante de la victime[368]. Ces arguments trouvent aussi écho dans le droit maritime. Ainsi Tetley défend-il de la manière suivante la responsabilité des manutentionnaires à l'égard de la partie intéressée à la cargaison :

> *It is a fundamental principle of good business practice and of efficient, fair and low-cost insurance that persons who are responsible for losses should be held accountable, in some way, for those losses*[369].

L'auteur cite l'exemple d'une multiplication de vols et de pillages dans le port de Montréal qui n'a pris fin que lorsque les tribunaux québécois ont imposé une responsabilité aux manutentionnaires[370].

Deuxièmement, il faut accorder l'attention qui s'impose à la thèse de doctorat que Claeys a récemment consacrée à la problématique. Constatant que la théorie, contrairement à ce que d'aucuns affirment parfois, n'est en rien porteuse de sécurité juridique[371], l'auteur résume comme suit sa critique ouverte :

> *De theorie van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent is bekritiseerbaar. Ze is niet verenigbaar met de tradities uit ons rechtssysteem, ze stuit in de praktijk en niet in het minst in het licht van de recente cassatierechtspraak op heel wat afbakeningsproblemen, de rechtsleer is van in den beginne in twee kampen verdeeld en de doctrinale legitimaties van de aanhangers van dit leerstuk lijken niet te voldoen. Hoewel de theorie reeds dertig jaar tot ons recht behoort, heeft ze daarenboven buiten onze grenzen bijzonder weinig aantrekkingskracht genoten. Integendeel, ze werd doorgaans ofwel niet eens in aanmerking genomen, ofwel zelfs onmiddellijk als onrechtvaardig afgedaan*[372].

---

semble par conséquent que l'autre formulation de la règle du concours ne change rien dans la pratique (« Bocken, H., Samenloop contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid », *NjW*, (7822), 724, nos 4-5 et 730, n° 25 ; Van Oevelen, A., « De samenloop van contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid: een koerswijziging in de rechtspraak van het Hof van Cassatie », *RW* 2006-07, (1718), 1720-1721, nos 4 et 6 ; Wéry, P., « L'option des responsabilités entre parties contractantes », in Stijns, S. et Wéry, P. (éds.), *De raakvlakken tussen de contractuele en de buitencontractuele aansprakelijkheid. Les rapports entre les responsabilités contractuelle et extracontractuelle,* Bruges, die keure/la charte, 2010, (223), 241-245, nos 20-23). C'est également ce que l'on peut déduire de Cass. 27 novembre 2006, *RABG* 2007, 1257, où la Cour recourt à nouveau à sa formulation traditionnelle et parle de

> *l'impossibilité de principe, pour des parties contractantes, d'invoquer les règles de la responsabilité extracontractuelle dans le cadre de leur relation contractuelle.*

366 En 1985 déjà, Libert écrivait :

> *Un acte législatif clair et précis comme la loi française de 1966 ne vaut-il pas mieux qu'une jurisprudence mise en question et contestée par les théoriciens du droit ?* (Libert, H., « Quelques considérations au sujet des responsabilités inhérentes aux entreprises traditionnelles de manutention et d'arrimage en Belgique », *IVLZ*, 1985, (9), 16).

367 Selon Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 211, n° 183, note de bas de page 794.

368 Voir brièvement, à ce sujet, Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.,* 225-226, n° 198-199.

369 Tetley MCC II, 1856.

370 Tetley MCC II, 1856, note de bas de page 7.

371 Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.,* 237, n° 213.

372 Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.,* 623, n° 599.

L'auteur formule sa propre proposition alternative, qui ne se base pas sur une impossibilité de principe, dans le chef du commettant principal, de citer l'agent d'exécution, mais tient également compte du souci légitime de ne pas perturber l'équilibre contractuel :

> *De afbakening van de rechtstreekse aansprakelijkheid van de uitvoeringsagent wordt aan de hand van twee traditionele toepassingsvoorwaarden van de delictuele aansprakelijkheid doorgevoerd: de fout en de schade.*
> *In het kader van de fout wordt, zoals in het positieve recht, beklemtoond dat een zuiver contractuele fout de buitencontractuele aansprakelijkheid van de uitvoeringsagent niet in het gedrang brengt. Eigenlijk grijpen we in eerste instantie opnieuw naar de algemene coëxistentietheorie terug, in de zin dat een afzonderlijke buitencontractuele fout (naast het voldaan zijn van het schadevereiste) volstaat om de buitencontractuele aansprakelijkheidsregels toe te passen.*
> *In de context van samenhangende overeenkomsten kan het foutbegrip het best aan de hand van het reeds door anderen uitgewerkte beginsel van de eerbied voor gerechtvaardigde verwachtingen goede diensten leveren. Wanneer de hoofdopdrachtgever er op een gerechtvaardigde wijze op kan rekenen dat de uitvoeringsagent bij de uitvoering van zijn overeenkomst niet alleen met de belangen van de hoofdschuldenaar maar ook met die van de hoofdopdrachtgever rekening houdt, dan handelt de uitvoeringsagent foutief wanneer hij voor die gerechtvaardigde verwachtingen geen eerbied opbrengt.*
> *Vanuit dit beginsel is het ook begrijpelijk dat de uitvoeringsagent als verweer tegen de rechtstreekse aanspraak van de hoofdopdrachtgever in beperkte mate een exoneratieclausule uit zijn eigen overeenkomst (die van de uitvoeringsagent) kan inroepen. Het voorhanden zijn van een dergelijke clausule kan er met name toe leiden dat de verwachting van de hoofdopdrachtgever niet langer gerechtvaardigd is te noemen. De invulling hiervan zal afhangen van de omstandigheden van elk individueel geval. Toch blijft het beginsel dat een exoneratiebeding enkel geldt wanneer het effectief is aanvaard, zodat die doorwerking tegen derden de uitzondering moet blijven.*
> *In het kader van het schadebegrip kan dan weer de doorwerking van een exoneratiebeding uit de overeenkomst van de aanspraakmakende hoofdopdrachtgever worden verantwoord vanuit een welbegrepen risicobeginsel. Een dergelijk beding kan inderdaad betekenen dat de hoofdopdrachtgever de kans op schade volledig zelf wou dragen. Dit hoeft evenwel niet zo te zijn. Het risicobeginsel op zich houdt niet het antwoord in op wie een risico rust, want dit zou enkel op een* petitio principii *neerkomen. Het is immers wel mogelijk dat een hoofdopdrachtgever ten aanzien van de hoofdschuldenaar een exoneratiebeding aanvaardt, in de overtuiging en de verwachting dat hij bij geval van schade de uitvoeringsagent wel nog kan aanspreken. In dat geval heeft hij het risico enkel in zijn relatie met de hoofdschuldenaar op zich genomen. Opnieuw zal het onderzoek of hij het risico op zich heeft genomen (en dus al dan niet schade heeft geleden), in grote mate afhangen van de omstandigheden van het geval.*
> *Bij een praktische toepassing van beide vereisten (fout en schade) zal er vanzelfsprekend een nood zijn aan een meer concrete invulling. Daarvoor kunnen we putten uit zowel de factoren – in de zin van algemene, maar toch al gedetailleerde richtlijnen die ook voor toekomstige gevallen een redelijke oplossing kunnen bieden – van het huidige recht als de reeds uitgebreid bestaande rechtspraak uit het buitenland, zoals de idee van de vergeldende rechtvaardigheid, de strekking van de overeenkomst, het plegen van een misdrijf of bedrog, de nauwe samenhang van de prestatie met de persoon van de derde, het bestaan van een wettelijk opgelegde verplichting, ... Die factoren kunnen slechts door een geleidelijke rechtsontwikkeling hun concrete invulling krijgen. Daarenboven mogen ze niet doen vergeten dat ieder concreet geval een afwegingsproces zal vergen, zoals dit in het kader van art. 1382-1383 B.W. steeds het geval is*[373].

L'auteur illustre plus avant sa proposition par un « cas type », où un acconier laisse tomber sur le quai un bien appartenant à un commettant principal et l'endommage :

> *Wanneer een eigenaar van een goed zijn goed laat vervoeren, dan mag hij er redelijkerwijs op vertrouwen dat zijn goed door zijn medecontractant noch door één van diens uitvoeringsagenten zal worden beschadigd.*

[373] Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.,* 683-684, n° 654.

Het lijkt vergezocht te veronderstellen dat de eigenaar dient te weten, zoals de huidige cassatierechtspraak vereist, dat hij voor de door een stuwadoor berokkende schade aan zijn goed de werkelijke schadeverwekker (de stuwadoor) niet kan aanspreken, laat staan dat hij de technieken zou kennen om aan die quasi-immuniteit te ontsnappen. De afwezigheid van een rechtstreekse aanspraak is geenszins een vereiste van de rechtszekerheid. Het is integendeel zelfs op grond van een welbegrepen rechtszekerheid dat die rechtmatige verwachtingen van een rechtssubject moeten worden gehonoreerd, zijnde dat de hoofdopdrachtgever zijn schade ook op de stuwadoor moet kunnen verhalen. De stuwadoor hoort immers als professioneel te weten dat de te stuwen zaak zoals gewoonlijk niet zijn eigen opdrachtgever maar een derde toebehoort. Als hij door één of andere onzorgvuldigheid de zaak beschadigt, dan moet hij die schade ook vergoeden. Dit uitgangspunt wordt ook bevestigd in de buitenlandse rechtspraak.

Dit resultaat kan pas anders worden wanneer de hoofd- of de onderovereenkomst een exoneratiebeding bevat. Op dat ogenblik kan het toekennen van een rechtstreekse aanspraak ertoe leiden dat het soms moeizaam bereikte contractuele evenwicht wordt verbroken.

Indien de hoofdopdrachtgever in zijn eigen overeenkomst een algemeen exoneratiebeding heeft opgenomen, dan kan daarin zijn wil worden gelezen dat hij het risico volledig op zich neemt.

Indien hij daarentegen contractueel op een geldige wijze aanvaardt dat zijn contractant niet aansprakelijk is voor de schade die een ingeschakelde stuwadoor aan zijn zaak zou berokkenen, dan is die clausule voor twee interpretaties vatbaar: ofwel was het de bedoeling om alleen de hoofdopdrachtgever van aansprakelijkheid vrij te stellen, ofwel was het de bedoeling dat hij die schade volledig op zich neemt. Het risicobeginsel – op zich een lege huls – moet dan met behulp van de concrete omstandigheden van het geval nader worden ingevuld.

Indien de stuwadoor tegelijkertijd een gelijkaardige exoneratieclausule in zijn eigen overeenkomst heeft ingelast, wijst dit erop dat het de bedoeling was om de hoofdopdrachtgever de schade te laten dragen. In dat geval wijst ook de toepassing van het beginsel van de eerbied voor gerechtvaardigde verwachtingen in dezelfde richting: het exoneratiebeding van de stuwadoor maakt dat de hoofdopdrachtgever er niet op gerechtvaardigde wijze op kan rekenen dat hij zijn schade op de stuwadoor kan verhalen. Dit toont meteen aan dat de toepassing van de twee beginselen (risicobeginsel en dat van de eerbied voor de gerechtvaardigde verwachtingen) nauw op elkaar zijn afgestemd.

Wanneer niet de hoofdopdrachtgever maar enkel de stuwadoor in zijn eigen overeenkomst een aansprakelijkheidsbevrijding heeft voorzien, is de toepassing nog delicater. In principe heeft de hoofdopdrachtgever voor dit beding geen toestemming gegeven zodat hij er niet door gebonden moet zijn. In het kader van een dergelijke samenhangende overeenkomst kan het nochtans wel gerechtvaardigd zijn dat de stuwadoor enkel binnen de grenzen van zijn overeenkomst aansprakelijk is. Uit de Nederlandse rechtspraak van de Hoge Raad (de drie stuwadoorsgevallen) is gebleken dat het aan de feitenrechter zal toekomen of die rechtvaardiging in de omstandigheden van het geval aan te treffen zijn. Als leidraad geldt evenwel dat die doorwerking eerder uitzonderlijk zal zijn[374].

7.198. En fait, la critique formulée par Claeys sur la jurisprudence en vigueur en matière de quasi-immunité de l'agent d'exécution se justifie et appuie l'appréciation, défendue dans la présente Ébauche, du régime juridique belge actuel de la manutention. La réflexion de Claeys montre que la quasi-immunité est également désapprouvée par les praticiens du droit général des obligations et que le mécontentement ne se limite pas au domaine du droit maritime.

L'alternative élaborée par Claeys demande néanmoins tout autant de réserves. Bien que les suggestions visant à rompre la quasi-immunité et à tempérer d'emblée cette rupture par l'incidence des contrats concernés soient valables et se rapprochent, d'une certaine manière, du nouveau régime légal proposé ci-dessous, la proposition concrète de l'auteur n'est aucunement satisfaisante. La raison principale en est que cette proposition engendrerait plus que

374 Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.,* 661-662, n° 631.

probablement une insécurité juridique imprévisible[375], ce qui aurait pour conséquence directe des frais d'assurance plus élevés[376]. Le recours à cette suggestion suppose d'abord que, pour chaque sinistre concret, il soit examiné si une faute contractuelle ou plutôt extracontractuelle a été commise. Comme cela a déjà été démontré[377], une telle distinction suscite des problèmes dans le secteur de la manutention. L'examen au cas par cas de la possibilité d'application des clauses des contrats du commettant principal (le contrat de transport maritime) et de l'agent d'exécution (le contrat d'acconage) risque de rendre le règlement des sinistres absolument imprévisible. La suggestion de l'auteur sur le bien-fondé d'un développement progressif du droit aggrave encore les choses. Qui plus est, la proposition se contredit elle-même : il n'est pas réaliste de fonder un régime alternatif sur le principe des attentes légitimes lorsque les parties ne peuvent pas évaluer elles-mêmes convenablement ces attentes en raison du flou induit par le régime de responsabilité. Enfin, l'auteur commente le régime de droit de la manutention et spécule sur les attentes des parties concernées sans prendre en considération le contexte spécifique du droit maritime, et plus particulièrement le régime de droit du contrat de transport maritime, les usages portuaires en vigueur et la tendance récente à la fermeture des terminaux portuaires.

Il faut donc en conclure que la critique de Claeys à l'encontre de la quasi-immunité de l'agent d'exécution apporte un important soutien à une modification du régime de droit de la manutention, mais que sa proposition ne résout rien.

7.199. En septième lieu, il existe un déséquilibre incontestable entre la quasi-immunité du manutentionnaire et son droit exclusif de contrôle de fait sur les terminaux clos. La fermeture des terminaux portuaires est une évolution qui a été initiée il y a longtemps. L'instauration de règles internationales et européennes en vue de la sécurisation des navires et des ports contre le terrorisme, dont le Code ISPS[378], a immédiatement contribué à la diminution du risque d'endommagement ou de vol de marchandises. Grâce, notamment, à l'introduction des cartes Alfapass, l'accès aux terminaux portuaires est strictement réglementé et contrôlé. Par conséquent, le système des quais ouverts, sur lequel se basent les usages portuaires actuels à Anvers – en particulier, le principe du séjour des marchandises aux risques et périls de la partie intéressée à la cargaison – n'est pratiquement plus d'application. Non seulement les terminaux à conteneurs mais aussi les quais à marchandises de détail sont clôturés et sécurisés. Quant à la manutention par des tiers (appelés les *vliegende naties*) sur les quais donnés en concession, elle a complètement cessé d'exister. De fait, la surveillance par le *terminal operator* des marchandises séjournant sur son

---

375 L'anticipation de cette critique (Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.,* 667-668, n° 637) par l'auteur n'apporte pas de réponse aux questions soulevées ici et ne convainc dès lors pas. La question de la sécurité juridique est également abordée dans Van Gerven-Covemaeker, 315.

376 Voir Dirix, E., « Samenloop van aansprakelijkheid en allocatie van risico's », in Boone, I., Claeys, I. et Lavrysen, L. (éds.), *Liber amicorum Hubert Bocken*, Bruges, die Keure, 2009, (59), 66, où « *de geringe voorspelbaarheid van de voorgestelde alternatieven* » est, à juste titre, considérée comme un obstacle majeur. L'auteur, un partisan convaincu de la jurisprudence classique en matière d'acconage, précise lui-même que la *« hard and fast rule »* de cette jurisprudence a conduit à des décennies de stabilité et probablement contribué à une réduction du nombre de procédures à la Quatrième chambre de la Cour d'appel d'Anvers (*ibid.,* note de bas de page 42). La jurisprudence vaste et récente, mentionnée ci-dessus, relative à la délimitation précise du champ d'application de la jurisprudence en matière d'acconage semble ne pas soutenir cette affirmation concernant la présence d'une sécurité juridique.

377 Voir *supra*, n^{os} 7.192-7.193.

378 Chapitre XI-2 de la convention SOLAS ; règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (*J.O.U.E.* 29 avril 2004, L 129/6) ; directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports (*J.O.U.E.* 25 novembre 2005, L 310/28) ; loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime (*M.B.* 27 avril 2007) ; A.R. du 21 avril 2007 relatif à la sûreté maritime (*M.B.* 27 avril 2007).

terrain s'en trouve nettement améliorée, facilitée et renforcée. Les coûts des mesures de sécurité complémentaires sont récupérés par le *terminal operator* grâce à la facturation de suppléments[379].

En outre, la responsabilité particulière de l'acconier concernant les marchandises placées sous sa garde a été soulignée dans le contexte du droit de douane. Dans la fameuse affaire Unamar[380], qui concernait le vol d'un conteneur de cigarettes déchargé sur le quai, qui a ensuite été considéré comme une « soustraction au régime douanier », la Cour de justice a estimé que le critère décisif, en vue de déterminer la personne obligée de présenter à nouveau les marchandises en dépôt temporaire après leur déchargement à la demande des autorités douanières, est la détention de ces marchandises. En tant que dépositaire de ces marchandises, le détenteur est en mesure de les présenter à nouveau à chaque demande, étant donné que la personne qui a signé la déclaration sommaire ne dispose plus du pouvoir effectif sur les marchandises. La personne qui doit respecter les obligations découlant du dépôt temporaire des marchandises est, selon la Cour, la personne qui, après leur déchargement, a la tâche de les déplacer ou entreposer. La Cour d'appel d'Anvers a ensuite confirmé l'application de cette description au cas de l'acconier[381]. L'arrêt Unamar est important pour les manutentionnaires, car il implique qu'ils deviennent débiteurs douaniers lorsque des marchandises placées en dépôt temporaire sous leur garde sont volées. Le droit douanier confirme donc le droit de contrôle du *terminal operator* et met d'emblée l'accent sur la responsabilité de ce prestataire de services[382].

On peut donc en conclure que, au mieux, le régime de responsabilité actuel relatif aux opérations portuaires s'accorde mal à la réalité des faits et à la réalité juridique de l'entreprise portuaire contemporaine. Les usages portuaires et la jurisprudence qui s'y rapporte en ce qui concerne la quasi-immunité du manutentionnaire se sont développés dans un contexte économique et juridique fondamentalement différent de l'actuel et peuvent aujourd'hui, à divers égard, être considérés comme dépassés. Du point de vue de l'économie portuaire, la non-responsabilité de principe du *terminal operator* constitue une anomalie croissante.

7.200. En huitième lieu, enfin, un mécontentement croissant se fait sentir chez les parties intéressées à la cargaison et les expéditeurs concernant le vide juridique en matière de responsabilité. Ceux-ci considèrent la quasi-immunité du manutentionnaire comme injustifiée et inéquitable, et demandent depuis longtemps l'instauration d'un nouveau régime. Le fait que les manutentionnaires se montrent, pour des raisons commerciales, régulièrement disposés à assumer une responsabilité limitée à l'égard des parties intéressées à la cargaison montre bien que, dans sa rigidité, leur quasi-immunité n'est pas adaptée à la réalité.

- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT LES PROCÉDURES PORTUAIRES RELATIVES AUX MARCHANDISES SORTANTES

7.201. Dans la pratique, des problèmes se posent régulièrement concernant la position juridique du manutentionnaire qui, sur son terminal, réceptionne des marchandises d'un transporteur routier qui agit pour le compte de la partie intéressée à la cargaison ou de son expéditeur. En tant qu'entrepreneur, le manutentionnaire n'est pas compétent pour signer des lettres de voiture ou

379 Voir à ce propos Van Hooydonk, E., « Juridische aspecten van de financiering van havenbeveiliging », in Witlox, F. (réd.), *Beveiliging in het vrachtvervoer. Mythe, macht of noodzaak*, Anvers/Apeldoorn, Garant, 2005, 85–111 et in *Tijdschrift Vervoer & Recht*, 2005, 154–166.

380 CdJ 15 septembre 2005, *Unamar*, C-140/94, *Jur.* 2005, I-8245 ; Cornette, M., « Douaneaansprakelijkheid en haven van Antwerpen. Quousque tandem A.W.D.A.? », *RW* 2005-06, (121), 129-131.

381 Anvers 13 février 2007, 2002/AR/2413 et 2003/AR/70, inédit.

382 Il semblerait d'ailleurs que l'administration des douanes soit d'avis que la théorie de l'arrêt Unamar s'applique également au dépôt temporaire précédant l'embarquement des marchandises qui sont amenées au terminal portuaire depuis l'intérieur des terres.

émettre des réserves quant à l'état des marchandises. Les manutentionnaires ne souhaitent assumer aucune responsabilité à cet égard[383]. Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter qu'un transporteur routier quitte le quai et retire le conteneur après l'établissement d'un rapport d'échange de matériel (EIR), l'émission d'un tel EIR par l'exploitant d'un terminal à conteneurs ne peut même pas tenir lieu de preuve de livraison juridique ou effective d'un conteneur par le transporteur routier[384].

- MANQUE DE CLARTÉ CONCERNANT LES PROCÉDURES PORTUAIRES RELATIVES AUX MARCHANDISES ENTRANTES

7.202. La Loi maritime ne prévoit pas de règles relatives aux procédures portuaires en ce qui concerne les marchandises d'importation. Dans la pratique, divers problèmes se posent, tant pour le transport classique de marchandises diverses que, dans une mesure croissante, le transport par conteneur.

7.203. De tout temps, le recours au laissez-suivre (LS) (néerlandais *laat-volgen* ou *volgbriefje*) a fait partie de la pratique portuaire. Il s'agit du document à l'aide duquel le transporteur maritime (ou son agent maritime) confie au manutentionnaire la charge de fournir les marchandises à la partie intéressée à la cargaison qui a remis à l'agent maritime un exemplaire original du connaissement. Le LS permet au destinataire de prendre possession des marchandises au port. En signant le LS, ce destinataire confirme avoir réceptionné les marchandises et donne décharge au transporteur maritime. Le LS tient lieu de document sur la base duquel le destinataire peut, conformément à l'article 91 de la Loi maritime, introduire une réclamation relativement à l'état ou la quantité des marchandises reçues. Il remplit donc, dans le contexte du contrat de transport maritime, une importante fonction probante. Le LS n'est, en tant que tel, mentionné nulle part dans la Loi maritime mais sa fonction est confirmée par les règlements anversois relatifs au séjour des marchandises entrantes sur les quais[385] et aux frais de réception[386] et reconnue dans la jurisprudence[387].

---

383 Pour des précisions, voir De Wit, R., « Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars », LA Libert, (111), 129-133.

384 Anvers, 15 mars 2004, Maria Aertsen q.q. t. Allianz-Via I.A.R.D. e.a., 1996/AR/2225, inédit.

385 Le règlement concernant le séjour des marchandises sur le quai a été approuvé par les différentes associations professionnelles du port d'Anvers et homologué par l'Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA) et la Chambre de commerce et d'industrie d'Anvers-Pays de Waes (article 1.3). Selon l'article 1.0, le règlement est :

> *van toepassing op goederen die te Antwerpen toekomen, onder een cognossement waarin de clausule van ambtshalve inontvangstneming voorkomt of die afgeleverd worden onder "liner terms", en op containers gelost uit conventionele schepen.*

L'article 1.1 du règlement stipule ce qui suit :

> *Behoudens de hieronder vermelde uitzonderingen, genieten deze goederen van een vrij verblijf of kade gedurende 48 uur. Na afloop hiervan moeten verblijfskosten worden betaald, zoals vastgelegd in onderstaand tarief, tenzij het laatvolgen (L/V) vóór het einde van de vrijstelling werd afgetekend.*

Le règlement ne contient qu'une répartition des coûts et non du risque.

386 Le règlement des frais de réception a été élaboré par la Fédération maritime d'Anvers en concertation avec l'Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf (A.B.A.S.). L'article 1er du règlement stipule ce qui suit :

> *De clausule der ambtshalve inontvangstneming geeft aan de kapitein of aan zijn agent de opdracht de goederen te lossen op kaai of rechtstreeks in lichter, in wagon of camion, waar de aflevering geschiedt, zulks onder controle van de scheepsagent, maar op kosten, risico en gevaar van de goederen. Dit reglement stelt de tarieven voor deze bewerking vast en regelt er de toepassingsvoorwaarden van.*

L'article 4 du règlement stipule ce qui suit :

> *Wanneer de goederen, na het aftekenen van het laatvolgen, door de ontvanger en/of zijn aangestelde niet worden weggevoerd, verblijven zij op kade of waar dan ook op eigen kosten, risico en gevaar, zonder enige verantwoordelijkheid van de behandelaar die de inontvangstneming uitvoert, de stuwadoor, de kapitein, de rederij en/of de scheepsagent. Indien het laatvolgen niet wordt afgetekend binnen de voorziene termijn vallen de goederen onder toepassing van het reglement inzake het verblijf van inkomende goederen op kaai.*

7.204. Dans la pratique, il n'y a que peu d'uniformité au niveau des procédures de délivrance sur les quais de marchandises diverses et RoRo, et des conventions différentes sont prises selon le client. Également dans les cas où l'on recourt à un LS classique, des plaintes sont émises concernant les contenus et présentations très divergents de ce document.

7.205. Dans les faits, des clauses de style sont souvent inclues dans le LS, par exemple "per joint survey" ou "per outturn report". en tant que levé conjoint ou bordereau de débarquement. Les remarques du manutentionnaire quant à l'état des biens déchargés sur *l'outturn report* sont souvent neutralisées par la signature du capitaine, précédée de la mention que tout a été déchargé conformément à la description du connaissement. Quoi qu'il en soit, le LS n'est plus que rarement utilisé dans le transport classique de marchandises diverses en tant que document permettant de formuler des réserves.

7.206. En ce qui concerne les effets juridiques de la signature du LS, la pratique portuaire quotidienne engendre de nombreux malentendus et témoigne d'un certain manque de connaissances. Certains sont convaincus que le *terminal operator* assume la responsabilité jusqu'à la signature du LS, c'est-à-dire jusqu'au moment où la partie intéressée à la cargaison reprend cette responsabilité. Ils perdent toutefois de vue l'effet combiné d'une clause de *Period of Responsibility* et de la jurisprudence actuellement suivie en matière de quasi-immunité de l'agent d'exécution. Comme nous l'avons vu, ces deux facteurs conduisent à un vide en matière de responsabilité au préjudice des parties intéressées à la cargaison. Dès lors, le moment où le LS est signé n'est d'aucune importance pour ce qui est de la position du *terminal operator* à l'égard de ces parties. D'autre part, il subsiste une incertitude quant au moment précis où le manutentionnaire cesse d'agir en tant qu'agent d'exécution et s'expose éventuellement à des actions extracontractuelles de la part de la partie intéressée à la cargaison[388].

7.207. Lors du transfert de conteneurs, on utilise la plupart du temps un rapport d'échange de matériel (*Equipment Interchange Report* ou EIR). En cas de transport par conteneur, le LS est souvent déjà signé avant que les marchandises n'aient été enlevées. Lors du transfert par le manutentionnaire de conteneurs d'importation au transporteur routier, l'EIR tient lieu d'accusé de réception et de document sur lequel le (chauffeur de camion du) transporteur routier peut communiquer des remarques en ce qui concerne l'aspect extérieur du conteneur dont il vient de prendre réception[389]. L'EIR ne sert cependant pas à formuler des réserves sur le chargement. Les remarques inscrites sur l'EIR n'ont en effet pas pour objet de de faire part de l'état ou de la quantité des marchandises présentes dans le conteneur au sens de l'article 91, 1, § 3, 6° de la Loi maritime[390]. Lorsqu'il existe un lien de causalité entre l'aspect extérieur du conteneur constaté

En toute logique, cette disposition du règlement ne semble s'appliquer que dans la mesure où le connaissement comporte une clause de réception d'office.

387 Anvers 29 juin 1993, *DET* 1993, 894 ; Comm. Anvers, 15 mars 1983, *RDC* 1987, 23 ; Comm. Gand 31 mai 1983, *IVLZ* 1983, 504 ; Delwaide-Blockx 1991, 133-134, nos 68 *in fine* et 69 ; De Weerdt, I., « Het verhandelbaar cognossement, Art. 91 », in De Weerdt II, 102-104, n° 692 ; Roland, S., « Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994 », in LA Putzeys, (377), 378 ; Stevens VOC, 157-158, n° 278. Une clause reprise dans le laissez-suivre, selon laquelle les marchandises séjournent sur le quai, après l'émargement du laissez-suivre, à ses propres frais, risques et périls, ne permet pas, *a contrario*, de déduire que les marchandises, avant la signature, séjournent sur le quai aux risques du transporteur maritime lorsque le connaissement contient une clause de *Period of Responsibility* valable (Comm. Anvers, 11 mars 2003, *DET* 2004, 54).

388 Voir *supra*, n° 7.192.

389 Stevens VOC, 157-158, n° 278 ; Roland, S., « Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994 », in LA Putzeys, (377), 378.

390 Comm. Anvers 15 mars 1983, *RDC* 1987, 23, *DET* 1983, 190 ; Anvers 8 février 1994, *RHA* 1994, 167 ; Roland, S., « Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994 », in LA Putzeys, (377), 278, note de bas de page 4.

dans l'EIR et des dommages au contenu, la remarque formulée sur le LS « selon le rapport d'échange » peut néanmoins constituer une réserve valable (et opportune) à l'égard du transporteur maritime au sens de l'article 91, A, § 3, 6° de la Loi maritime[391]. Indépendamment de cela se pose la question de savoir si le transporteur routier a été mandaté pour communiquer, au nom du destinataire du chargement, des réserves au transporteur maritime.

7.208. Quoi qu'il en soit, il règne, dans le cadre du transport par conteneur, le sentiment que le LS traditionnel ne peut, en tant que document physique, circuler assez rapidement entre l'agent maritime, l'expéditeur, la firme de transport et le chauffeur individuel. C'est de ce constat qu'est née l'idée de remplacer, lors de la livraison des conteneurs FCL sur les terminaux à conteneurs purs clôturés, le laissez-suivre traditionnel par une délivrance informatisée[392].

En ce qui concerne la procédure de délivrance des conteneurs sur les terminaux à conteneurs clôturés, la Résolution de l'AGHA du 22 décembre 1994 (telle que modifiée le 4 septembre 1997) prévoit que la partie intéressée à la cargaison qui remet le connaissement à l'agent maritime ne reçoit pas en échange un LS mais un document mentionnant le préfixe et le numéro de conteneur ainsi qu'un numéro de code lié, de manière fixe et permanente, à un conteneur déterminé. En publiant le numéro de code, l'agent maritime s'engage à respecter une obligation de délivrance. La partie intéressée à la cargaison transmet ensuite le numéro de code à la personne qui prendra effectivement réception du conteneur sur le terminal. De son côté, l'agent maritime remet les préfixe et numéro de conteneur, ainsi que le numéro de code lié, au *terminal operator* au moyen d'un avis EDI (COREOR – Container Release Order). Ce faisant, il autorise le *terminal operator* à remettre le conteneur à la personne qui lui fournira le numéro de code. Lorsque le chauffeur se présente au terminal, il doit introduire les préfixe et numéro de conteneur, de même que le numéro de code, dans le système informatique du terminal, après quoi il peut enlever le conteneur concerné. Les remarques relatives à l'état du conteneur doivent être formulées sur le document AVC (*Aflevering Volle Containers* ou remise de conteneurs pleins), qui est signé par le chauffeur et le *terminal operator*. L'AVC est, d'une part, un EIR pour le conteneur et, d'autre part, une preuve de réception des marchandises se trouvant dans le conteneur. La signature de l'AVC par le *terminal operator* a uniquement trait à l'aspect extérieur du conteneur et n'implique, aux termes de la Résolution, aucune responsabilité en ce qui concerne les marchandises. Le conteneur peut séjourner librement pour une période de 5 jours ouvrables sur le quai sous la responsabilité du *terminal operator*. Si, au terme de ces 5 jours ouvrables, il n'est pas récupéré, il est réputé avoir été livré en bon état et aucun AVC n'est dressé lors de l'enlèvement ultérieur. Cet effet peut être évité si la partie intéressée à la cargaison donne, au plus tard un jour avant l'expiration de la période libre, un mandat de dépôt écrit au *terminal operator*. Un lien contractuel direct sera ainsi créé entre eux. La Résolution fixe, à cet égard, la rémunération pour le dépôt ainsi que la responsabilité du *terminal operator*[393].

En ce qui concerne l'e-LS, la Résolution de l'AGHA n'a pas force de loi et ne constitue pas davantage une décision du pouvoir exécutif. Elle ne fait pas non plus l'objet d'une application de plusieurs années et ne peut donc être applicable qu'en tant que droit coutumier ou usage[394]. Il va de soi que ni le *terminal operator* ni le transporteur ne sont obligés d'appliquer le système de la Résolution. Ils peuvent l'instaurer dans le cadre d'un service de ligne, en concluant un contrat en ce sens[395]. Lorsqu'une telle convention est établie entre l'agent maritime et le *terminal operator*, le

391 Anvers 30 mai 1995, cité dans De Weerdt, I., « Het verhandelbaar cognossement, Art. 91 », in De Weerdt II, 104, n° 693.
392 Heirbaut, H., « Het elektronisch laat-volgen en cognossement », in De Weerdt II, 187, nos 788-789.
393 Voir Stevens VOC, 158-161, nos 279-280 ; Heirbaut, H., Het elektronisch laat-volgen en cognossement, *o.c.*, 188-189, n° 791 et 190-193, nos 795-799.
394 Roland, S., « Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994 », in LA Putzeys, (377), 380.
395 Heirbaut, H., « Het elektronisch laat-volgen en cognossement », *o.c.*, 189, 793.

détenteur du connaissement sera, dans la pratique, obligé d'appliquer le système. Pour que la Résolution lui soit opposable, il a été suggéré d'imposer que son contenu soit immédiatement porté à la connaissance de ce détenteur lors de la remise du connaissement[396].

La responsabilité du *terminal operator* durant la période libre de cinq jours ouvrables pose question. En effet, dans la mesure où le *terminal operator* agit en tant qu'agent d'exécution du transporteur maritime, il peut invoquer la quasi-immunité de l'agent d'exécution. La partie intéressée à la cargaison ne dispose d'un droit d'action contractuel à l'encontre du *terminal operator* que si celui-ci agit, sur la base de l'*Antwerp reception clause* (la clause de réception d'office), au nom et pour le compte de cette partie[397]. La portée de la présomption que, à l'issue de la période libre, le conteneur a été remis dans un bon état apparent manque, elle aussi, de clarté. Enfin, les articles 7 et 8 de la Résolution semblent contradictoires : l'article 8 prévoit que, si la partie intéressée à la cargaison confie un mandat de dépôt explicite au *terminal operator*, ce dernier se voit remettre une décharge pour tous les dommages et pertes nés avant l'exercice effectif du mandat. Cette disposition semble aller à l'encontre de l'article 7, qui impose une responsabilité au *terminal operator* pour la période libre, qui s'écoule nécessairement avant l'exécution du mandat de dépôt. Il devient dès lors difficile d'incorporer ce dernier dans le statut de responsabilité – déjà commenté – du manutentionnaire, défini par la jurisprudence[398].

Quoi qu'il en soit, force est de constater que, dans la pratique actuelle, la Résolution n'est pas (entièrement) observée. Divers systèmes sont appliqués, dans lesquels le laissez-suivre traditionnel est remplacé par un avis de délivrance électronique.

7.209. Il est, en effet, ressorti d'une série d'enquêtes effectuées en 2007 dans le port d'Anvers que les procédures de travail présentaient un manque criant d'uniformité. Tout d'abord, les manutentionnaires étaient confrontés à la difficulté que de procédures de travail différentes avaient été convenues de client en client. Les conteneurs d'importation arrivant dans les terminaux à conteneurs étaient libérés par le biais du LS classique, d'un fax, d'un e-mail et d'avis COREOR. Dans ces trois hypothèses, la délivrance pouvait se faire avec ou sans code PIN.

Dans les cas où l'on utilisait encore un LS classique, ce document était utilisé de manière variable. Les LS étaient, en effet, signés à l'avance par le destinataire et transmis par paquets aux *terminal operators*, qui les traitaient quand ils en trouvaient le temps. Chez un important *terminal operator* qui exploite plusieurs terminaux dans le port d'Anvers, ceci s'effectuait même par la distribution d'un paquet en un point centralisé du port. Le LS était parfois signé plusieurs jours à l'avance en vue d'éviter la facturation de frais de séjour[399]. Il n'était plus utilisé pour formuler des réserves quant à l'état ou la quantité des marchandises. Cette formalité n'était plus imposée que par les *terminal operators* travaillant pour des armateurs attachés à l'usage du LS classique, et ce, afin de recevoir décharge au profit de leur commettant. En outre, les destinataires se plaignaient de ne jamais recevoir, des *terminal operators*, d'accusé de réception pour les LS remis à l'avance. Ceci illustre bien la perversion du LS : du fait que l'on ne signe plus contre réception des marchandises, l'émetteur de l'accusé de réception désire un accusé de réception non plus pour ses marchandises mais pour son accusé de réception, ce qui constitue, bien entendu, une solution vide de sens. Par ailleurs, certains *terminal operators* ne restituaient jamais les LS signés aux agents maritimes. Le LS était ainsi devenu, dans le cadre du transport FCL, un simple document portuaire que l'on n'utilisait plus

396 Roland, S., « Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994 », *o.c.*, 380.
397 Roland, S., « Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994 », *o.c.*, 385-387 ; Stevens VOC, 161, n° 280.
398 Stevens VOC, 160-161, n° 280.
399 Voir à ce sujet le règlement relatif au séjour des marchandises entrantes sur le quai, mentionné *supra*, n° 7.203, dans la note de bas de page.

que pour certains clients, qui ne remplissait plus qu'une petite partie de ses fonctions juridiques réelles et que pratiquement tous les utilisateurs considéraient comme de la paperasse.

Quoi qu'il en soit, la numérisation des procédures a poursuivi son avancée : les *terminal operators* ont ainsi mis sur pied des systèmes en ligne pour l'enregistrement des créneaux camion, dans lesquels l'utilisation de ces codes PIN joue un rôle essentiel et qui permettent de réduire au maximum les formalités administratives sur le terminal. La généralisation de la sécurisation par code PIN ne fait qu'accélérer l'obsolescence de la procédure de LS classique. En termes de responsabilité, les effets de cette numérisation sont néanmoins tout sauf clairs. Les transporteurs et agents maritimes semblent juger que leur responsabilité prend fin au moment de la remise du code PIN. Quant aux *terminal operators*, ils se considèrent déchargés de toute responsabilité dès le moment où ils ont reçu un avis de délivrance.

En 2010, une tentative d'adapter les instruments d'autorégulation d'application à Anvers à la vague de numérisation a vu le jour. Le 3 septembre de cette année-là, Alfaport Anvers a adopté une Résolution « relative à la délivrance électronique des conteneurs dans le port d'Anvers ». Suite à l'adoption de ce texte, la Résolution de l'AGHA du 22 décembre 1984 relative à la procédure de remise des conteneurs sur les terminaux clôturés a été abrogée. Cette nouvelle Résolution contient une « Convention type pour la délivrance électronique des conteneurs dans le port d'Anvers entre le manutentionnaire et l'armateur ou son agent maritime », ainsi qu'une « Convention type pour la délivrance électronique des conteneurs dans le port d'Anvers entre l'armateur ou son agent maritime et l'expéditeur », ainsi que les « Conditions de délivrance électronique des conteneurs dans le port d'Anvers » associées.

Enfin, il faut noter qu'il n'est toujours pas question d'uniformisation entre les ports maritimes flamands, pas même au sein des entreprises qui sont actives dans plus d'un port. L'enquête citée plus haut a néanmoins permis de constater qu'une éventuelle harmonisation au niveau flamand suscite un certain intérêt.

7.210. Dans le cadre de l'automatisation des systèmes « gate out » sur les terminaux à conteneurs, il arrive qu'un certain nombre de photos soient prises de chaque conteneur sortant. Cette pratique suscite de nombreuses questions, par exemple quelles personnes ont accès à ces photos et comment, combien de temps ces photos sont conservées et, surtout, quelle est la valeur probante de ces clichés, sachant que ces photos n'ont pour objet que l'état apparent du conteneur. L'introduction de la technologie du scannage, qui permet également de contrôler le contenu, peut soulever des interrogations analogues.

7.211. Un dernier problème pratique qui se pose est le fait que les conteneurs libérés mais pas encore enlevés sont à nouveau bloqués. Le *terminal operator* procède à ce nouveau blocage à la demande de l'agent maritime lorsque les surestaries n'ont pas encore été payées. Il règne une certaine incertitude quant à la légitimité de ce nouveau blocage.

- CARACTÈRE DÉFICIENT DES INSTRUMENTS DE GESTION DU MANUTENTIONNAIRE

7.212. La législation actuelle n'offre au manutentionnaire aucun instrument de gestion adéquat. Comme plus amplement expliqué ci-dessous, l'étendue du droit de rétention du manutentionnaire[400] et les mesures qu'il peut prendre concernant les marchandises à risque[401] et

[400] Voir *infra*, n° 7.385.
[401] Voir *infra*, n° 7.374.

les biens sans maître[402] manque de clarté. La validité des règlements de quai et de terminal font également l'objet d'une incertitude juridique considérable[403].

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

7.213. Une convention concernant la responsabilité des manutentionnaires a été rédigée à l'instigation de la CNUDCI. La Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, signée à Vienne le 19 avril 1991 (ci-après, « Convention OTT »)[404] établit un régime de responsabilité contraignant visant à imposer une responsabilité au *terminal operator* à partir de la réception des marchandises jusqu'à leur remise à l'ayant droit ou leur mise à la disposition de ce dernier. Bien que présumée, la responsabilité est, par ailleurs, limitée à une somme forfaitaire basée sur le poids des marchandises.

La Convention OTT fixe entre autres :
- le champ d'application ;
- la période de responsabilité ;
- la délivrance d'un document ;
- le fondement de la responsabilité ;
- la limitation de la responsabilité ;
- l'application aux actions extracontractuelles ;
- la perte du droit de limitation de la responsabilité ;
- le traitement des marchandises dangereuses ;
- le droit de rétention du *terminal operator* ;
- la notification de perte, dommages ou retard ;
- la prescription ;
- le caractère contraignant.

La Convention OTT n'est, à ce jour, toujours pas entrée en vigueur. Seuls quatre pays y ont adhéré. Il ne s'agit pas de grandes nations maritimes et aucun pays limitrophe de la Belgique – à vrai dire, même aucun pays européen – ne compte parmi celles-ci. La Convention n'en reflète pas moins une tendance internationale au renforcement de la responsabilité des *terminal operators*. La quasi-immunité du manutentionnaire engendrée par le droit belge est, en tous points, incompatible avec ce texte.

7.214. Le principe d'une responsabilité contraignante du manutentionnaire pour la perte ou les dommages occasionnés au chargement séjournant sur son terminal est repris dans les Règles de Rotterdam, contenant notamment le régime de responsabilité suivant, qui cible en particulier les manutentionnaires :

> Article 19 Liability of maritime performing parties
> *1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:*

402 Voir *infra*, n° 7.379.
403 Voir *infra*, nos 7.308 *sq*.
404 Pour une vue d'ensemble, voir notamment De Wit, R., « Nieuwe regelgeving voor tussenpersonen in het vervoersrecht – De V.N.-Conventie over de aansprakelijkheid van uitbaters van opslag- en overslagbedrijven in de internationale handel », in *Liber amicorum Paul De Vroede*, I, Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1994, 651-670 ; Libert, H., « Het UNCITRAL ontwerp-verdrag betreffende de aansprakelijkheid van terminal operators en de invloed ervan op het aansprakelijkheidsregime van de Antwerpse havenbedrijven », *JPA* 1989-90, 211-237.

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and
(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.
2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.
3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.
4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

La notion de *performing party* est définie comme suit dans la Convention :

> *(a) "Performing party" means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.*
> *(b) "Performing party" does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier* (art. 1.6).

Le terme *maritime performing party* signifie :

> *a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area* (art. 1.7).

Par ailleurs, il convient de tenir compte de la disposition suivante relative à la possibilité d'invoquer des moyens de défense :

> *Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:*
> *(a) The carrier or a maritime performing party;*
> *(b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or*
> *(c) Employees of the carrier or a maritime performing party* (art. 4.1).

Les Règles mentionnent encore l'éventualité d'une clause FIOS, en vertu de laquelle le manutentionnaire agit au nom de la partie intéressée à la cargaison[405].

[405] L'article 13.2 des Règles stipule :
> *Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.*

7.215. Dans les faits, le nouveau régime oblige le *terminal operator* à assumer une responsabilité propre sur les marchandises qui lui sont remises, qui ne s'étend toutefois pas au-delà de celle qu'a le transporteur maritime. Quel que soit le sort réservé aux Règles de Rotterdam, elles renforcent la tendance à l'accentuation de la responsabilité propre du *terminal operator* et mettent d'autant plus en évidence la position d'exception d'application dans le droit belge. Il n'est pas surprenant de constater qu'il a été noté dans la doctrine que le nouveau régime de l'acconier belge peut signifier « la fin d'un âge d'or »[406].

7.216. Pour l'instant, il n'existe aucune réglementation européenne relative au statut du manutentionnaire en droit privé[407].

C) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- ALLEMAGNE

7.217. En Allemagne, il n'existe pas de régime légal spécifique en ce qui concerne la responsabilité du manutentionnaire. Le *Handelsgesetzbuch* comporte toutefois un chapitre dédié aux contrats d'entreposage (« *Lagergeschäft* », §§ 467-475h)[408], qui ne cible pas spécifiquement les

406 Roland, S., « Aansprakelijkheid voor ladingschade die, in Antwerpen, voor het zeevervoer ontstaat », LA Roland, (377), 390.

407 Voir néanmoins *supra*, n° 7.199 au sujet de la réglementation européenne concernant la sûreté maritime et portuaire.

408 Pour une brève contextualisation, voir Grass, W., *Das neue Transport- und Speditionsrecht*, München, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1999, 43-46 ; pour un commentaire détaillé, voir Koller, 1913-1974 et Knorre-Demuth-Schmid, *passim*. Les dispositions légales visées stipulent :

§ 467 Lagergeschäft
(1) Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut zu lagern und aufzubewahren.
(2) Der Einlagerer wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.
(3) Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nur, wenn die Lagerung und Aufbewahrung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehören. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Lagergeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 468 Behandlung des Gutes, Begleitpapiere, Mitteilungs- und Auskunftspflichten
(1) Der Einlagerer ist verpflichtet, dem Lagerhalter, wenn gefährliches Gut eingelagert werden soll, rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen. Er hat ferner das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen und Urkunden zur Verfügung zu stellen sowie alle Auskünfte zu erteilen, die der Lagerhalter zur Erfüllung seiner Pflichten benötigt.
(2) Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so ist abweichend von Absatz 1
1. der Lagerhalter verpflichtet, das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen,
2. der Einlagerer lediglich verpflichtet, den Lagerhalter über die von dem Gut ausgehende Gefahr allgemein zu unterrichten; die Unterrichtung bedarf keiner Form.
Der Lagerhalter hat in diesem Falle den Einlagerer über dessen Pflicht nach Satz 1 Nr. 2 sowie über die von ihm zu beachtenden Verwaltungsvorschriften über eine amtliche Behandlung des Gutes zu unterrichten.
(3) Der Einlagerer hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch
1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder
3. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.
§ 414 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 ist entsprechend anzuwenden.
(4) Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so hat er dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen nach Absatz 3 nur zu ersetzen, soweit ihn ein Verschulden trifft.

§ 469 Sammellagerung
(1) Der Lagerhalter ist nur berechtigt, vertretbare Sachen mit anderen Sachen gleicher Art und Güte zu vermischen, wenn die beteiligten Einlagerer ausdrücklich einverstanden sind.
(2) Ist der Lagerhalter berechtigt, Gut zu vermischen, so steht vom Zeitpunkt der Einlagerung ab den Eigentümern der eingelagerten Sachen Miteigentum nach Bruchteilen zu.
(3) Der Lagerhalter kann jedem Einlagerer den ihm gebührenden Anteil ausliefern, ohne daß er hierzu der Genehmigung der übrigen Beteiligten bedarf.

§ 470 Empfang des Gutes
Befindet sich Gut, das dem Lagerhalter zugesandt ist, beim Empfang in einem beschädigten oder mangelhaften Zustand, der äußerlich erkennbar ist, so hat der Lagerhalter Schadenersatzansprüche des Einlagerers zu sichern und dem Einlagerer unverzüglich Nachricht zu geben.

§ 471 Erhaltung des Gutes
(1) Der Lagerhalter hat dem Einlagerer die Besichtigung des Gutes, die Entnahme von Proben und die zur Erhaltung des Gutes notwendigen Handlungen während der Geschäftsstunden zu gestatten. Er ist jedoch berechtigt und im Falle der Sammellagerung auch verpflichtet, die zur Erhaltung des Gutes erforderlichen Arbeiten selbst vorzunehmen.
(2) Sind nach dem Empfang Veränderungen an dem Gut entstanden oder zu befürchten, die den Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder Schäden des Lagerhalters erwarten lassen, so hat der Lagerhalter dies dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Scheins unverzüglich anzuzeigen und dessen Weisungen einzuholen. Kann der Lagerhalter innerhalb angemessener Zeit Weisungen nicht erlangen, so hat er die angemessen erscheinenden Maßnahmen zu ergreifen. Er kann insbesondere das Gut gemäß § 373 verkaufen lassen; macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat der Lagerhalter, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, die in § 373 Abs. 3 vorgesehene Androhung des Verkaufs sowie die in Absatz 5 derselben Vorschriften vorgesehenen Benachrichtigungen an den letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins zu richten.

§ 472 Versicherung, Einlagerung bei einem Dritten
(1) Der Lagerhalter ist verpflichtet, das Gut auf Verlangen des Einlagerers zu versichern. Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so hat ihn der Lagerhalter auf die Möglichkeit hinzuweisen, das Gut zu versichern.
(2) Der Lagerhalter ist nur berechtigt, das Gut bei einem Dritten einzulagern, wenn der Einlagerer ihm dies ausdrücklich gestattet hat.

§ 473 Dauer der Lagerung
(1) Der Einlagerer kann das Gut jederzeit herausverlangen. Ist der Lagervertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen, so kann er den Vertrag jedoch nur unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat kündigen, es sei denn, es liegt ein wichtiger Grund vor, der zur Kündigung des Vertrags ohne Einhaltung der Kündigungsfrist berechtigt.
(2) Der Lagerhalter kann die Rücknahme des Gutes nach Ablauf der vereinbarten Lagerzeit oder bei Einlagerung auf unbestimmte Zeit nach Kündigung des Vertrags unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat verlangen. Liegt ein wichtiger Grund vor, so kann der Lagerhalter auch vor Ablauf der Lagerzeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist die Rücknahme des Gutes verlangen.
(3) Ist ein Lagerschein ausgestellt, so sind die Kündigung und das Rücknahmeverlangen an den letzten dem Lagerhalter bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins zu richten.

§ 474 Aufwendungsersatz
Der Lagerhalter hat Anspruch auf Ersatz seiner für das Gut gemachten Aufwendungen, soweit er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

§ 475 Haftung für Verlust oder Beschädigung
Der Lagerhalter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte. Dies gilt auch dann, wenn der Lagerhalter gemäß § 472 Abs. 2 das Gut bei einem Dritten einlagert.

§ 475a Verjährung
Auf die Verjährung von Ansprüchen aus einer Lagerung, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegt, findet § 439 entsprechende Anwendung. Im Falle des gänzlichen Verlusts beginnt die Verjährung mit Ablauf des Tages, an dem der Lagerhalter dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins den Verlust anzeigt.

manutentionnaires portuaires et sur lequel nous ne nous étendrons dès lors pas davantage ci-après.

---

§ 475b Pfandrecht
(1) Der Lagerhalter hat wegen aller durch den Lagervertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lager-, Fracht- und Speditionsverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Forderung aus einer Versicherung sowie auf die Begleitpapiere.
(2) Ist ein Orderlagerschein durch Indossament übertragen worden, so besteht das Pfandrecht dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins gegenüber nur wegen der Vergütungen und Aufwendungen, die aus dem Lagerschein ersichtlich sind oder ihm bei Erwerb des Lagerscheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt waren.
(3) Das Pfandrecht besteht, solange der Lagerhalter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

§ 475c Lagerschein
(1) Über die Verpflichtung zur Auslieferung des Gutes kann von dem Lagerhalter, nachdem er das Gut erhalten hat, ein Lagerschein ausgestellt werden, der die folgenden Angaben enthalten soll:
1. Ort und Tag der Ausstellung des Lagerscheins;
2. Name und Anschrift des Einlagerers;
3. Name und Anschrift des Lagerhalters;
4. Ort und Tag der Einlagerung;
5. die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre nach den Gefahrgutvorschriften vorgesehene, sonst ihr allgemein anerkannte Bezeichnung;
6. Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke;
7. Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
8. im Falle der Sammellagerung einen Vermerk hierüber.
(2) In den Lagerschein können weiter Angaben eingetragen werden, die der Lagerhalter für zweckmäßig hält.
(3) Der Lagerschein ist vom Lagerhalter zu unterzeichnen. Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

§ 475d Wirkung des Lagerscheins
(1) Der Lagerschein ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins maßgebend.
(2) Der Lagerschein begründet insbesondere die widerlegliche Vermutung, daß das Gut und seine Verpackung in bezug auf den äußerlichen Zustand sowie auf Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke wie im Lagerschein beschrieben übernommen worden sind. Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt vom Lagerhalter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den Lagerschein eingetragen worden, so begründet dieser auch die widerlegliche Vermutung, daß Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Lagerschein übereinstimmt. Ist der Lagerschein einem gutgläubigen Dritten übertragen worden, so ist die Vermutung nach den Sätzen 1 und 2 unwiderleglich.
(3) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem Einlagerer bleiben die Bestimmungen des Lagervertrages maßgebend.

§ 475e Auslieferung gegen Rückgabe des Lagerscheins
(1) Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist der Lagerhalter zur Auslieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Lagerscheins, auf dem die Auslieferung bescheinigt ist, verpflichtet.
(2) Die Auslieferung eines Teils des Gutes erfolgt gegen Abschreibung auf dem Lagerschein. Der Abschreibungsvermerk ist vom Lagerhalter zu unterschreiben.
(3) Der Lagerhalter haftet dem rechtmäßigen Besitzer des Lagerscheins für den Schaden, der daraus entsteht, daß er das Gut ausgeliefert hat, ohne sich den Lagerschein zurückgeben zu lassen oder ohne einen Abschreibungsvermerk einzutragen.

§ 475f Legitimation durch Lagerschein
Zum Empfang des Gutes legitimiert ist derjenige, an den das Gut nach dem Lagerschein ausgeliefert werden soll oder auf den der Lagerschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist. Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu prüfen.

§ 475g Traditionsfunktion des Orderlagerscheins
Ist von dem Lagerhalter ein Lagerschein ausgestellt, der durch Indossament übertragen werden kann, so hat, wenn das Gut vom Lagerhalter übernommen ist, die Übergabe des Lagerscheins an denjenigen, den der Lagerschein zum Empfang des Gutes legitimiert, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes.

§ 475h Abweichende Vereinbarungen
Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so kann nicht zu dessen Nachteil von den §§ 475a und 475e Abs. 3 abgewichen werden.

7.218. Dans la pratique, il arrive, en Allemagne, que le manutentionnaire agisse pour le compte du navire ou, en cas de clause FIO ou d'une clause similaire, de la partie intéressée à la cargaison. Dans le premier cas, le manutentionnaire agira, lorsque, après le déchargement, les marchandises sont entreposées dans l'attente de leur remise à la partie intéressée à la cargaison, en tant qu'*Allonge des Schiffes*. Lorsque, moyennant l'intervention du manutentionnaire, le transporteur maritime entrepose de la sorte les marchandises pour le compte de la partie intéressée à la cargaison, et que ces marchandises sont endommagées ou perdues, le transporteur maritime peut lui-même faire indemniser par le manutentionnaire le préjudice subi par la partie intéressée à la cargaison (ce qu'on appelle la *Drittschadenliquidation*) ou transférer l'action dans le chef de la partie intéressée à la cargaison, de sorte qu'elle puisse exercer elle-même le droit d'action contractuel dont dispose le transporteur maritime. Enfin, il est possible que le transporteur maritime mandate, même tacitement, la partie intéressée à la cargaison en vue de la réclamation d'une indemnisation en son propre nom. Quand le transporteur maritime peut invoquer une clause *Period of Responsibility*, il est tenu de procéder au transfert ou mandat susmentionné. La partie intéressée à la cargaison n'obtient un droit d'action propre à l'encontre du manutentionnaire que lorsque celui-ci prend réception du connaissement estampillé par le transporteur maritime. Si, à cette occasion, la partie intéressée à la cargaison charge le manutentionnaire de laisser plus longtemps les marchandises sous sa garde, un contrat d'entreposage est établi entre ces deux parties, dans lequel le transporteur maritime n'est pas inclus[409].

7.219. Dans les conditions générales des manutentionnaires[410], le manutentionnaire et son commettant conviennent souvent que ce dernier doit préserver le manutentionnaire de toute action de tiers que pourrait dépasser la responsabilité contractuelle du manutentionnaire[411]. Le manutentionnaire peut, en principe, se rabattre sur une clause Himalaya dans le connaissement, qui résout le problème né du fait que la législation allemande elle-même, conformément aux Règles de La Haye et de Visby, ne permet pas à l'*independent contractor* d'invoquer les exonérations et limitations que le transporteur maritime peut faire valoir[412]. Selon Herber, une clause Himalaya n'est pas compatible avec une clause *Period of Responsibility* ; une telle combinaison serait inconciliable avec la *Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG)*[413].

7.220. Par ailleurs, il convient de rappeler que, en Allemagne, une clause FIO est réputée contenir non seulement une condition de coût mais également une condition de risque[414]. Dans les contrats d'affrètement où l'affréteur est le commettant du manutentionnaire, les exonérations incluses dans les conditions contractuelles générales des manutentionnaires s'appliquent également aux tiers, tels que le transporteur[415].

---

409 Rabe, 434, n° 5 et 435, n° 12 ; voir en outre Herber, 174-175 ainsi que Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid,* Anvers/ Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 513-540, n° 502-527 ; De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londres, LLP, 1995, 470, n° 14.37.

410 Voir à ce sujet Brüggemann, H., « Auswirkungen des Transportrechtsreformgesetzes auf das Recht der Umschlagbetriebe », *Transportrecht,* 2000, 53-56.

411 Les *Standard Terms and Conditions of Business of EUROGATE-Group* stipulent :

> *Section 22. Liability towards third parties in accordance with section 437 HGB "German Commercial Code".*
> *The client must protect the company towards third parties with whom the client has agreed a contract of carriage against liability above any liability in accordance with section 21 paragraph (2).*

Cf., dans le même sens, le § 14 des *General Terms and Conditions for Container Handling (GTCCH)* de la Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft.

412 Voir, pour plus de précisions, De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londres, LLP, 1995, 470-472, nos 14.37-38 et 495, n° 16.12 ; voir aussi Puttfarken, 101, n° 269.

413 Herber, 174.

414 Rabe, 431, n° 9.

415 Rabe, 432, n° 11.

7.221. Pour conclure, nous pouvons affirmer que, en Allemagne, la partie intéressée à la cargaison disposera généralement d'une action en responsabilité à l'encontre du manutentionnaire, bien que ce dernier puisse, en principe, s'appuyer sur les exonérations et limitations de responsabilité prévues dans le connaissement ou ses propres conditions contractuelles.

- ANGLETERRE

7.222. Dans le droit anglais, les *Before and After Clauses* sont généralement considérées comme étant valables. Compte tenu du rôle joué par la liberté contractuelle, leur applicabilité dépend, dans le cadre d'un sinistre concret, de la formulation de la clause[416]. Les clauses *free in* et *free out*, qui attribuent la responsabilité pour le chargement et le déchargement, respectivement, sont également valables en vertu du droit anglais. Il est admis qu'elles concernent non seulement la répartition des coûts mais aussi celle des risques[417].

7.223. Bien entendu, l'acconier assume, dans le droit anglais également, une responsabilité contractuelle à l'égard de son commettant[418]. Parallèlement, les manutentionnaires peuvent aussi devoir rendre des comptes sur le plan extracontractuel aux parties intéressées à la cargaison en cas de *bailment* ou de *negligence*[419].

7.224. Le *bailment*[420] est une notion qui n'existe pas dans le droit belge (pas plus que dans le droit européen continental), ce qui la rend intraduisible. Il s'agit d'une situation *de fait*, qui naît de la donnée simple que la possession ou détention de marchandises par le *bailor* est transférée à une autre personne, le *bailee*, qui reçoit ces marchandises dans un but précis, tel que le transport ou l'entreposage. Le *bailment* est une notion ancienne de la *common law*. Elle précède de plusieurs siècles le *tort of negligence* (responsabilité pour négligence) anglais, qui n'a vu le jour qu'en 1932 dans le cadre de l'affaire *Donoghue v. Stevenson*, évoquée ci-après.

De par cette situation de fait, une obligation de soin (*duty of care*) est créée dans le chef du *bailee*, qui, à défaut d'y parvenir, peut, sur la base de la relation du *bailment*, se voir réclamer une indemnisation. Ainsi le transporteur constitue-t-il un *bailee* typique. Le droit anglais comporte donc une cause de responsabilité inconnue dans le droit belge. Habituellement, l'obligation de soin est soumise aux dispositions d'un contrat établi entre le *bailor* et le *bailee*, en l'occurrence le contrat de transport. Il est alors question d'un *bailment on terms*. Lorsque le transporteur met, dans le cadre d'une relation de *bailment*, les marchandises à la disposition de son propre *bailee* (en l'espèce, le manutentionnaire ou l'acconier) et que l'obligation de soin est plus amplement décrite dans le contrat qu'ils ont conclu, on parle alors d'une construction particulière, appelée *sub-bailment on terms*. Normalement, en effet, chaque *bailee* successif, c'est-à-dire chaque détenteur successif des marchandises pour le compte du *bailor*, le propriétaire, reste responsable des marchandises (bien qu'il ne s'agisse en aucun cas d'une responsabilité fondée sur les risques).

Le *bailor* original des marchandises (dans ce cas, la partie intéressée à la cargaison) doit tenir compte du fait qu'il sera lié par les conditions de tout *sub-bailment* (impliquant, comme nous l'avons précisé, la « transmission » des marchandises du premier *bailee* à un sous-entrepreneur ou, de manière générale, un sous-traitant). Par *sub-bailment on terms*, on entend que les conditions du

416 Gaskell-Asariotis-Baatz, 257, n° 8.18 ; Wilson, J.F., *Carriage of Goods by Sea,* Harlow, Pearson Education, 2004, 181-182 et 217.
417 Baughen, 121, ainsi que les références qui s'y trouvent.
418 Chorley-Giles, 358.
419 Voir aussi l'aperçu succinct du statut des exploitants portuaires et de terminaux dans Bugden, P.M. et Lamont-Black, S., *Goods in transit and Freight Forwarding,* Londres, Sweet & Maxwell/Thomson Reuters, 2010, 369, n° 17-51.
420 En ce qui concerne le *bailment* dans le domaine du droit maritime, voir en particulier Carver, 351-370, § 7-027-7-045.

sub-bailee sont applicables à l'encontre du propriétaire (le *bailor*) des marchandises si ce dernier a expressément, implicitement ou apparemment marqué son accord avec la création de la relation de *sub-bailment*. En d'autres termes, la théorie ne s'applique pas en cas d'interdiction explicite pour le premier *bailee* de désigner des *sub-bailees*, ce qui, la plupart du temps, n'est toutefois pas le cas. Cette théorie a été développée la première fois par la *Court of Appeal* anglaise dans l'affaire *Morris v. C.W. Martin & Sons*[421]. Elle a ensuite été approuvée et appliquée dans l'affaire *Singer Co. (U.K.) Ltd. v. Tees and Hartlepool Port Authority*[422]. Cette dernière portait sur un mandat donné par Singer U.K. au transporteur J.H. Bachman pour l'emballage et la livraison de machines dans plusieurs ports anglais en vue de leur expédition vers le Brésil. Une machine a été livrée au défendeur Tees and Hartlepool Port Authority, un acconier et manutentionnaire avec lequel Bachman avait conclu un contrat pour le chargement des marchandises à bord d'un navire à destination du Brésil. Durant le chargement, la caisse en bois et la machine ont été gravement endommagés. Singer a alors assigné la Port Authority pour fait dommageable (*tort*). La Port Authority a invoqué les clauses d'exonération et de limitation contenues dans ses propres conditions générales. La Cour a décidé que Bachman était, au moins implicitement, habilité à conclure un *sub-bailment on terms* avec la Port Authority et que Singer était lié par ces *terms* (conditions). En d'autres termes, ce prononcé confirme que, dans le droit anglais, un manutentionnaire peut invoquer ses propres conditions contractuelles dans le cadre de sa relation extracontractuelle avec la partie intéressée à la cargaison.

Il convient néanmoins de noter que la responsabilité de l'acconier en tant que *sub-bailee* ne peut pas être engagée dans toutes les situations. Ce n'est, notamment, pas le cas lorsque l'intervention de l'acconier se limite au retrait de marchandises déchargées d'un navire et entreposées dans un hangar portuaire du transporteur maritime – le *head bailee* – pour les charger à bord d'un camion loué par la partie intéressée à la cargaison – le *head bailor*[423]. En effet, l'acconier n'a, dans ce cas, pas les marchandises en sa possession et ne les a sous sa garde qu'à des fins strictement limitées[424].

7.225. Indépendamment de ce dernier point, tout doute concernant la possibilité de principe d'invoquer les conditions contractuelles a été levé par la décision du *Privy Council* dans *The K.H. Enterprise*[425]. Le *Privy Council* a estimé que le *sub-bailee* ne peut faire valoir ses propres conditions que lorsque le propriétaire des marchandises les a expressément, implicitement ou apparemment acceptées. Cette acceptation est présumée assez rapidement. Le *Privy Council* a répondu comme suit à la question de savoir si, dans la contestation concernée, le *sub-bailee* (en l'occurrence, un propriétaire de navire qui a conclu un contrat avec le transporteur-affréteur) pouvait ou non invoquer une clause inclue dans son contrat avec le transporteur principal à l'encontre des propriétaires de la cargaison, qui n'entretenaient aucun lien juridique avec le *sub-bailee* (il s'agissait, en l'espèce, d'une clause stipulant que la juridiction exclusive était accordée aux tribunaux de Taipei, à Taïwan) – c'est-à-dire la question de savoir s'il était satisfait aux conditions générales d'application formulées :

> *Their Lordships start, of course, with the position that, under cll. 6 and 4(1) of the Hanjin and Scandutch bills of lading respectively, there was vested in both Hanjin and Scandutch a very wide authority to sub-contract the whole or any part of the carriage of the goods "on any terms". Since the subcontracting of any part of the carriage will ordinarily involve a bailment (or a sub-bailment) to that carrier, it must follow that both the*

421 [1966] 1 Q.B. 716.
422 [1988] 2 Lloyd's Rep. 164.
423 *Scruttons v. Midland Silicones* [1962] A.C. 446.
424 Carver, 367, n° 7-042.
425 [1994] 1 Lloyd's Rep. 593, [1994] 2 A.C. 324 (également connu sous le nom de *The Pioneer Container*, un navire-jumeau qui avait été saisi). Pour une application récente, voir *Heung-A v. New Rank*, [2001] HKEC 144 (Hong Kong Commercial Court).

Hanjin and Scandutch plaintiffs had expressly consented to the sub-bailment of their goods to another carrier on any terms. It further follows that no question arises in the present case of implied consent, the only question relating to the scope of the express consent so given[426].

De nombreux documents de transport maritime stipulent expressément une telle sous-traitance à des tiers, quelles qu'en soient les conditions[427].

7.226. Outre une action fondée sur le *bailment*, une partie intéressée à la cargaison peut également initier une action séparée pour fait dommageable (fondée sur la négligence, *tort of negligence*). La *negligence* constitue un fondement juridique qui sanctionne les atteintes au devoir général de soin, comme l'entend le droit anglais. Ces principes ont été établis par la *House of Lords* dans l'affaire *Donoghue v. Stevenson*[428]. En principe, une partie intéressée à la cargaison peut introduire une telle action extracontractuelle contre l'acconier et réclamer à ce dernier une indemnisation complète en dépit des exonérations et limitations contractuelles stipulées par le transporteur maritime[429]. Dans les faits, les manutentionnaires peuvent néanmoins recourir à différents moyens de défense.

7.227. Les actions basées sur cette règle de responsabilité générale[430] peuvent tout d'abord se heurter à la priorité donnée à la relation de *bailment*, si celle-ci existe. C'est ce qui ressort de l'affaire *Singer* précitée, qui avait débuté en tant que *tort case* (action pour fait dommageable). Autrement dit, les conditions propres du manutentionnaire restent, en principe, d'application.

7.228. Deuxièmement, les manutentionnaires sont protégés des actions des parties intéressées à la cargaison par les clauses Himalaya[431]. La validité de celles-ci n'est toutefois pas évidente, car le droit anglais applique la très stricte théorie de la *privity of contract* et n'accepte pas, en principe, l'effet des clauses contractuelles sur les tiers[432]. La validité des clauses Himalaya a toutefois été confirmée dans *The Eurymedon* : le manutentionnaire a pu, sur la base du connaissement, invoquer la limitation de responsabilité prévue par les Règles de La Haye. L'acconier et la partie intéressée à la cargaison étaient, a estimé le *Privy Council*, liés par un contrat implicite[433].

La clause vaut également pour les activités se déroulant en-dehors de la période de palan à palan, au sens des Règles de La Haye et Visby, en tout cas lorsque le transporteur assume la

---

426 [1994] 1 Lloyd's Rep. (593) 605.

427 Ce type de clause s'énonce généralement de la manière suivante : « *The Carrier may sub-contract all or any part of its obligations hereunder on any terms whatsoever* ».

428 [1932] AC 562.

429 Baughen, 57 ; Chorley-Giles, 358.

430 La *negligence* n'est qu'une forme de *tort*, comparable au fait dommageable dans le droit belge. Lorsque l'acconier détourne lui-même les marchandises, il est question de *conversion*, un autre *tort*. Les comparaisons directes avec l'art. 1382 C. civ. doivent dès lors être considérées avec précaution. Si la notion de faute dans le droit anglais n'est pas identique à celle qu'utilise le droit belge, c'est principalement au niveau des règles relatives aux préjudices indemnisables (les préjudices purement économiques ne sont pas recouvrables sur la base de la *negligence*) et de la causalité que les divergences sont importantes.

431 Pour un aperçu, voir notamment Carver, 370-387, nos 7-046-7-065 ; voir aussi Jerman, B., « The Himalaya Clause », *DET* 2011, 3-28. Comme dans d'autres pays, on part du principe que, en tant qu'*independent contractors*, les manutentionnaires ne peuvent pas invoquer les exonérations et limitations de responsabilité au bénéfice du transporteur maritime sur la base de l'article IV*bis* (2) des Règles de La Haye et Visby (Chorley-Giles, 358 ; Gaskell-Asariotis-Baatz, 378, n° 12.5 ; Baughen, 58 et 123).

432 Voir notamment De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londres, LLP, 1995, 484, n° 16.2 ; Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Londres, Sweet & Maxwell, 1999, 155, n° 9-26 ; Carver, 373-374, n° 7-050.

433 [1975] AC 154, PC ; voir et cf. Baughen, 60-61 ; Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Londres, Sweet & Maxwell, 1999, 157, nos 9-28 ; Chorley-Giles, 358-359 ; Carver, 370-387, nos 7-046-7-065 ; Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 282-283, n° 252 et 602, n° 585 ; Ping-Fat, 156-164 ; Carver, 375 *sq*., n° 7-051 *sq*.

responsabilité de ces activités[434]. Elle ne s'applique cependant pas au sous-traitant qui commet une faute *en-dehors* de la période durant laquelle le transporteur assume cette responsabilité. Il semble donc que, lorsque les tâches du transporteur ne commencent qu'au moment du chargement, le manutentionnaire ne puisse invoquer la clause Himalaya prévue dans le connaissement pour la période qui précède le chargement[435]. Le manutentionnaire perd également la protection de la clause Himalaya lorsqu'il a lui-même passé des accords avec la partie intéressée à la cargaison[436]. Enfin, conformément à la décision du *Privy Council* dans *The Makhutai*, le manutentionnaire ne peut invoquer les clauses du connaissement qui y sont insérées dans l'intérêt des deux parties contractantes, telles que les clauses de compétence et les clauses de choix du droit. Il est possible que cela ne soit imputable qu'à la formulation de la clause Himalaya *in casu*, qui accordait aux auxiliaires le droit d'invoquer les clauses « *benefiting the carrier* »[437]. Moyennant une formulation adaptée, il semble que les auxiliaires puissent bel et bien faire valoir les clauses de compétence reprises dans le connaissement[438].

7.229. La *Circular Indemnity Clause*, par laquelle la partie intéressée à la cargaison s'engage envers son cocontractant à ne *pas* poursuivre les auxiliaires de celui-ci, est réputée valable dans le droit anglais. Sous certaines conditions, elle peut même avoir pour effet l'ajournement pour une durée indéterminée de la procédure introduite par la partie intéressée à la cargaison[439]. En soi, la *Circular Indemnity Clause* ne confère cependant aucune immunité au manutentionnaire et ne contient qu'un engagement à l'égard du transporteur. Dans la pratique, elle favorise pourtant bel et bien le manutentionnaire.

7.230. Depuis 2000, les acconiers sont protégés par le *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*, qui garantit l'effet des clauses à leur avantage présentes dans le contrat principal, en particulier les *Himalaya Clauses*[440].

7.231. La conclusion de ces notes sommaires sur le droit anglais est qu'un manutentionnaire peut, en principe, être poursuivi directement par une partie intéressée à la cargaison. Il dispose néanmoins de divers moyens de défense. Selon les circonstances, il peut se défendre soit au moyen de ses propres conditions contractuelles, telles que celles qui ont été convenues avec son commettant, s'il peut démontrer l'existence d'un *sub-bailment on terms*, soit à l'aide des conditions contractuelles convenues entre son commettant et la partie intéressée à la cargaison, si elles contiennent une *Himalaya Clause* ou une *Circular Indemnity Clause*.

- FRANCE

7.232. Avant 1966, la position du manutentionnaire français en termes de responsabilité n'était, tout comme en Belgique, pas régie par la loi. Cette année-là, une législation spécifique est entrée

---

434 *The New York Star* [1981] 1 WLR 138, PC ; *The Antwerpen* [1994] 1 Lloyd's Rep 213, Sup Ct (NSW) Court of Appeal.

435 *Raymond Burke Motors v. Mersey Docks and Harbour Board* [1986] 1 Lloyd's Rep 155, QB ; Baughen, 61 ; Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit*, *o.c.*, 158-159, n° 9-29.

436 *The Rigoletto* [2000] 2 Lloyd's Rep 532, CA ; Baughen, 62.

437 [1996] AC 650 ; voir aussi Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 604-605, n° 588.

438 Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Londres, Sweet & Maxwell, 1999, 158-159, n° 9-28 et 9-30 ; voir aussi Baughen, 63.

439 *The Elbe Maru* [1978] 1 Lloyd's Rep 206 ; Chorley-Giles, 359 ; Baughen, 63-64.

440 Baughen, 39 et 63 ; Carver, 392-398, n^{os} 7-073-7-079 ; Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 606-607, n° 589 ; Gaskell-Asariotis-Baatz, 380-383, n° 12.9-12.19 ; Jerman, B., « The Himalaya Clause », *DET* 2011, (3), 12-13. L'*Act* ne permet toutefois pas d'utiliser à l'avantage de l'acconier une clause de compétence présente dans le connaissement : Baughen, 63.

en vigueur. Elle a été introduite en vue de clarifier le régime de responsabilité de l'acconier et de neutraliser la règle établie par la Cour de cassation française, qui autorisait les parties intéressées à la cargaison à poursuivre l'acconier sur une base extracontractuelle. À cet égard, la Cour avait d'abord considéré que le contrat de transport maritime sous connaissement implique, de par sa nature, le droit, pour le destinataire, d'invoquer le contrat que le transporteur et la partie intéressée à la cargaison ont conclu en vue de la remise des marchandises. Peu de temps après, elle a estimé que ce contrat, de par sa nature, implique, pour le destinataire, le droit de poursuivre l'acconier en vue de la livraison des marchandises[441].

7.233. La *Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*[442] contient un titre consacré à la manutention, dont les grandes lignes peuvent être résumées comme suit[443].

---

441 Cass.fr. 3 juin 1964, *DMF* 1964, 588, avec note de R. Rodière ; Cass.fr. 10 janvier 1966, *DMF* 1966, 271, avec note de P. Lureau ; voir en outre Achard, R., « La recevabilité de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention en droit français », in X., *Études de droit maritime à l'aube du XXIe siècle. Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Paris, Moreux, 2001, (39), 42.

442 Modifiée par la Loi n° 86-1292 du 23 décembre 1986 (art. 5) . Pour des commentaires, voir en particulier Bonassies-Scapel, 460 *sq*., nos 671 *sq*. ; Remond-Gouilloud, 442 *sq*., nos 733 *sq*. ; Rodière-du Pontavice, 251-258, *sq*. 277-279 ; Vialard, 428 *sq*. nos 501 *sq*. Les présentes notes relatives au droit français n'abordent pas le récent Code des transports.

443 Le texte complet s'énonce comme suit :

> Titre IV: Entreprises de manutention.
>
> Article 50
> *L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.*
>
> Article 51
> *En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par décret.*
> *L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui.*
>
> Article 53
> *Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous:*
> *a) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 50, il est responsable des dommages qui lui sont imputables;*
> *b) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 51, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.*
> *Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent:*
> *1° D'un incendie;*
> *2° De faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur;*
> *3° De grève, lock-out ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;*
> *4° D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises;*
> *5° Du vice propre de la marchandise.*
> *Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.*
>
> Article 54
> *La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés à l'article 28 et par le décret prévu à l'article 43, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée.*
>
> Article 55
> *Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet:*
> *a) De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53;*
> *b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi;*

La loi définit d'abord les tâches normales de chargement et de déchargement du manutentionnaire (art. 50). Conformément à la pratique dans les ports français de la Méditerranée, il y est ajouté que le manutentionnaire peut également être chargé, par le navire, le chargeur ou le réceptionnaire, d'autres missions, qui sont définies par voie de *décret* (art. 51). Il s'agit, en particulier, de la réception des marchandises à charger ou déchargées et de leur garde lorsque cette mission a été convenue ou fait partie des usages portuaires (art. 80 Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes[444]). Il convient de noter que la loi ne s'applique qu'à la manutention dans le cadre du transport maritime et que ce champ d'application est interprété de façon stricte, même si cela ne fait pas l'unanimité dans la doctrine[445]. Encore récemment, il a été estimé que la loi ne s'applique pas à la manutention de marchandises sur des caisses-palettes mises à disposition par le transporteur maritime, et qu'une activité de ce type relève du droit commun de l'entreprise[446].

7.234. Un élément central du régime légal est la disposition selon laquelle le manutentionnaire travaille pour le compte de celui qui a requis ses services, que lui seul est responsable envers ce commettant et que seul ce dernier dispose d'un droit d'action à son encontre (art. 52). Dans la navigation de ligne, le manutentionnaire ne peut donc être poursuivi que par le navire ; dans le tramping, le droit d'action peut être conféré à l'affréteur. La partie intéressée à la cargaison ne dispose d'un droit d'action que si elle a confié elle-même sa mission au manutentionnaire[447]. Ce régime prête le flanc à la critique dans une certaine doctrine. Se référant à un arrêt en cassation de 1964[448], il est suggéré que l'immunité du manutentionnaire à l'égard de la partie intéressée à la cargaison est injuste et irréaliste, car le manutentionnaire sait parfaitement qu'il doit également agir dans l'intérêt de la cargaison. Par ailleurs, le régime serait aussi incommode, car, en présence d'une clause de compétence, il oblige la partie intéressée à la cargaison à introduire une procédure à l'étranger. La clarté qu'elle crée serait le seul avantage offert par la loi[449]. Quoi qu'il en soit, il est

---

c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54;
d) Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article 56
Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions des articles 32 et 46.

Article 57
En matière internationale, les opérations visées au présent titre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

444 Le texte complet de l'art. 80 du *Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes* stipule :

Les opérations visées à l'article 51 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes que l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à effectuer pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire sont notamment les suivantes :
a) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à leur embarquement ;
b) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance.
Ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port.

L'art. 81 prévoit :

Si le transporteur est chargé par l'ayant droit et pour son compte de faire exécuter par un entrepreneur de manutention les opérations visées aux articles 50 et 51 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et 80 ci-dessus, il devra en aviser cet entrepreneur.

445 Pour plus de précisions, voir Bonassies-Scapel, 464-466, n° 679 et les références qui s'y trouvent ; voir aussi Emo, P. et Tinel, Cl., *Terminal à conteneurs portuaire. Guide pratique et juridique des opérations réalisées sur le terminal,* Paris, Celse, 1997, 32-33 ainsi que la récente Cass.fr., 24 mars 2009, *DMF* 2009, 426, avec note de Tassel, Y.

446 Cass.fr. 25 novembre 2008, *DMF* 2009, 138, avec note de Tassel, Y.

447 Bonassies-Scapel, 466-467, n° 680.

448 Voir *supra*, n° 7.232.

449 Bonassies-Scapel, 467-468, n° 681 ; dans le même sens, voir Remond-Gouilloud, 445 n° 738.

prévu par décret que, lorsqu'un transporteur est chargé par l'ayant droit de faire exécuter en son nom certaines activités par un manutentionnaire, ce transporteur doit en informer le manutentionnaire (art. 81, Décret n° 66-1078). L'application de cette dernière règle donne lieu à de nombreux problèmes[450].

7.235. La Cour de cassation française a résolument répondu par la négative à la question de savoir si, en fin de compte, le régime légal commenté n'a pas laissé la possibilité à la partie intéressée à la cargaison de poursuivre le manutentionnaire sur une base extracontractuelle[451]. Cette loi peut pourtant donner lieu à des situations injustes, à savoir lorsque le préjudice résulte de l'intervention du manutentionnaire dans le port, après la période de responsabilité du transporteur maritime, et lorsqu'une action à l'encontre du transporteur maritime ne peut, pour diverses raisons, essentiellement l'application de la clause de compétence contenue dans le connaissement, avoir lieu que moyennant des coûts importants[452]. Pour des raisons d'équité, la possibilité de poursuivre le manutentionnaire sur une base extracontractuelle est tout de même offerte au requérant qui ne dispose pas d'un droit d'action récursoire à l'encontre du commettant du manutentionnaire[453]. Un droit d'action extracontractuelle contre le manutentionnaire est donc accordé au requérant qui ne dispose pas d'un droit d'action contractuelle, pour le même objet, à l'encontre d'une autre personne :

> *l'action en responsabilité délictuelle à l'encontre d'un entrepreneur de manutention maritime n'est ouverte qu'à celui qui ne dispose, pour la réparation des dommages imputables, notamment, à la mise à bord, d'aucune action en responsabilité contractuelle aux mêmes fins contre quiconque*[454].

7.236. La loi évoquée décrit, en outre, la responsabilité du manutentionnaire[455]. Lors du chargement et du déchargement, celui-ci est responsable des dommages qui peuvent lui être imputés et, pour les autres tâches, il est supposé avoir reçu les marchandises dans l'état décrit par celui qui les lui remet (ce qui suggère une obligation de résultat). Le manutentionnaire est responsable des dommages occasionnés aux marchandises, sauf lorsqu'il peut invoquer l'une des exonérations de responsabilité prévues dans la loi. Il s'agit des exonérations au bénéfice du transporteur maritime reprises dans les Règles de La Haye, à l'exception de l'erreur de navigation et de la mauvaise gestion du navire. Toutefois, le requérant peut toujours prouver que les dommages sont en tout ou partie imputables à une faute du manutentionnaire ou de ses préposés (art. 53 Loi n° 66-420). La responsabilité du manutentionnaire se limite, quoi qu'il en soit, aux montants à hauteur desquels le transporteur maritime est également responsable (art. 54). Une remarque importante à ce propos est que, alors que la loi de 1966 met un terme à la limitation de la responsabilité du transporteur maritime en cas de fraude ou de faute inexcusable, elle ne prévoit pas de régime similaire dans le chef du manutentionnaire. Selon la jurisprudence, seul le cas de la fraude (et donc pas celui de la faute inexcusable) peut amener à ce que l'avantage de la limitation de responsabilité soit refusé au manutentionnaire[456]. Dans de nombreux cas, un

---

450 Bonassies-Scapel, 468-469, nos 682-685.

451 Cass. fr. 5 juillet 1994, *DMF* 1994, 648, avec note de Tassel, Y.

452 Achard, R., « La recevabilité de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention en droit français », *o.c.*, 48-50.

453 Cass. fr., 5 juillet 1994, cité ; Cass.fr. 4 juillet 2000, *DMF* 2001, 24, avec note de Y. Tassel ; voir aussi Rapport Conseiller Rémery pour Cass.fr. 25 novembre 1997, *DMF* 1998, 158 ; Achard, R., « La recevabilité de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention en droit français », *o.c.*, 52-53 ; Bonassies- Scapel, 446, n° 686.

454 Cass. fr., 25 novembre 1997, *DMF* 1998, 158, avec Rapport Conseiller Rémery.

455 Pour un commentaire plus détaillé, voir Bonassies-Scapel, 471 *sq.*, nos 688 *sq.* ; cf. l'appréciation positive dans Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. et Corneloup, S., *Droit du commerce international,* Paris, Dalloz, 2010, 457, n° 633.

456 Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 29 mars 2007, *DMF* 2007, 682, note de Bonnaud, J. ; voir aussi Bonassies, P., « La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée ? », *DMF* 2009, (809), 810-811.

transporteur maritime condamné à une indemnisation intégrale ne peut donc exercer qu'un recours restreint à l'encontre du manutentionnaire[457].

7.237. La loi déclare nulles les dérogations à ce régime de responsabilité, ainsi que deux autres clauses (art. 55). Un délai de prescription d'un an s'applique aux actions à l'encontre du manutentionnaire (art. 56). La loi s'achève sur une règle de DIP : les activités du manutentionnaire sont régies par la loi du port où il opère (art. 57).

7.238. En résumé, l'on peut dire que le manutentionnaire français bénéficie, dans sa relation avec la partie intéressée à la cargaison, d'un régime plutôt favorable, comparable au régime belge. Conformément à la jurisprudence de cassation, la partie intéressée à la cargaison peut toutefois outrepasser la canalisation des actions en responsabilités vers le commettant du manutentionnaire lorsque ce commettant ne peut être tenu responsable. Le droit français semble donc vouloir exclure tout vide de responsabilité. À l'égard de son commettant, le manutentionnaire doit se conformer à un régime de responsabilité contraignant qui le place sur un pied d'égalité avec le transporteur maritime. En outre, il convient de rappeler que le champ d'application du régime légal se limite à la manutention maritime. Bien que Tetley parle de la législation française comme d'une « *exemplary legislation* »[458], une grande partie de la doctrine française reste opposée au principe de la canalisation des actions de la partie intéressée à la cargaison vers le commettant du manutentionnaire et appelle à l'abrogation de ce principe[459]. À la lumière des multiples contestations engendrées, elle reproche au législateur d'avoir produit « une œuvre extrêmement discutable »[460].

- LUXEMBOURG

7.239. La *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* prévoit que la manutention maritime qui n'est pas régie par les conventions relatives au transport sous connaissement est régie par la loi du port où le prestataire de service en question opère (art. 116)[461]. L'intention du législateur luxembourgeois était visiblement de s'aligner sur le système de responsabilité local du port. Le rapport entre cette dispositions et les règles européennes de DIP pertinentes en la matière ne sera pas abordé ici.

- PAYS-BAS

7.240. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur maritime, une *Period of Responsibility Clause* est également considéré comme valable aux Pays-Bas – qui sont l'un des États signataires des Règles de La Haye et Visby. En cas de négligence grave ou de faute intentionnelle, le bon sens et l'équité peuvent toutefois faire obstacle au recours à l'exclusion de responsabilité[462].

---

457 Note de Bonnaud citée dans la note de bas de page précédente, 508-509.

458 Tetley MCC I, 1899.

459 Voir notamment l'article évoqué de R. Achard.

460 Tassel, Y., note sous Cass.fr. 25 novembre 2008, *DMF* 2009, (142), 142.

461 La disposition précise :

> *La manutention et la consignation ou autres opérations intervenant dans le transport maritime qui ne sont pas régies par les conventions relatives au transport sous connaissement citées sous le titre 6 sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.*

462 Voir notamment Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 62 ; Hendrikse, M.L. et Margetson, N.H., *Capita zeerecht,* Deventer, Kluwer, 2004, 38 ; Verguts, P., « Actualia rechtspraak artikel 91 van de Zeewet », *TBH* 2008, (581), 587, n° 15, et les références qui s'y trouvent.

7.241. La clarté n'est pas entièrement faite en ce qui concerne la compatibilité d'une clause FIOS avec les Règles. Visiblement, on part du principe que les obligations légales du transporteur relatives au chargement et au déchargement ne sont pas entièrement supprimées[463].

7.242. Aux Pays-Bas également, on utilise un laissez-suivre. L'utilisation de ce document a fait l'objet d'une confirmation légale implicite dans le Livre 8 du *Nieuw Burgerlijk Wetboek*[464].

7.243. En ce qui concerne la responsabilité de l'acconier proprement dit, la législation néerlandaise ne contient pas de dispositions spécifiques. Il est généralement admis que l'acconier peut être poursuivi par la partie intéressée à la cargaison sur une base extracontractuelle. Sur ce point, le droit néerlandais se distingue fondamentalement du droit belge, qui octroie une quasi-immunité au manutentionnaire à l'égard des tiers. Selon le droit néerlandais, l'acconier peut se défendre contre ces actions en invoquant, à l'égard du tiers, les clauses contractuelles qu'il a convenues avec son cocontractant (en principe, le transporteur) – c'est-à-dire le contrat d'acconage – ou, sur la base d'une clause Himalaya, les dispositions du contrat de transport maritime.

7.244. En revanche, l'acconier néerlandais ne peut invoquer les effets vis-à-vis de tiers des conditions contractuelles qu'il a conclues avec son commettant qu'à des conditions très strictes. Dans la pratique, la défense que l'acconier, dans le cadre d'actions en responsabilité des parties intéressées à la cargaison puise dans les exonérations extrêmes, les limitations de responsabilité, les délais de prescription et autres avantages qu'il a énoncés à l'encontre de l'armateur ou du commettant dans les *Rotterdamse Stuwadoors Conditiën* (R.S.C.) n'est fructueuse que dans des cas exceptionnels. Le *Hoge Raad* néerlandais n'accepte que ces clauses contractuelles exercent un tel effet sur les tiers que lorsque le cas le justifie. Il doit en outre être déterminé si l'acconier pouvait, à la lumière des actions de la partie intéressée à la cargaison, espérer invoquer la clause concernée. La relation particulière qu'entretient la partie intéressée à la cargaison avec l'acconier peut également justifier que celle-ci doive raisonnablement accepter la validité d'une clause contractuelle à son encontre[465]. Le manque de clarté de ce type de critères ne donne pas de tableau cohérent à la jurisprudence des faits. Les clauses reprises dans les R.S.C. concernant la courte prescription et l'arbitrage ont d'ores et déjà été abandonnées dans plusieurs affaires[466]. Selon Haak, l'acconier qui, dans de nombreux cas, agirait en tant que dépositaire, peut, à l'égard de tiers, se prévaloir de ses propres clauses d'exonération sur la base du droit relatif au dépôt[467].

---

463 Pour plus de précisions, voir Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 63-64, 99-103 et 142-150.

464 L'art. 481 B.W. stipule :

> *1. De houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, is verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van kwijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven.*
>
> *2. Hij is gerechtigd het cognossement tot zekerheid der afgifte daarvan bij een, in geval van geschil op verzoek van de meest gerede partij door de rechter aan te wijzen, derde in bewaring te geven totdat de zaken afgeleverd zijn.*

Voir PG Boek 8 NBW, 495 ; Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 106.

465 Voir notamment HR, 7 mars 1969, *NJ* 1969, n° 249, avec note de G.J. Scholten ; voir en outre la discussion des arrêts ultérieurs, ainsi que les références, dans Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Anvers/Groningue/Oxford, Intersentia, 2003, 556-559, n^{os} 543-545 ; De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londres, LLP, 1995, 459-466, n^{os} 14.26-14.32 ; Japikse, R.E., « Derdenwerking en Zeerecht (in Nederland) », LA Tricot, 339-354 ; Haak, K.F., Zwitser, R. et Blom, A., *Van haven en handel,* Deventer, Kluwer, 2006, 133-134 et 200-202 ; Van Empel, G. et Huizink, J.B., *Goederenvervoer over zee, binnenwater en over de weg,* Deventer, Kluwer, 1996, 113-114.

466 Pour des précisions, voir Haak-Zwitser, 423-427, n° 20, ainsi que les références qui s'y trouvent.

467 Voir, pour des précisions, Haak-Zwitser, 438-440, n° 23 ; voir en particulier Rb. Haarlem, 3 septembre 1996, *S&S* 1998/48, http://plaza.daxis.nl ; Rb. Rotterdam, 28 octobre 1994, *S&S*, 1995, 272, n° 62. L'art. 7:608 B.W. stipule :

> *1. Indien een onderbewaarnemer door een bewaargever buiten overeenkomst voor met betrekking tot de zaak geleden schade wordt aangesproken, is hij jegens deze niet verder aansprakelijk dan hij zou zijn als wederpartij bij de overeenkomst, waarbij de bewaargever de zaak in bewaring gegeven heeft.*

Ceci n'est toutefois pas possible lorsque le préjudice n'est pas né pendant l'exécution du dépôt mais, par exemple, lors du chargement du navire[468].

7.245. Globalement, les acconiers néerlandais peuvent invoquer avec davantage de succès les clauses Himalaya stipulées dans les connaissements. La jurisprudence néerlandaise reconnaît, en général, la validité de ces dispositions[469]. On relève toutefois la complication selon laquelle ces clauses ne s'appliquent plus lorsque le contrat de transport a pris fin et que l'acconier travaille pour le compte de la partie intéressée à la cargaison[470].

Les conditions générales de la *Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators* (VRTO), déposées aux greffes du tribunal de Rotterdam le 2 septembre 2009, contiennent la disposition suivante :

> *De Opdrachtgever zal in zijn rechtsbetrekkingen met derden ten gunste van de Terminal Operator een derdenbeding, zoals een zogenaamde Himalaya-clausule opnemen op grond waarvan de Terminal Operator het recht heeft zich (mede) te beroepen op jurisdictiebedingen en alle aansprakelijkheidsbeperkingen en -uitsluitingen die de Opdrachtgever ten dienste staan, inclusief een "before-and-after-clausule", voor schade, verlies en/of vertraging van de door de Opdrachtgever te vervoeren of vervoerde zaken welke begunstiging de Terminal Operator op voorhand aanvaardt* (art. 4.11).

7.246. Les indications sommaires qui précèdent permettent de conclure que, aux Pays-Bas, un manutentionnaire peut, en principe, être poursuivi par des parties intéressées à la cargaison sur une base extracontractuelle. Pour sa défense, il peut, dans la plupart des cas, invoquer la protection que lui offre le contrat conclu entre son commettant (l'armateur) et le cocontractant de celui-ci (la partie intéressée au chargement) par le biais du dispositif Himalaya et, dans certains cas, celle que lui offrent ses propres conditions contractuelles, qu'il a convenues avec son commettant (l'armateur) mais dont la partie intéressée au chargement doit, sous certaines conditions, accepter la validité à son encontre. On notera que, dans la pratique, la jurisprudence néerlandaise est, généralement, plutôt imprévisible pour les non-initiés.

- AUTRES PAYS

7.247. Les pays qui ont développé un régime légal spécifique à la manutention sont assez peu nombreux. La Slovénie, qui a repris dans son code maritime de 2001 une section relative au contrat d'acconage contenant un régime de responsabilité contraignant, constitue une exception intéressante[471]. En vertu de cette législation, la partie intéressée à la cargaison dispose

---

> *2. Indien een bewaarnemer buiten overeenkomst voor met betrekking tot de zaak geleden schade wordt aangesproken door een derde die geen bewaargever is, is hij niet verder aansprakelijk dan hij als wederpartij van de bewaargever uit de met deze gesloten overeenkomst zou zijn.*
> *3. Indien een onderbewaarnemer door een zodanige derde wordt aangesproken, is hij niet verder aansprakelijk dan hij als bewaarnemer op grond van het vorige lid zou zijn.*
> *4. De vorige leden kunnen niet worden ingeroepen door een bewaarnemer of onderbewaarnemer die bij het sluiten van de overeenkomst uit hoofde waarvan hij de zaak ontving, wist of had behoren te weten dat zijn wederpartij jegens degene door wie hij werd aangesproken, niet bevoegd was de zaak aan hem in bewaring te geven.*

468 Rb. Amsterdam, 11 juillet 2007, A. t. United Stevedores Amsterdam V.O.F. c.s., rechtspraak.nl.

469 Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 78 ; voir aussi Korthals Altes, A. et Wiarda, J.J., *Vervoerrecht,* Deventer, Kluwer, 1980, 228-229, notes de bas de page 213 et 214.

470 Voir, pour des précisions, Haak-Zwitser, 427-430, n° 21 ; voir en particulier HR 5 septembre 1997, *S&S* 1997, 129.

471 La traduction anglaise des articles concernés s'énonce comme suit :

> Article 668
> *A contract of stevedoring services shall be a contract by which the stevedore undertakes to conduct stevedoring services for the client and the client undertakes to pay for the services rendered.*

Article 669

The stevedore shall be liable for damaged, missing or lost goods from the time he accepted the goods to the time he delivered the goods or made the goods available to the beneficiary.

Article 670

The stevedore shall not be liable for damaged, missing or lost cargo, or for a delay in the conduct of stevedoring services if he can prove that the damage, shortage, loss or delay arose for reasons which, despite the due care and attention of a good stevedore, he could not have prevented.

Article 671

The stevedore shall not be liable for the damage caused because of damaged, missing or lost cargo and a delay in the performance of the stevedoring service if the client provided incorrect information on the amount, type or value of the cargo.

Article 672

The stevedore shall conduct stevedoring services on the basis of a contract with the client and shall not enter into any legal relationship between the parties to the contract of carriage, and shall not accept or deliver legally any goods, except when he undertakes to do so. The stevedore shall also legally take over goods in cases where, by the order of the shipowner, he takes over goods which the shipowner could not deliver to the person stated in the contract of carriage.

Article 673

The client must present objections regarding visible defects in the goods within three days of acceptance and regarding hidden faults within 15 days of the delivery of the goods to the final consignee, but not later than 60 days after acceptance by the client.
If the client has not objected to the faults in due time and in due form, it shall be considered that the goods are without faults unless proven otherwise by the client.

Article 674

The stevedore shall not be liable for damaged, missing or lost goods in excess of SDR 2.75 per kilogram of gross weight of damaged, missing or lost goods.
In the event of a delay in conducting a stevedoring service, the liability of the stevedore shall be limited to 2.5 times the amount of the client's payment for the stevedoring services rendered.
The total compensation amount as mentioned in the first and second paragraphs of this Article may not exceed the amount that would be determined on the basis of the first paragraph of this Article for completely lost goods.

Article 675

The stevedore may not refer to the provisions of this Act relating to limitation of liability if it is proved that he caused the damage intentionally or through gross negligence.

Article 676

The provisions of this Act relating to the liability of the stevedore may not be altered by means of a contract to the detriment of the client.
Any contractual provisions contrary to the preceding paragraph shall be void.
The nullity of one contractual provision in accordance with the preceding paragraph shall not affect the validity of other contractual provisions.

Article 677

The provisions of this Act relating to the liability of the stevedore shall apply to all contractual and noncontractual claims raised by anyone on any grounds whatsoever against the stevedore because of damaged, missing or lost goods, or a delay in the performance of the stevedoring service.

Article 678

The stevedore shall be entitled to retain goods (right of retention) for claims arising from the contract of stevedoring services for goods and for other claims in connection with stevedoring services.
Article 679
The statute of limitations on claims arising from stevedoring contracts shall be two years.
The statute of limitations shall start on the day the stevedore actually concluded or should have concluded the stevedoring services, except in the case of delays (when the statute of limitations shall start from the day the stevedoring services were actually completed).
The client or another person may file a recourse suit against the stevedore after the end of the statute of limitations mentioned in the preceding paragraph if the suit is filed within 90 days of having settled the claim, the basis of which was determined in a procedure, and if he has notified the stevedore of filing a suit against him, which could result in a recourse claim from the stevedore, within a reasonable time.

manifestement d'un droit d'action à l'encontre du manutentionnaire[472]. En Italie, par exemple, bien qu'aucun régime légal spécifique ne s'applique en la matière, la partie intéressée à la cargaison peut également poursuivre le *terminalista* sur une base extracontractuelle, celui-ci pouvant généralement trouver protection dans les clauses Himalaya[473]. Au fond, le droit américain met en place les mêmes conditions[474]. Le Code civil québécois contient, au sujet de la manutention, un régime explicite qui s'inspire visiblement de la législation française[475]. Au Canada, il semblait pourtant acquis que la partie intéressée au chargement peut, en principe, poursuivre le manutentionnaire sur une base extracontractuelle, sans préjudice de la validité d'une clause Himalaya[476].

D) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

7.248. Lors de la première consultation basée sur le Livre vert, la Cour d'appel d'Anvers a fait savoir qu'il y avait, dans la jurisprudence, un large consensus concernant la position de l'agent d'exécution. Les magistrats ont posé la question du bien-fondé d'un changement, tout en rappelant qu'un renoncement à la jurisprudence de cassation actuelle impliquait nécessairement une modification de la loi.

7.249. L'ABDM était unanime sur le fait que la situation actuelle est peu satisfaisante et que les efforts pourraient viser à indiquer et définir les responsabilités, et à fournir une sécurité juridique aux parties. Les responsabilités devraient être formulées dans le contexte du dépôt et du louage de travail en vue d'assurer le lien avec la réglementation du droit du transport maritime ou d'autres réglementations contraignantes relatives au transport qui s'inscrivent dans son prolongement. En remplacement de la quasi-immunité de l'agent d'exécution, on a envisagé l'introduction d'une action directe ou d'une action directe qualifiée à l'encontre de l'acconier ou

---

472 Communiqué par B. Jerman, juriste chez Luka Koper d.d.

473 Voir, en particulier, Carbone-Celle-de Gonzalo, 303-306 ; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 532-533, n° 348.

474 Voir, pour des précisions, Schoenbaum I, 610-617, § 10-8.

475 Les articles stipulent :

> *2080. L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations de mise à bord et de débarquement des biens, y compris les opérations qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.*
> *Il est présumé, dans ses activités, avoir reçu le bien tel qu'il a été déclaré par le déposant.*
>
> *2081. L'entrepreneur de manutention agit pour le compte de celui qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui.*
>
> *2082. L'entrepreneur de manutention peut, éventuellement, être appelé à effectuer pour le compte du transporteur, du chargeur ou du destinataire la réception et la reconnaissance à terre des biens à embarquer, ainsi que leur garde jusqu'à leur embarquement; il peut, de même, être appelé à effectuer la réception et la reconnaissance à terre des biens débarqués, ainsi que leur garde et leur délivrance.*
> *Ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port.*
>
> *2083. L'entrepreneur de manutention peut être exonéré de sa responsabilité pour la perte d'un bien pour les mêmes motifs que le transporteur; néanmoins, le demandeur peut, dans ces cas, faire la preuve que la perte est due à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.*
> *L'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas être tenu au-delà de la somme fixée par règlement du gouvernement, à moins qu'il n'y ait eu dol de sa part ou qu'une déclaration de la valeur du bien ne lui ait été notifiée.*
>
> *2084. Est inopposable au chargeur et au destinataire, toute clause ayant pour objet ou pour effet de dégager l'entrepreneur de manutention de sa responsabilité, de renverser la charge de la preuve qui lui incombe, de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée par règlement, ou de lui céder le bénéfice d'une assurance du bien.*

476 Voir la discussion circonstanciée et critique dans Braën, 294 *sq*., n^{os} 705 *sq*.

du manutentionnaire, étant entendu que ce dernier ne pourrait assumer, à l'égard des parties intéressées, une responsabilité plus lourde qu'à l'égard de son commettant.

7.250. L'URAB a adopté un point de vue comparable. Pointant les conséquences négatives de la quasi-immunité de l'agent d'exécution, elle n'a pas contesté la description légale des droits et obligations du manutentionnaire. Elle partage l'avis qu'un droit d'action direct doit être octroyé aux parties intéressées à la cargaison à l'encontre des manutentionnaires qui ont la garde de leurs marchandises.

7.251. Les associations professionnelles des manutentionnaires n'ont pas réagi de manière particulière aux questions concernant leur position posées dans le Livre vert. Il convient toutefois de souligner que les groupements professionnels anversois ont insisté, par le biais de l'organisation faîtière Alfaport Antwerpen, de manière générale, sur l'introduction d'un nouveau code de la navigation. Mieux : pendant des années, les organisations professionnelles anversoises ont tenté d'atteindre un consensus concernant une actualisation des usages portuaires, les expéditeurs, en particulier, ayant appelé à la suppression du séjour des marchandises à ses propres risques et périls[477]. Une concertation informelle avec les représentants d'Alfaport Antwerpen et les groupements professionnels affiliés a montré que l'instauration d'un régime légal équilibré dans le secteur portuaire privé anversois bénéficiera d'un certain soutien. Durant la phase de rédaction de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, la *Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen* a également manifesté de l'intérêt pour la problématique.

- APPRECIATION PLUS PRÉCISE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

7.252. La première consultation et la concertation informelle subséquente permettent, en tout cas, de conclure que la quasi-immunité du manutentionnaire suscite l'incompréhension dans des milieux importants. Il convient de la remplacer par un régime fixé par la loi, dans lequel ce prestataire de service assume une responsabilité à l'égard de la partie intéressée à la cargaison – fût-elle restreinte. Un tel régime doit néanmoins être bien équilibré et répondre à quelques aspirations réelles des manutentionnaires eux-mêmes. Plus concrètement, il doit se fonder sur les principes décrits ci-dessous.

7.253. Tout d'abord, le régime doit, dans la mesure du possible, renforcer la position concurrentielle des ports belges. Il ressort du tour d'horizon présenté ci-dessus que le régime de responsabilité belge diffère de celui de nos voisins. Le vide de responsabilité observé en Belgique et qui pénalise la partie intéressée à la cargaison est apparemment unique. Dans les pays limitrophes, les parties intéressées à la cargaison disposent, il est vrai à des conditions divergentes, d'une action en responsabilité directe propre à l'encontre du manutentionnaire. La France est le seul pays dans lequel la manutention est soumise à un régime légal contraignant qui, par principe, canalise les actions vers le donneur d'ordre du manutentionnaire, sans pour autant immuniser totalement ce dernier. Une suppression de la quasi-immunité peut incontestablement contribuer à une augmentation de l'attractivité des ports belges. Il faut, à cet égard, rappeler que, dans le domaine du transport de marchandises, la grande majorité des sinistres ne surviennent pas pendant le transport proprement dit mais durant la manutention et l'entreposage des marchandises avant et après le transport. Par ailleurs, il est nécessaire de veiller à ne pas nuire inutilement aux intérêts des manutentionnaires opérant dans les ports et à ne pas affaiblir leur position économique.

7.254. À la lumière de ce qui précède, la création d'un régime équilibré constitue un deuxième principe important. Pour mettre sur pied un tel régime, il est plus particulièrement souhaitable de

[477] Il a, en 2010, été procédé à une actualisation restreinte ; voir *supra*, n° 7.209.

conférer au manutentionnaire un droit à une certaine forme de restriction du risque de responsabilité qui lui incombe, en lui permettant d'invoquer certaines exonérations et limitations de la responsabilité envers les non-commettants. Cette nécessité se justifie avant tout par la réalité économique dans laquelle les manutentionnaires locaux doivent opérer (disproportion entre le salaire et la valeur des marchandises, franchises d'assurance élevées, besoin de ne pas faire monter inutilement le coût total des assurances[478], position concurrentielle des ports et entreprises portuaires, manque de connaissance dans le chef de l'acconier quant au contenu réel des conteneurs FCL). Deuxièmement, une restriction de la responsabilité s'inscrit dans le droit fil des clauses contractuelles (*Himalaya Clause*, conditions contractuelles générales des manutentionnaires dans divers pays) et des conventions internationales et lois nationales en vigueur concernant la responsabilité des transporteurs. Dans la suite de ce texte, nous examinerons s'il convient de procéder à une restriction de la responsabilité du manutentionnaire à l'égard des non-commettants par l'ancrage légal soit du contrat de transport, soit du contrat d'acconage, ou par l'instauration d'un régime légal autonome de responsabilité.

L'équilibre du nouveau régime peut également être atteint grâce à l'introduction d'une protection du manutentionnaire contre les préjudiciés qui ne font pas partie de la chaîne contractuelle. Comme exposé ci-avant, lorsque, pendant le chargement, le manutentionnaire commet des fautes en dehors de la mission dont il a été chargé, il est actuellement responsable de manière illimitée, et ce, sur une base extracontractuelle. L'exemple type est le chargement de marchandises dans le mauvais navire, bien qu'il puisse également être tenu responsable de la disparition d'un semi-remorque de location, notamment. Il est souhaitable de mettre en place un régime de responsabilité aussi homogène et simple que possible, c'est-à-dire clair et pratique, par lequel le manutentionnaire, d'une part, au lieu de bénéficier de la quasi-immunité actuelle, assume une responsabilité limitée en tant qu'agent d'exécution et, d'autre part, jouisse d'une nouvelle protection dans les situations fréquentes dans lesquelles il n'agit pas en tant qu'agent d'exécution, de sorte que, en fin de compte, sa position ne s'en trouve pas affaiblie.

Outre l'introduction d'un régime de responsabilité raisonnable, la nouvelle réglementation légale doit veiller à s'attaquer aux difficultés pour lesquelles les manutentionnaires demandent eux-mêmes des solutions (par exemple, en ce qui concerne le droit de rétention ou la prise de mesures relatives aux marchandises à risque et sans maître). De tels éléments peuvent aussi contribuer à parvenir à un juste équilibre et à une situation avantageuse pour toutes les parties.

7.255. Un troisième principe est que le nouveau régime doit offrir une sécurité juridique maximale. Des situations telles que celle que connaît les Pays-Bas, où, il est vrai, le manutentionnaire ne dispose pas de la quasi-immunité à l'égard de la partie intéressée à la cargaison, mais où les contours de sa responsabilité, tels que définis par la jurisprudence, sont très vagues, doivent être évitées. La possibilité, évoquée dans la doctrine belge, d'un développement jurisprudentiel progressif du droit, dans le cadre duquel on juge au cas par cas sur la base des certains facteurs, n'entre pas davantage en ligne de compte[479]. La sécurité juridique exige, en outre, que le régime de responsabilité soit aussi uniforme que possible. Cela signifie que la responsabilité du manutentionnaire envers les marchandises placées sous sa garde doit varier le moins possible en fonction de la qualité juridique exacte dans laquelle ou du moment précis auquel le manutentionnaire opère. Le régime de responsabilité relatif aux activités du manutentionnaire sur son terminal doit être le plus simple et le plus prévisible possible.

7.256. Un quatrième principe est qu'un régime légal doit laisser autant de place que possible à l'autorégulation par les entreprises concernées. Le rôle irremplaçable que joue l'autorégulation

478 Concernant ce dernier point, voir Haak-Zwitser, 439.
479 Voir *supra*, n^os^ 7.197-7.198.

dans le secteur portuaire et de la navigation a déjà été décrit ci-dessus. Dans cette perspective, un régime relatif à la validité des usages, des conditions générales et des directives professionnelles a déjà été intégré au Chapitre 2, déjà présenté ci-dessus, du Titre 1 du Livre 3 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation[480]. Par ailleurs, certains problèmes juridiques ne peuvent être résolus par l'autorégulation et requièrent, quoi qu'il en soit, une intervention légale. C'est précisément le cas pour l'élimination de l'actuel vide de responsabilité au préjudice de la partie intéressée à la cargaison et de la quasi-immunité du manutentionnaire à l'égard des tiers. Cependant, dans un souci de fluidité, les procédures opérationnelles appliquées sur les terminaux portuaires ne doivent en aucun cas être fixées par la loi. Pour chaque point problématique, il convient donc d'examiner quel instrument peut offrir une solution adéquate. Enfin, les problèmes spécifiques, exposés ci-après[481], relatifs à la validité des règlements de quai et de terminal établis par les manutentionnaires doivent aussi être résolus.

7.257. En vue d'une modification du régime de responsabilité actuel dans le cadre de la manutention, un certain nombre de scénarios d'interventions légales sont considérés et comparés ci-après. Précisons d'emblée que certains scénarios peuvent être combinés à d'autres. Soulignons, en outre, que seules les possibilités impliquant une intervention législative sont prises en considération et non l'adaptation des usages portuaires et autres instruments d'autorégulation pertinents. Il va de soi qu'une telle adaptation sera inévitable une fois qu'un nouveau régime légal aura été introduit. Comme cela a déjà été signalé, les initiatives d'autorégulation ne permettent toutefois pas de résoudre certains des problèmes actuels, tels que la quasi-immunité du manutentionnaire, qui découle du *stuwadoorsarrest*.

- SCÉNARIO « AVANT-APRÈS » : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE LA RÉCEPTION JUSQU'À LA LIVRAISON

7.258. Selon un premier scénario législatif plutôt minimaliste, la responsabilité du transporteur maritime pourrait être étendue à la période comprise entre la réception et la livraison. Ce scénario impliquerait, autrement dit, le renoncement à l'actuelle limitation du régime de responsabilité impérative à la période allant du chargement au déchargement[482].

Cela impliquerait que le détenteur du connaissement pourrait poursuivre le transporteur maritime pour des dommages survenus durant le séjour des marchandises sur le quai (aussi bien lorsqu'il est clair que ces dommages ont été occasionnés sur le quai que lorsque c'est moins évident).

Bien entendu, le transporteur maritime et le manutentionnaire peuvent convenir, dans le contrat d'acconage, qui devra, en fin de compte, assumer quelle partie de l'indemnisation du préjudice.

---

480 Voir Livre bleu 2.

481 Voir *infra*, n^os^ 7.308 *sq*.

482 Dans un souci de clarté, il convient de confirmer que l'article 7 des Règles de La Haye, qui scellent la liberté contractuelle « avant-après » – et qui a été à l'art. 91.A, § 7 de la Loi maritime belge – ne fait pas obstacle à l'adoption par les parties à la Convention d'une législation nationale instituant des règles propres relativement à cette période et limitant la liberté contractuelle. Se référant à l'*Harter Act*, le représentant américain a réclamé la reconnaissance de ce principe durant la phase préparatoire de la Convention. Lors de la Conférence diplomatique, le Président Louis Franck a donné la réponse suivante à cette requête : « |...] rien n'empêche les législations nationales de régler comme il leur convient tout ce qui se fait avant ou après, et si par exemple, comme aux États-Unis, il existe une loi imposant certaines restrictions aux droits contractuels, il n'y a pas lieu d'intervenir » (voir *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules,* Anvers, CMI, 1997, p. 670 et 673 (interventions de Beecher), 673 (intervention du Président) et 674 (intervention de Franck)).

7.259. Le scénario qui fait l'objet de la présente discussion pourrait se justifier par une référence à la législation de quelques autres pays comme l'Allemagne[483], la France[484], les pays scandinaves[485] et

---

[483] En principe, dans le droit allemand, le transporteur maritime est, en vertu du § 606 du *Handelsgesetzbuch*, responsable de la perte des marchandises ou des dommages occasionnées à celles-ci dès leur réception et jusqu'à leur livraison. La disposition légale visée s'énonce comme suit :

> *Der Verfrachter ist verpflichtet, beim Einladen, Stauen, Befördern, Behandeln und Ausladen der Güter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren. Er haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten*.

Selon le droit allemand toujours, il existe bien entendu certaines circonstances dans lesquelles la responsabilité du transporteur maritime n'est pas engagée et où celui-ci dispose d'une limitation de responsabilité à hauteur d'un certain montant. Le régime de responsabilité est contraignant, mais pas en ce qui concerne les obligations du transporteur maritime à l'égard des marchandises dans la période qui précède le chargement ou qui suit le déchargement (§ 663(2), 2 HGB). Le transporteur maritime peut se décharger de ces obligations (Rabe, 802-803, n^{os} 6-7 ; voir aussi Puttfarken, 62, n^{os} 166-168). Néanmoins, les clauses d'exonération doivent également être évaluées à l'aune de la *Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG)*. Cette évaluation permet d'interdire l'exonération concernant des dommages occasionnés par des auxiliaires (*Erfüllungsgehilfen*) lorsqu'il est question d'une « *Kardinalpflicht* ». Prendre soin des marchandises confiées est un exemple de *Kardinalpflicht*. Le transporteur reste responsable tant qu'il a la garde des marchandises, y compris quand les dommages sont occasionnés par un manutentionnaire indépendant auquel il a transmis de mauvaises instructions. Par contre, lorsque le manutentionnaire reprend la garde des marchandises, l'exonération par le transporteur maritime est bien valable. Selon Herber, le transporteur maritime reste toutefois tenu, même à ce moment, de sélectionner soigneusement le manutentionnaire et à faire en sorte que la partie intéressée à la cargaison puisse introduire une action en indemnisation à l'encontre du manutentionnaire (Herber, 343-344 ; cf. toutefois Rabe, 565-566, n^{os} 35-37). Si le chargement n'appartient pas aux obligation du transporteur maritime, par exemple en vertu d'une clause « Free in and out », la responsabilité impérative du transporteur maritime ne prend cours, selon le droit allemand, que juste après le chargement, au moment du déliage de la grue à bord du navire. Ce n'est, en effet, qu'à ce moment que le transporteur maritime prend réception des marchandises, sachant que l'on estime que la responsabilité impérative ne peut prendre cours avant la réception par le transporteur maritime. Il est toutefois nécessaire pour cela que la partie intéressée à la cargaison exécute effectivement le chargement, sans quoi une clause FIO donnerait lieu à une limitation inadmissible de la responsabilité du transporteur maritime. La clause FIO sera toujours examinée au cas par cas, en fonction de son contenu réel. Le même régime s'applique *mutatis mutandis* au déchargement dans le port de destination (Rabe, 803, n° 7 ; voir aussi Herber, 255-256). Le droit allemand ne considère donc pas la clause FIO que comme une règle de répartition des coûts ; il s'agit, selon celui-ci, également d'une règle de répartition du risque (Rabe, 431, n° 9). Ce bref aperçu permet de conclure que, concernant les transport sous conditions de ligne, le droit allemand semble fixer des limites à l'exonération du transporteur maritime pour les dommages occasionnés à terre, en particulier dans les cas où ces dommages sont causés par des manutentionnaires indépendants.

[484] L'article 15 de la Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes stipule :

> *Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.*

Cette disposition n'affecte toutefois pas la liberté des parties au contrat de définir contractuellement le moment de réception et de livraison (Bonassies-Scapel, 591, n° 917). Le problème selon lequel certaines opérations portuaires tombent ainsi en dehors du champ d'application du contrat de transport a été résolu en fixant également par la loi la responsabilité du manutentionnaire (voir *supra*, nos 7.232 *sq.*). La responsabilité du transporteur maritime pour la période entre la réception et la livraison – bien que celles-ci soient définissables contractuellement – est décrite plus amplement à l'article 27 de la loi en question. Le caractère contraignant est établi à l'article 29. Une clause qui stipule que la réception n'a lieu qu'au début du chargement et/ou que la livraison a lieu à la fin du déchargement ou après un certain laps de temps après l'arrivée du navire et après le déchargement des marchandises peut toujours être opposée au destinataire, à condition qu'il ait pu, à ce moment, prendre effectivement réception des marchandises (Bonassies-Scapel, 591-592, n° 917, 643-645, n° 1008-1011 et 659-661, n° 1032 ; Rodière-du Pontavice, 339-340, n° 362 ; voir également Tassel, Y., « Transport maritime de marchandises » in Beurier, 397, n° 345.43). La Cour de cassation française a récemment estimé qu'un transporteur maritime n'est pas habilité à invoquer la clause de livraison sous palan pour se décharger de sa responsabilité lorsqu'il n'est pas prouvé que le destinataire avait été informé de l'arrivée des marchandises et était en mesure de les réceptionner (Cass.fr. 22 mai 2007, *DMF* 2007, 811, avec rapport du Conseiller André Potocki et note de Delebecque, Ph., « La clause "sous palan": une clause relative aux obligations parfaitement valable, mais dont l'efficacité dépend du comportement du transporteur » ; *DET* 2008, 75 ; voir aussi Verguts, P., « Actualia rechtspraak artikel 91 van de Zeewet », *RDC* 2008, (581), 588, n° 17).

[485] Conformément à l'article 274, premier alinéa du code maritime norvégien de 1994, le transporteur maritime est responsable des marchandises lorsqu'elles se trouvent sous sa garde dans le port de chargement, durant le voyage et

les États-Unis[486], ainsi qu'au régime prévu par les Règles de Hambourg[487] et les Règles de Rotterdam[488], selon lequel la responsabilité du transporteur est étendue, de manière contraignante

---

dans le port de déchargement. La responsabilité prend cours quand le transporteur maritime, ou quelqu'un agissant en son nom, reçoit les marchandises de l'expéditeur. C'est le cas lorsque les marchandises sont amenées dans un hangar du transporteur maritime ou sur un terrain de ce dernier. Lorsque les marchandises à expédier doivent d'abord être remises à une instance officielle, la période de responsabilité du transporteur maritime commence dès que cette instance lui remet les marchandises (art. 274, deuxième alinéa). La période de responsabilité prend fin lorsque les marchandises sont livrées au destinataire ou sont entreposées pour le compte de ce dernier (en vertu de la loi, du contrat ou d'un usage portuaire en vigueur). Si elles doivent d'abord être remises à une instance officielle, la période de responsabilité prend fin lors de la remise des marchandises à l'instance en question (Falkanger-Bull-Brautaset, 319-320). Les mêmes règles s'appliquent en vertu des nouveaux codes maritimes danois, suédois et finlandais, qui, sur le plan du contenu, sont équivalents au code norvégien. Au sens des textes de loi commentés, il peut être conclu que, dans les pays scandinaves, le transporteur maritime est impérativement responsable à partir de la réception jusqu'à livraison, y compris donc, dans la pratique, pendant la période où les marchandises séjournent dans le port.

[486] Avec le *Harter Act*, les États-Unis ont été l'un des premiers pays au monde à instaurer des dispositions contraignantes concernant le transport de marchandises par voie maritime. L'introduction du COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act*, c'est-à-dire la version américaine des Règles de La Haye) n'a pas eu pour effet d'abroger cette loi ; au contraire, le COGSA prévoit expressément que le *Harter Act* reste d'application durant les périodes précédant le chargement et suivant le déchargement (46 USC § 1311: « *Nothing in this Act shall be construed as superseding any part of [the Harter Act], or of any other law which would be applicable in the absence of this Act, insofar as they relate to the duties, responsibilities, and liabilities of the ship or carrier prior to the time when the goods are loaded on or after the time they are discharged from the ship* »). Le *Harter Act* interdit les clauses exonérant le transporteur maritime de sa responsabilité en cas de perte ou de dommages résultant d'une négligence ou d'une faute, du non-respect de l'obligation de veiller à un chargement, une manutention, une surveillance et un soin adéquats des marchandises transportées, ou du non-respect de l'obligation de veiller à une livraison correcte de ces marchandises (Schoenbaum I, 654-655, § 10-16). Selon le droit américain, il n'est pas possible pour un transporteur maritime de s'exonérer complètement pour les périodes précédant le chargement et suivant le déchargement. Pour ces périodes, les parties peuvent convenir d'un régime contractuel propre et choisir de déclarer le système de responsabilité du COGSA applicable pour ces périodes, mais en veillant toujours à ce que ces règles restent dans les limites fixées par le *Harter Act*. Le cas échéant, le transporteur maritime assume, avant le chargement et après le déchargement, la responsabilité d'un *bailee*, son engagement étant comparable à notre obligation de résultat (Gilmore-Black, 148, § 3-25 ; Schoenbaum I, 655-656, § 10-16 ; voir aussi Gaskell-Asariotis-Baatz, 253, n° 8.12, note de bas de page 18).

[487] En vertu des Règles de Hambourg, le transporteur maritime ne peut exclure sa responsabilité pour l'ensemble de la période durant laquelle il assure la garde des marchandises. De prime abord, la période de responsabilité impérative, aux termes des Règles de Hambourg, est donc plus étendue qu'en vertu des Règles de La Haye et Visby, qui sont transposées dans l'article 91 de la Loi maritime belge. Vu la définition spécifique de la notion de « *delivery* » à l'article 4.2 (b) des Règles de Hambourg, une clause qui présuppose un moment de livraison fictif sera, en vertu de l'article 23.1 des *Rules*, probablement déclarée nulle (Ping-Fat, 21). Le système des Règles de Hambourg présente cependant une importante lacune : il n'y est nulle part stipulé que la réception a lieu avant le chargement et que la livraison a lieu après le déchargement. En application des Règles de Hambourg, la jurisprudence française a déjà admis que la mise à disposition des marchandises qui se trouvent toujours en cale au manutentionnaire monopoliste d'un port tient lieu de livraison. Par conséquent, le transporteur maritime n'a pas été tenu responsable des dommages occasionnés lors du chargement (Bonassies-Scapel, 593, n° 919). Il est pourtant défendable que le capitaine conserve, quoi qu'il en soit, l'autorité sur le chargement et le déchargement de son navire, de sorte que les marchandises demeurent, à partir du début du déchargement jusqu'à la fin du déchargement, sous le contrôle du transporteur maritime. En vertu des Règles de Hambourg, la période de responsabilité impérative de ce dernier s'étendrait, par conséquent, au moins du chargement au déchargement (Bonassies-Scapel, n° 1034). Néanmoins, même en suivant ce raisonnement, la période de responsabilité impérative selon les Règles de Hambourg est seulement égale à celle que stipulent les Règles de La Haye et Visby. Il en est donc conclu que, dans les faits, la responsabilité du transporteur maritime varie peu selon qu'elle découle des Règles de Hambourg ou de celles de La Haye et Visby. D'un point de vue pratique, le transporteur maritime n'aura souvent les marchandises « sous son contrôle », au sens des Règles de Hambourg, que pendant la période allant du chargement au déchargement (Ping-Fat, 21-24 ; cf. Berlingieri, F., « The period of responsibility and the basis of liability of the carrier », in Berlingieri, F. e.a., *The Hamburg Rules: a choice for the E.E.C. ?*, Anvers/Apeldoorn, Maklu, 1994, 87-89). L'art. 7 des Règles de Hambourg contient une disposition relative à la possibilité pour les préposés et entrepreneurs d'invoquer des exonérations et limitations. Cette disposition vaut également pour les acconiers et autres sous-traitants (Gaskell-Asariotis-Baatz, 379, n° 12.6). Une clause contractuelle *Himalaya* n'est donc plus utile que pour les périodes de transport terrestre avant la réception dans le port de chargement et après la livraison dans le port de déchargement (voir Gaskell-Asariotis-Baatz, 379, n° 12.6).

[488] Voir en particulier l'art. 12, intitulé « *Period of responsibility of the carrier* », qui stipule :

ou non, pour couvrir la période entre la réception et la livraison (dont le moment exact peut, dans la plupart des cas, être précisé contractuellement). On peut assurément parler d'une tendance internationale en vue d'améliorer la position de la partie intéressée à la cargaison.

L'alternative abordée ici présente non seulement l'avantage de s'inscrire dans la tendance internationale, mais aussi celui de la simplicité législative relative. Pour la partie intéressée à la cargaison, elle constituerait d'ores et déjà un pas en avant.

7.260. Le scénario décrit n'en comporte pas moins son lot d'inconvénients :
- la partie intéressée à la cargaison voit sa position à l'égard du transporteur maritime améliorée, mais pas sa position à l'égard du manutentionnaire, qui, conformément à la jurisprudence belge dominante, reste hors d'atteinte ;
- la partie intéressée à la cargaison n'est pas certaine de pouvoir introduire son action devant un tribunal belge, sachant qu'elle doit toujours introduire cette action à l'encontre d'un armateur ou propriétaire de navire souvent étranger, avec toutes les difficultés que cela entraîne ;
- les expériences étrangères démontrent qu'un régime légal tel que celui qui est suggéré ici peut toujours être mis à mal par une définition contractuelle des moments de réception et de livraison, de sorte que son effet pratique semble plutôt limité et nécessiterait une formulation de texte bien étudiée ;
- si la définition contractuelle des moments de réception et de livraison était rendue radicalement impossible, la Belgique se trouverait à nouveau dans une position d'exception ;
- il doit être tenu compte du fait que, sous l'effet de la jurisprudence, l'article 91 de l'actuelle Loi maritime n'a qu'un champ d'application restreint (notamment en ce qui concerne le transfert effectif du connaissement à un tiers) ; il convient de veiller à ce que le nouveau régime de responsabilité à introduire éventuellement soit applicable de façon homogène à toutes les situations comparables quant à leur fond ;
- le scénario décrit n'apporte pas de réponse à certains problèmes liés au statut du manutentionnaire ;
- l'insertion adéquate de ce scénario dans l'équilibre navire-cargaison que le Code belge de la Navigation doit caractériser n'est pas aisée.

- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 1 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE DU CONTRAT DE TRANSPORT AU BÉNÉFICE DU MANUTENTIONNAIRE

7.261. Un deuxième scénario consiste en des interventions dans la jurisprudence dominante, qui avantage le manutentionnaire, en matière de quasi-immunité de l'agent d'exécution. La loi pourrait notamment stipuler que les tiers disposent d'une action propre contre le manutentionnaire qui agit au nom du transporteur et a endommagé leurs marchandises. Le

---

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.
2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.
(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.
3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:
(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or
(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

manutentionnaire serait responsable *in solidum* avec le propriétaire du navire et le transporteur maritime à l'égard de la partie intéressée à la cargaison.

La limitation souhaitable de la responsabilité du manutentionnaire pourrait être réalisée en lui octroyant le droit d'invoquer les mêmes moyens de défense que le transporteur maritime[489]. Concrètement, le manutentionnaire pourrait, à l'encontre de la partie intéressée à la cargaison, avancer des exonérations et limitations de responsabilité contenues dans les Règles de La Haye et/ou le connaissement. Les délais de prescription éventuellement applicables au profit du transporteur maritime pourraient également être invoqués par le manutentionnaire. Ceci reviendrait, dans les faits, à instaurer une sorte de clause Himalaya légale. Cette technique a été utilisée dans les Règles de Rotterdam[490]. Bien entendu, le transporteur maritime et le manutentionnaire devraient pouvoir convenir, dans le contrat d'acconage, qui devra, en fin de compte, assumer quelle partie de l'indemnisation due à la partie intéressée à la cargaison.

7.262. L'alternative ici discutée peut être justifiée en se référant au droit étranger, celui des pays voisins en particulier, qui ne connaît pas le vide de responsabilité auquel la partie intéressée à la cargaison est confrontée chez nous. En poursuivant le manutentionnaire local, la partie intéressée à la cargaison pourrait, dans certains cas, agir de manière beaucoup plus économique sur le plan procédural. L'intervention visée permettrait de mieux aligner le droit belge sur la situation des pays voisins. Comme dans d'autres pays, la position du manutentionnaire serait rationalisée par rapport à celle du transporteur maritime. Le scénario présente également l'avantage d'une relative simplicité. En ce qui concerne spécifiquement l'incidence du contrat de transport maritime, ce scénario fait en sorte que la partie intéressée à la cargaison ne puisse plus réclamer au transporteur maritime que ce à quoi elle peut prétendre en vertu du connaissement. La partie intéressée à la cargaison n'est donc pas injustement favorisée par le simple fait que le transporteur maritime fasse appel à un manutentionnaire spécialisé. La clause légale Himalaya visée s'inscrit dans le droit fil de la clause contractuelle du même nom qui a actuellement cours, dont la validité est par ailleurs acceptée dans la plupart des systèmes juridiques étrangers et qui, comme nous l'avons précisé, a également été mentionnée dans les dispositions conventionnelles telles que les Règles de Rotterdam.

7.263. En dépit de ce qui précède, le scénario décrit présente toute une série d'inconvénients. Premièrement, la juste formulation d'un texte de loi national n'est pas aisée en l'absence de précédents. Deuxièmement, la parte intéressée à la cargaison qui, contrairement à ce qui est d'application dans la plupart des autres pays, dispose également d'une action à l'encontre du propriétaire du navire en vertu de l'article 46 de l'actuelle Loi maritime (tout comme d'ailleurs, de la nouvelle disposition proposée dans le Livre bleu 4) bénéficie d'une position particulièrement confortable, car elle pourra, pour des dommages occasionnées sur le quai, poursuivre pas moins de trois parties, à savoir le transporteur maritime contractuel, le propriétaire du navire et le manutentionnaire (du moins lorsque le transporteur maritime est également responsable pour la période « avant-après »). Troisièmement, l'introduction du droit d'action décrit ne suffit pas, en soi, à résoudre certains problèmes relatifs au régime juridique de la manutention.

Ensuite, l'incidence du contrat de transport fait naître de nombreux obstacles. Le quatrième inconvénient est que le résultat de cette incidence dans le chef du manutentionnaire, qui n'est pas partie au contrat en question, n'est ni manifeste ni prévisible. Même si, dans de nombreux cas, le contrat de transport sera soumis au régime légal contraignant, il n'en reste pas moins que le

---

489 Cf. la suggestion, dans un sens comparable, relative aux conditions contractuelles des manutentionnaires dans Kegels, T., « Krisis in de handelsvoorwaarden », exposé lors du congrès de l'APRA de 1992, inédit, 14 p., dont nous remercions l'auteur.

490 Voir art. 19.1, évoqué *supra*, n° 7.214.

manutentionnaire n'exercera aucun contrôle sur le risque de responsabilité qu'il assumera en cas de perte du chargement ou de dommages occasionnés à celui-ci, et que ce risque variera selon la partie intéressée à la cargaison. En fonction des clauses de choix de droit contenues dans le contrat de transport, cette variation sera plus ou moins importante. Cinquièmement, le scénario mène à une fragmentation du régime de responsabilité de la manutention, à des problèmes de délimitation et, finalement, à l'incertitude juridique. Il est logique, en principe, qu'une clause contractuelle ou, le cas échéant, Himalaya ne s'applique que lorsque le manutentionnaire intervient en tant qu'agent d'exécution[491]. Le problème de la délimitation des activités exercées en tant qu'agent d'exécution par rapport à la prestation de services fournie au titre de manutentionnaire, qui forme justement le principal obstacle à la théorie Müller-Thomson[492], demeurerait si la solution décrite ici était choisie. Sixièmement, il faut noter qu'il est difficile, voire impossible, d'appliquer certaines des exonérations typiques du droit maritime aux dommages nés de la manutention et que ces exonérations peuvent engendrer des résultats incertains. Citons, à titre d'exemples, les exonérations pour faute nautique ou mauvaise gestion du navire[493], qui semblent, à première vue, sans intérêt, pour un incendie[494], ce qui soulève la question de savoir si un incendie sur le quai peut également être invoqué en tant que motif d'exonération, pour l'arrêt ou empêchement du travail, « quelle qu'en soit la cause »[495], ce qui confère au manutentionnaire une position extrêmement confortable, et pour l'insuffisance d'emballage ou de marques[496], que le manutentionnaire est parfois lui-même chargé d'apposer. L'application de la limitation de responsabilité par colis s'avèrerait problématique lorsque les dommages sont justement occasionnés lors du conditionnement des colis (par exemple, le placement de sacs ou de fûts sur une palette). Un huitième obstacle concerne l'application de moyens de défense propres au droit maritime à des sinistres occasionnés lors du chargement ou du déchargement d'un camion, d'un wagon ferroviaire ou d'un bateau de navigation intérieure poserait des problèmes. Intégrer dans la loi des exonérations et limitations de responsabilité différentes en fonction du type de moyen de transport impliqué dans le sinistre compliquerait considérablement le régime légal. Qui plus est, un sinistre survenu lors du transbordement direct d'un moyen de transport à l'autre engendrerait un problème insoluble. Il convient aussi de répondre à la question de savoir quel régime de responsabilité appliquer en cas de chargement d'un conteneur LCL. Une neuvième difficulté est la nécessité de limiter, dans la loi, la possibilité pour le manutentionnaire d'invoquer les moyens de défense du transporteur maritime, car certains de ces moyens tendraient à conférer, de fait, une nouvelle immunité à ce prestataire de services. L'exemple le plus évident en est la *Period of Responsibility Clause*. Si le manutentionnaire peut, sur la base d'une telle clause, s'exonérer pour des dommages occasionnés avant le chargement ou après le déchargement, l'intervention légale visée ne modifierait en rien le principe de séjour sur le quai à ses propres risques et serait plutôt vaine[497]. Même à la lumière des Règles de Rotterdam, s'engager dans cette voie semblerait pour le moins curieux[498]. Nous pouvons d'ailleurs nous demander s'il serait sage d'extraire la disposition relative aux *maritime performing parties* du contexte complexe des Règles de Rotterdam pour l'intégrer anticipativement dans le droit belge. Ajoutons que les Règles de Rotterdam ont elles-mêmes un champ d'application limité[499], de sorte que l'introduction de la disposition qu'elle contient au sujet de la responsabilité de la *maritime performing party* se traduirait probablement par un manque d'homogénéité. Des remarques analogues peuvent être formulées à l'égard de la

491 Voir, par ex., *supra*, n° 7.228 concernant le droit anglais.
492 Voir *supra*, n^os^ 7.192-7.193.
493 Art. 4.2(a) HVR ; art. 91.A, § 4, 2°, a) de la Loi maritime.
494 Art. 4.2(b) HVR ; art. 91.A, § 4, 2°, b) de la Loi maritime.
495 Art. 4.2(j) HVR ; art. 91.A, § 4, 2°, j) de la Loi maritime.
496 Art. 4.2(n) et (o) HVR ; art. 91.A, § 4, 2°, n) et o) de la Loi maritime.
497 Cf. le raisonnement dans Tetley MCC II, 1859 et 1863.
498 Voir art. 19.1 j° art. 12.3.
499 Voir en particulier les art. 5, 6, 80 et 81, et, de manière générale, Hoeks, M.A.I.H., « De actieradius van de Rotterdam Rules », in van der Ziel, G.J. e.a., *Rotterdam Rules en Boek 8* BW, Deventer, Kluwer, 2010, 23-50.

Promise Not To Sue Clause, de la *Circular Indemnity Clause* et de la clause attributive de juridiction. Citons comme dixième point le fait que les moyens de défense offerts par le contrat de transport et son régime légal sont difficilement applicables aux situations où des dommages sont occasionnés au navire en présence d'une clause FIO.

7.264. Il semble, à la lumière des difficultés esquissées, que l'option d'octroyer à la partie intéressée à la cargaison un droit d'action légal à l'encontre du manutentionnaire agent d'exécution, supposant pour ce dernier la possibilité de puiser des moyens de défense dans le contrat de transport, ne serait pas aisément réalisable sur le plan légistique, produirait des résultats incertains et non homogènes et constituerait par conséquent un choix politiquement discutable et moins efficace.

- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 2 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE DU CONTRAT DE MANUTENTION AU BÉNÉFICE DU MANUTENTIONNAIRE

7.265. Selon un deuxième scénario de droit d'action, le manutentionnaire agent d'exécution pourrait faire appel à des moyens de défense puisés dans le contrat d'acconage qu'il a conclu avec le transporteur maritime. Les inconvénients de ce régime sont en fait les mêmes que ceux du scénario précédent. La conception alternative de l'incidence du contrat entraîne, elle aussi, quelques difficultés. Pour le manutentionnaire, elle présente l'avantage de faire en sorte que ses exigences soient satisfaites et de lui permettre de mieux évaluer son risque de responsabilité. Cette fois, c'est la partie intéressée à la cargaison, cependant, qui est confrontée à l'incertitude juridique. Lors de la conclusion de son contrat, elle n'a, en principe, aucune connaissance du contrat d'acconage. En outre, les contrats d'acconage peuvent, en pratique, présenter des différences importantes. Une situation dans laquelle les droits de la partie intéressée à la cargaison sont soumis à des fluctuations substantielles sous l'influence de négociations entre les acconiers individuels et les armateurs n'est pas acceptable. De la perspective de l'assurance également, cette situation n'est, par conséquent, pas confortable. Par ailleurs, des problèmes surviennent souvent – du moins, en vertu du droit actuel – au niveau de la validité des conditions générales des manutentionnaires[500], qui empêchent aussi le prestataire de services en question de bénéficier de la sécurité juridique. Un dernier inconvénient est que l'incidence du contrat d'acconage est assez rarement acceptée dans la jurisprudence étrangère[501]. L'introduction d'un tel régime dans la législation belge créerait donc une situation d'exception.

- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 3 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE ALTERNATIVE DU CONTRAT DE TRANSPORT OU DE MANUTENTION AU BÉNÉFICE DU MANUTENTIONNAIRE

7.266. Sélectionner ce scénario reviendrait à se fonder, selon les circonstances de chaque cas spécifique, soit sur l'effet du contrat de transport, soit sur celui du contrat d'acconage. Cette option peut d'ores et déjà être abandonnée, car elle générerait encore plus d'insécurité juridique que les deux scénarios précédents. Les critères de choix à prendre en considération manquent d'ailleurs singulièrement de clarté[502].

---

[500] Voir Livre bleu 2.

[501] Voir, en particulier, *supra*, n° 7.244 concernant le droit néerlandais.

[502] Cf., pourtant, la position de Claeys, discutée *supra*, n° 7.197.

- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 4 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC INCIDENCE COMBINÉE DES CONTRATS DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION AU BÉNÉFICE DU MANUTENTIONNAIRE

7.267. Un quatrième scénario de droit d'action impliquerait que le manutentionnaire, en fonction de la position qui est la plus avantageuse pour lui, puisse puiser des moyens de défense aussi bien dans le contrat de transport que dans le contrat de manutention. Cette option s'avère compliquée et son issue pour la partie intéressée à la cargaison est imprévisible et très désavantageuse. Ce scénario doit dès lors également être rejeté.

- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 5 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC DES MOYENS DE DÉFENSE LÉGAUX AUTONOME AU BÉNÉFICE DU MANUTENTIONNAIRE

7.268. Un cinquième et dernier scénario de droit d'action pourrait consister en l'élaboration d'un régime légal belge spécifique. La mise en place d'un droit d'action à l'encontre du manutentionnaire-agent d'exécution pourrait, sur le plan du contenu, reposer sur une combinaison d'éléments d'autres scénarios possibles, qui, en ce qui concerne particulièrement la possibilité pour le manutentionnaire d'invoquer un certain nombre de moyens de défense neutres en termes de modes de transport ou uniformes, s'inscrit autant que possible dans le prolongement des régimes en vigueur au niveau international. Les moyens de défense ne devraient pas être empruntés à d'autres contrats mais découler du régime légal proprement dit.

7.269. Vu les objections que soulèvent les alternatives susmentionnées, cette option mérite, en tout cas, la préférence en ce qui concerne le droit d'action. Le régime légal autonome, en ce compris les moyens de défense du manutentionnaire, serait clair pour toutes les parties et prévisible en termes de résultats. Toutefois, cette option ne permet pas non plus de combler certaines autres lacunes du statut de la manutention. C'est pourquoi nous proposons ci-après d'élaborer ce scénario en tant que composante d'un régime légal intégral.

- SCÉNARIO DE DROIT D'ACTION 6 : INTRODUCTION D'UNE RESPONSABILITÉ IMPÉRATIVE DU MANUTENTIONNAIRE AGENT D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DE TIERS, AVEC MOYENS DE DÉFENSE AUTONOMES ET INCIDENCE COMPLÉMENTAIRE DU CONTRAT DE TRANSPORT ET/OU DU CONTRAT DE MANUTENTION AU BÉNÉFICE DU MANUTENTIONNAIRE

7.270. Afin d'éviter les désavantages des scénarios impliquant l'incidence des contrats ainsi que de difficiles problèmes d'interprétation liés à la combinaison des dispositions légales et contractuelles, il est souhaitable que le régime légal autonome exclue expressément toute incidence des contrats. Autrement dit, un scénario de combinaison permettant au manutentionnaire d'invoquer, en premier lieu, les exonérations et limitations légales et, complémentairement, si elles lui offrent une meilleure protection, les exonérations et limitations contenues dans les contrats de transport et de manutention doit être rejeté pour sa complexité et sa difficulté à être appliqué.

- SCÉNARIO INTÉGRAL 1 : INTRODUCTION D'UN RÉGIME INTÉGRAL IMPERATIF POUR LE STATUT DU MANUTENTIONNAIRE SUR LA BASE DE LA CONVENTION OTT

7.271. Dans cette hypothèse, le législateur belge pourrait mettre au point, pour le manutentionnaire, un régime de responsabilité totalement distinct et contraignant qui reprend les principes de la Convention OTT[503] (ou s'en inspire).

7.272. Il serait, à première vue, possible de justifier cette solution, car il est fait référence à une convention internationale existante et relativement récente, qui est le fruit d'une préparation approfondie. Un autre avantage de ce scénario réside dans la simplicité relative du travail législatif, car l'opération consisterait à incorporer dans la législation belge un régime de responsabilité international existant. En outre, la Convention OTT sert aussi bien les intérêts de la partie concernée par la cargaison – qui bénéficie d'un régime juridiquement sûr et équilibré – que ceux du transporteur – qui peut introduire une action récursoire à l'encontre du *terminal operator* – et du *terminal operator* lui-même – qui dispose d'une limitation de responsabilité manifeste[504].

7.273. Cette option n'est pourtant pas dépourvue d'inconvénients. Premièrement, la Convention OTT rencontre peu de succès au niveau international, n'est pas encore entrée en vigueur et n'a pas été adoptée par les pays voisins. Deuxièmement, la Convention s'inscrit dans la lignée des Règles de Hambourg, qui jouissent d'un soutien tout aussi réduit. Troisièmement, en raison notamment des limites de responsabilité plutôt élevées, le système serait assez peu attrayant pour les manutentionnaires opérant dans les ports belges. Quatrièmement, il n'a, à ce jour, trouvé aucun soutien dans les secteurs concernés, et les parties intéressées à la cargaison n'en sont pas davantage demandeuses. Lors de la première consultation, personne ne s'est exprimé en faveur d'un alignement du droit belge sur la Convention OTT. Compte tenu de ces inconvénients, ce scénario n'est pas recommandable.

- SCÉNARIO INTÉGRAL 2 : INTRODUCTION D'UN RÉGIME INTÉGRAL IMPERATIF POUR LE STATUT DU MANUTENTIONNAIRE INSPIRÉ DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE

7.274. Ce scénario impliquerait l'introduction d'un régime distinct et global pour le statut de droit privé du manutentionnaire fortement ou quelque peu inspiré de la législation en vigueur en France. Un tel régime légal pourrait inclure notamment :
- le principe du caractère impératif du régime légal ;
- une description du champ d'application du régime légal (uniquement pour la manutention maritime ou aussi pour la manutention non maritime) ;
- une description des tâches du manutentionnaire (éventuellement avec une référence explicite aux usages portuaires) ;
- une délimitation de la responsabilité du manutentionnaire (devoir de diligence, obligation de résultat ou de moyen, référence éventuelle au dépôt) ;
- des exonérations de responsabilité au profit du manutentionnaire ;
- une limitation de responsabilité au bénéfice du manutentionnaire (y compris à l'égard du navire en cas de clause FIO) ;
- une disposition fixant le droit d'action, qui impliquera naturellement une dérogation fondamentale au régime français (attribution d'un droit d'action aux préjudiciés autres que le commettant) ;
- un délai de prescription court ;

---

503 Concernant la Convention OTT, voir *supra*, n° 7.213.
504 Cf. Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. et Corneloup, S., *Droit du commerce international,* Paris, Dalloz, 2010, 458, n° 634.

- un régime relatif au droit de rétention du manutentionnaire ;
- un régime de DIP explicite.

7.275. Le scénario intégral selon le droit français est défendable lorsque l'on se réfère aux nombreux problèmes qui se sont posés en Belgique au sujet du statut de droit privé du manutentionnaire et qui nécessitent une solution. Autrement dit, le grand avantage est que l'instauration d'un régime de responsabilité adéquat peut aller de pair avec un rétablissement de la sécurité juridique concernant de très nombreux aspects du statut du manutentionnaire et ainsi déboucher sur un ensemble équilibré. L'expérience française (la jurisprudence et la doctrine, surtout) peut être mise à profit lors de l'élaboration des textes. Le texte de loi peut reprendre certaines dispositions françaises mais peut et doit, bien entendu, être ajusté à la situation belge. L'exemple français a également fait l'objet de commentaires positifs dans certaines doctrines étrangères.

7.276. Au nombre des inconvénients, nous pouvons tout d'abord citer l'étendue et le degré de détail de la réglementation à rédiger. Ensuite, il existe un risque d'immobilisme législatif au niveau de certaines dispositions relatives à des questions qui, dans les faits, sont tributaires de l'évolution de la situation (par exemple, la description des tâches du manutentionnaire). Par ailleurs, la législation française est plutôt isolée sur la scène internationale et fait même l'objet d'un nombre croissant de critiques en France. Elle s'inscrit dans la lignée de la jurisprudence Müller-Thomson belge, qui doit justement être corrigée. Enfin, il ne sera pas possible d'éviter le développement d'une nouvelle jurisprudence concernant l'interprétation de la législation à élaborer. Vu ces inconvénients, cette option doit, elle aussi, être rejetée.

- SCÉNARIO INTÉGRAL 3 : INTRODUCTION D'UN RÉGIME INTÉGRAL IMPERATIF POUR LE STATUT DU MANUTENTIONNAIRE SUR LA BASE D'UN MODÈLE PROPRE

7.277. Compte tenu des objections émises ci-dessus à l'encontre des autres scénarios, une solution évidente consiste en l'élaboration d'un régime légal intégral spécifiquement belge. Celui-ci pourrait s'appuyer sur une combinaison d'éléments tirés d'autres scénarios possibles, qui fasse, quoi qu'il en soit, bénéficier le manutentionnaire d'une protection légale autonome, élimine expressément toute possibilité d'incidence tant du contrat de transport que du contrat de manutention et, sur le fond, s'inscrit autant que possible dans le prolongement des réglementations en vigueur au niveau international. Au-delà de la responsabilité du manutentionnaire, quelques aspects secondaires devraient pouvoir être réglés.

Telles doivent donc être les composantes d'une telle réglementation :
- un régime relatif au champ d'application ;
- l'établissement du caractère impératif partiel du régime légal ;
- en complément au régime général d'autorégulation, un cadre juridique pour l'établissement de règlements de quai et de terminal ;
- une description élémentaire des droits et obligations des parties à un contrat de manutention ;
- un régime de responsabilité du manutentionnaire pour la perte du chargement ou les dommages causés à celui-ci et en cas de retard ;
- l'attribution à des tiers du droit d'introduire une action à l'encontre d'une entreprise de manutention, ce qui permettra de combler le vide juridique en matière de responsabilité et de se rapprocher du droit des pays voisins ;
- l'opposabilité par le manutentionnaire d'un certain nombre de moyens de défense légaux, neutres en termes de mode de transport ou uniformes, conformes aux régimes en vigueur sur le plan international, en particulier celui du droit maritime ;
- un régime de responsabilité du manutentionnaire pour les dommages aux moyens de transport ;

- un régime relatif au droit de rétention du manutentionnaire ;
- un régime relatif au droit du manutentionnaire à prendre des mesures en matière de marchandises à risque et de biens sans maître, permettant, par exemple, de vendre les conteneurs abandonnés ;
- un régime concernant la prescription des actions ;
- un régime restreint de droit international privé.

Ce type de régime légal intégral est aussi prévisible que possible pour toutes les parties concernées et contribue, de ce fait, à l'assurabilité des risques.

E) CONCLUSION

7.278. L'actuel régime juridique relatif à la manutention ne correspond plus à la réalité des activités portuaires. L'insécurité juridique règne en ce qui concerne la validité de l'autorégulation et la qualification du contrat de manutention. Le vide juridique en matière de responsabilité au préjudice des parties intéressées à la cargaison, qui résulte de l'arrêt dit de l'acconier, des usages portuaires et des clauses de connaissement, ne peut perdurer. Les usages portuaires et la jurisprudence qui s'y rapporte en ce qui concerne la quasi-immunité du manutentionnaire se sont développés dans un contexte juridique et économique fondamentalement différent de l'actuel et doivent aujourd'hui, à divers égard, être considérés comme dépassés. Tant chez les praticiens du droit général des obligations que chez les juristes maritimes et dans les entreprises, la quasi-immunité du manutentionnaire fait l'objet de critiques de plus en plus vives. Qui plus est, le droit belge actuel diffère du régime de responsabilité du manutentionnaire en vigueur dans la plupart des pays voisins. Le vide juridique en matière de responsabilité rencontré en Belgique n'existe pas dans les pays limitrophes. Dans ces pays, les parties intéressées à la cargaison disposent, il est vrai à des conditions divergentes, d'une action en responsabilité directe à l'encontre du manutentionnaire. La France est le seul pays dans lequel la manutention est soumise à un régime légal impératif qui, par principe, canalise les actions vers le donneur d'ordre du manutentionnaire, sans pour autant immuniser totalement ce dernier. Ajoutons que des zones d'ombre subsistent actuellement en Belgique, tant en ce qui concerne l'intervention de l'entreprise de manutention lors de la réception, pour le compte des parties intéressées à la cargaison, de marchandises sortantes, que pour ce qui est des procédures portuaires relatives aux marchandises entrantes. Enfin, le manutentionnaire dispose, aux termes du droit actuel, d'un instrument de gestion imparfait.

7.279. Les constatations ci-dessus démontrent la nécessité d'un nouveau régime légal pour la responsabilité du manutentionnaire, ainsi que quelques questions secondaires importantes.

À l'issue d'une analyse comparative des scénarios d'adaptation possibles, la préférence est donnée à l'introduction d'un régime légal belge spécifique et intégral en matière de manutention qui, dans la mesure du possible, s'inscrit dans le prolongement des régimes internationaux actuels et est prévisible par toutes les parties concernées.

Les composantes d'une telle réglementation doivent inclure :
- un régime relatif au champ d'application ;
- l'établissement du caractère impératif partiel du régime légal ;
- en complément au régime général d'autorégulation, un cadre juridique pour l'établissement de règlements de quai et de terminal ;
- une description élémentaire des droits et obligations des parties à un contrat de manutention ;
- un régime de responsabilité du manutentionnaire pour la perte du chargement ou les dommages causés à celui-ci et en cas de retard ;

- l'attribution à des tiers du droit d'introduire une action à l'encontre d'une entreprise de manutention, ce qui permettra de combler le vide juridique en matière de responsabilité et de se rapprocher du droit des pays voisins ;
- l'opposabilité par le manutentionnaire d'un certain nombre de moyens de défense légaux, neutres en termes de mode de transport ou uniformes, conformes aux régimes en vigueur sur le plan international, en particulier celui du droit maritime ;
- un régime de responsabilité du manutentionnaire pour les dommages aux moyens de transport ;
- un régime relatif au droit de rétention du manutentionnaire ;
- un régime relatif au droit du manutentionnaire à prendre des mesures en matière de marchandises à risque et de biens sans maître ;
- un régime concernant la prescription des actions ;
- un régime restreint de droit international privé.

B. LE NOUVEAU RÉGIME PROPOSÉ

B.1. ARTICLE 7.1. DÉFINITIONS [NOTIONS DE CONTRAT DE MANUTENTION, MANIPULATION DES MARCHANDISES ET ZONE PORTUAIRE]

A) TEXTE DE LOI

7.280.

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Définitions

Article 7.1. Définitions

Dans le présent Code, il faut entendre par :
2° « contrat de manutention » : le contrat par lequel un prestataire de services qui agit dans l'exercice de son activité habituelle ou sa profession, appelé « manutentionnaire », s'engage exclusivement ou principalement envers un donneur d'ordre à la manipulation de marchandises ;
3° « manipulation de marchandises » : l'exécution, dans une zone portuaire, de services matériels liés au transport ou logistiques et concernant des marchandises, dont :
a) leur chargement, déchargement, entreposage, dépôt, arrimage, trimmage, fardage, tri, emballage, mise sous scellés, accorage et désaccorage, ainsi que l'entretien, la réparation et la gestion des conteneurs ;
b) leur entreposage, gestion et traitement dans le cadre de la gestion des stocks, du traitement des commandes, de la distribution et des autres formes de services logistiques ;
4° « zone portuaire » : toute zone :
a) directement contiguë, d'un point de vue spatial, à un lieu de chargement ou de déchargement de navires ou bateaux ; ou
b) qui se situe dans une zone délimitée par le Roi en vue de l'application du présent Code, à l'intérieur ou à proximité d'un port ou d'une voie navigable et, à défaut d'arrêté

contraire, toute zone portuaire au sens de l'article 1er de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire ;

B) COMMENTAIRE

7.281. La définition, reprise dans l'article proposé, du concept de contrat de manutention est indispensable en vue de la délimitation du champ d'application du Chapitre 4 du Titre 5 du Livre 3 de l'Ébauche de Code belge de la Navigation, qui décrit le contrat de manutention comme un nouveau type de contrat nommé. Cette définition s'inspire partiellement de celle de l'« exploitant de terminal de transport » de la Convention OTT[505], bien qu'elle en diffère sensiblement. Elle est, inévitablement, assez détaillée afin qu'il soit possible d'opérer une distinction avec d'autres contrats apparentés, en particulier les contrats de transport. Il convient également de distinguer la manutention du louage pur et simple d'engins de manutention sans opérateur ou d'espaces d'entreposage.

7.282. Bien que la définition susmentionnée ne déroge pas, dans les faits, à la signification de ce concept dans le langage courant, certaines de ses composantes méritent une clarification. Tout d'abord, il est délibéré que la notion de marchandises ne soit pas plus amplement décrite. Elle doit, par conséquent, être interprétée au sens large ; cette notion peut s'appliquer, par exemple, à des animaux vivants et des conteneurs vides. Ensuite, la définition ne se limite pas à la manutention maritime, c'est-à-dire à la manutention relative au transport par navire. Dans la plus ou moins comparable législation française relative au contrat de manutention, une limitation de ce type est bien présente, bien qu'elle soit difficilement applicable dans la pratique et vertement critiquée dans la doctrine[506]. Encore plus importante est la nécessité d'uniformiser autant que possible le régime de responsabilité relatif à la manutention. En réalité, les opérations de chargement et de déchargement de navires, bateaux de navigation intérieure, camions et wagons ferroviaires s'interpénètrent en permanence, de sorte qu'il est difficilement justifiable d'introduire des règles de responsabilité différentes en fonction du moyen de transport utilisé[507]. En outre, une telle scission donnerait lieu à des litiges incessants, par exemple en cas de transbordement direct d'un navire à un train, d'un navire à un bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de navigation intérieure à un camion. C'est la raison pour laquelle il est opté pour un régime uniforme quel que soit le mode de transport.

7.283. Par ailleurs, un principe de délimitation territoriale est néanmoins introduit, en ce sens que le régime légal proposé ne concerne que des contrats qui ont exclusivement ou principalement trait à la manutention en zones portuaires. Cette dernière notion est toutefois définie de manière large.

Ces zones comprennent, en premier lieu, chaque zone « directement contiguë, d'un point de vue spatial, à un lieu de chargement ou déchargement de navires ou bateaux » (3°, a)). Il s'agit de tous les quais, terminaux et autres lieux d'entreposage qui jouxtent une halte nautique pour navires et

---

505 L'art. 1er de la Convention OTT s'énonce comme suit :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage.

Concernant la Convention OTT, voir *supra*, n° 7.213.

506 Voir *supra*, n° 7.234.

507 Voir *supra*, nos 7.192-7.193.

bateaux de navigation intérieure. Cette notion couvre donc également les terminaux de navigation intérieure situés le long des fleuves et canaux. Pour interpréter cette disposition, on peut tout d'abord se référer aux définitions des notions d'« installation portuaire » et d'« interface navire/port » dans la réglementation relative à la sûreté des navires et des installations portuaires. Les définitions visées s'énoncent comme suit :

> *« Installation portuaire » : un emplacement où a lieu l'interface navire/port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas*[508].
>
> *« Interface navire/port » : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire*[509].

Les zones visées dans la disposition proposée sont toutefois plus larges, en ce sens qu'elles englobent les espaces jouxtant immédiatement l'interface navire/port en question, sur lesquels les marchandises sont manipulées. Lorsque, du côté terrestre, le terminal est séparé d'un de ses dépôts par la voie publique, ce dépôt ne fait plus partie de la zone portuaire au sens de la disposition proposée (à moins qu'il s'agisse d'un dépôt appartenant, comme expliqué ci-avant, à une zone portuaire délimitée par arrêté royal).

En outre est considérée comme une zone portuaire toute zone « qui se situe dans une zone délimitée par le Roi en vue de l'application du présent Code, à l'intérieur ou à proximité d'un port ou d'une voie navigable et, à défaut d'arrêté contraire, toute zone portuaire au sens de l'article 1er de la loi du 8 juin 972 organisant le travail portuaire » (3°, b)). Le but est ici de conférer au Roi la compétence de délimiter spécifiquement certaines zones portuaires. À moins qu'il ne soit procédé à une délimitation explicitement dérogatoire, les zones portuaires complètes telles que déjà délimitées pour l'application de la loi organisant le travail portuaire sont, dans tous les cas, considérées comme des zones portuaires au sens du Code belge de la Navigation[510]. Ce choix se justifie par le fait qu'un régime juridique spécifique s'applique déjà dans les zones portuaires au sens de la loi organisant le travail portuaire, que ces zones sont décrite de manière très large, ce qui garantit l'homogénéité du régime juridique, et que l'organisation du travail dans la sphère de la loi organisant le travail portuaire est tellement spécifique qu'elle justifie elle aussi un régime de responsabilité particulier[511]. Cette considération est parfaitement illustrée par le fait que les conditions générales applicables à la manutention dans le port d'Anvers se réfèrent explicitement à la délimitation au sens de la loi organisant le travail portuaire[512]. D'autres délimitations réglementaires des zones portuaires sont moins pertinentes[513]. Par ailleurs, les Règles de Rotterdam établissent également un régime de responsabilité particulier pour la manipulation de marchandises dans les ports[514]. Une délimitation territoriale du champ d'application se justifie dès lors pleinement. À cela s'ajoute le fait que les prestataires de services concernés choisissent volontairement de s'établir dans une zone portuaire déterminée et que, dans la plupart des cas, leurs sous-traitants ont également le choix entre différents ports nationaux ou étrangers.

---

508 Art. 2.11 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (*J.O.U.E.* 29 avril 2004, L 129/6) et Titre 1.9 du Chapitre XI-2 de l'Annexe à la Convention SOLAS.

509 Art. 2.12 du règlement (CE) n° 725/2004 et Titre 1.8 du Chapitre XI-2 de l'Annexe à la Convention SOLAS.

510 Tous les dépôts et entrepôts appartiennent à ces zones portuaires, qu'ils se trouvent ou non le long de l'eau.

511 Les deux cas sont valables sans préjudice des problèmes juridiques spécifiques au régime de la loi organisant le travail portuaire (voir Livre bleu 1, 197, n° 1.242).

512 Voir art. 2 des conditions ABAS-KVBG (version de 2009).

513 Voir, par ex., l'A.R. du 2 février 1993 dressant la liste des ports et de leurs dépendances transférés de l'État à la Région flamande (***M.B.*** 4 mars 1993).

514 Voir en particulier l'art. 19 ; voir *supra*, n° 7.214.

7.284. La définition vise aussi les activités de manutention exécutées à bord des navires amarrés dans une zone portuaire ou qui y mouillent.

7.285. L'article 7.16, § 12 commenté ci-dessous contient une disposition particulière relative à la portée territoriale des effets de la disposition sur les règlements de terminal.

7.286. Les articles 7.18, § 11 et 7.19, § 6 présentés ci-après contiennent des dispositions particulières relatives à la portée territoriale des effets des nouveaux régimes de responsabilité.

7.287. Selon le texte proposé, la notion de manutention englobe l'exécution, dans une zone portuaire, de « services matériels liés au transport ou logistiques et concernant des marchandises ».

Le mot « matériels » indique que le manutentionnaire ne propose normalement pas – ou du moins pas à titre principal – des services intellectuels. Le marquage et le contrôle des marchandises sont des exemples de services intellectuels complémentaires. Lorsqu'un *terminal operator*, dans le cadre de la mission première, offre à son commettant de tels services complémentaires, l'ensemble du mandat passe sous le régime légal du contrat de manutention. Lorsqu'une entreprise spécialisée, éventuellement pour le compte d'un manutentionnaire, exécute des activités de marquage et de contrôle, ces activités, en tant que telles, ne relèvent pas de ce régime.

Par ailleurs, les services doivent, par nature, être soit « liés au transport », soit « logistiques ».

Le premier concept cité indique clairement que la manutention ne contient pas d'activités de transport proprement dites. Lorsqu'une entreprise de manutention conclut un contrat qui porte principalement sur une mission de transport, ce contrat est un contrat de transport et non un contrat de manutention, même lorsqu'il s'agit uniquement de transport entre des terminaux au sein d'une zone portuaire. Ce contrat est soumis à la législation relative au type de contrat de transport concerné[515], et non au Chapitre de l'Ébauche du Code belge de la Navigation consacré au contrat de manutention. De toute évidence, un déplacement de marchandises au sein d'un même terminal dans le cadre d'activités de manutention ne constitue pas une telle mission de transport. Le chargement et déchargement d'un conteneur, y compris en-dehors du cadre d'un transport préalable ou subséquent, peut également constituer une forme de manutention.

Le fait qu'un transporteur maritime procède, dans l'exécution de son contrat de transport, à un entreposage de marchandises pour une courte durée ne modifie en rien sa position de transporteur.

Lorsqu'un agent maritime ou expéditeur se charge de ce type de prestation de services complémentaire dans le cadre de sa mission principale, son contrat d'agence maritime ou d'expédition n'en deviendra pas davantage un contrat de manutention. À cet égard, il convient également de souligner les mots « exclusivement ou principalement » contenus dans l'article 7.1, 2° proposé. Le prestataire de services qui assure des activités de manutention à titre secondaire est néanmoins soumis aux règles impératives du Chapitre 2 du Titre 6 relatives à la responsabilité à l'égard de tiers en ce qui concerne les dommages au chargement (art. 7.18) et aux moyens de transport (art. 7.19). Par ailleurs, il bénéficie de compétences particulières en ce qui concerne les marchandises à risque (art. 7.21) et les biens sans maître (art. 7.22), ainsi que d'un droit de rétention (art. 7.23).

[515] Voir à ce sujet le Livre bleu 6.

7.288. La teneur du point 2° indique que non seulement la manutention liée au transport ou la manutention *stricto sensu* est visée mais également le domaine, au sens large, de la prestation de services logistiques, qui couvre notamment ce qu'on appelle la *physical distribution*[516]. Lorsque la manutention proprement dite va de pair avec des activités de traitement, telles que l'emballage, le tri ou d'assemblage, et des prestations de services intellectuels, tels que la gestion des stocks et des commandes, cet ensemble de services reste soumis au régime ici introduit. Cette option concorde avec la réalité économique et les conditions générales élaborées par les prestataires de services concernés eux-mêmes[517].

7.289. La manipulation matérielle de marchandises doit néanmoins en rester la composante principale. Une entreprise qui déploie, au sein d'une zone portuaire, des activités industrielles, impliquant la transformation de matières premières en produits semi-finis ou finis (par exemple, une aciérie ou une usine automobile) ne relève pas, en principe, du régime du contrat de manutention, même lorsque les matières premières et produits concernés doivent être chargés, déchargés ou entreposés. Le cas échéant, il s'agira, la plupart du temps, de manipulations en gestion propre ou pour le propre compte de l'entreprise, de sorte que ces activités ne soulèveront pas si fréquemment des questions de responsabilité. Cependant, de toute évidence, si l'usine confie sa manutention à une entreprise de manutention spécialisée, le régime légal du contrat de manutention s'appliquera bel et bien.

7.290. Dans tous les cas, il doit s'agir d'opérations matérielles « concernant des marchandises ». Les contrats relatifs à la gestion d'un terminal à passagers ne sont pas inclus, même lorsque l'exploitant du terminal assure également la gestion des bagages. Lorsque l'exploitant d'un terminal mixte passagers-marchandises traite des marchandises, il est, pour ces opérations, soumis au régime de la manutention.

7.291. Le point 2° stipule clairement qu'il doit s'agir de services de manutention fournis par un agent qui agit dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession[518]. Par conséquent, les services de manutention occasionnels fournis par un particulier ne relèvent pas du régime légal introduit ici.

Le fait que certains services soient offerts gratuitement (par exemple, l'entreposage de courte durée sur le quai) n'empêche pas, bien entendu, qu'il s'agit d'activités de manutention professionnelles[519].

---

516 Voir, à ce propos, Haak-Zwitser, 573-577. L'art. 1.6 des *Nederlandse Physical Distribution Voorwaarden* de la SVA définit la « *Physical Distribution* » comme suit :

> *een samenhangende reeks van werkzaamheden zoals vervoer, inslag, opslag, uitslag, voorraadbeheer, orderbehandeling, orderverzameling, verzendgereed maken, facturering, met betrekking tot zaken alsmede de hiermede verband houdende informatie-uitwisseling en het beheer daarvan, voorzover deze tussen de opdrachtgever en de physical distributor zijn overeengekomen.*

517 Ainsi l'art. 1.6 des Algemene Logistieke Voorwaarden, rédigées par BELOTRA/FEBETRA/KVBG, contient la définition suivante du concept de prestation de services logistiques (« *Logistieke Dienstverlening* ») :

> *alle overeengekomen prestaties van welke aard ook die verband houden met de behandeling en distributie van goederen zo o.m. doch niet beperkt tot ontvangst inslag, opslag, uitslag, voorraadbeheer, orderbehandeling, verzendgereed maken, facturering, met betrekking tot goederen alsmede de hiermede verband houdende informatieuitwisseling en het beheer daarvan, douane opdrachten, fiscale vertegenwoordiging, ...*

Concernant la notion de « logistique », cf. notamment Bugden, P.M. et Lamont-Black, S., *Goods in transit and Freight Forwarding,* Londres, Sweet & Maxwell/Thomson Reuters, 2010, 362-363, n° 17-44 ; Knorre-Demuth-Schmid, 12, n° 49.

518 Cf. *supra*, n° 7.125.

519 Cf., au sujet de la Convention OTT, Sekolec, J., « Comments on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade », 1991, in *International conference on current issues in maritime transportation. Genoa, 22nd June 1992,* reprint from *Il Diritto Marittimo*, 1992, (1051), 1056, n° 18.

7.292. Bien que les définitions proposées s'inspirent à titre subsidiaire de la description des zones portuaires au sens de la législation relative au travail portuaire, elles n'ont, en tant que telles, pas le moindre impact sur les notions utilisées dans le cadre de la présente législation. L'usage du terme « logistique » est, lui aussi, totalement indépendant de la terminologie correspondante, employée dans le cadre de la législation sur le travail portuaire[520].

La définition ici utilisée de la notion de zone portuaire n'a pas davantage d'influence sur la législation relative à l'environnement ou aux douanes, ou sur la réglementation administrative portuaire – qui relève d'ailleurs de la sphère des compétences régionales.

B.2. ARTICLE 7.12. APPLICATION INTERNATIONALE

A) TEXTE DE LOI

7.293.

TITRE 5 – TRANSPORT

Chapitre 4 – Manutention

Article 7.12. Application internationale

§ 1. Quel que soit le droit applicable à l'obligation contractuelle ou non contractuelle, s'appliquent à toute manutention en Belgique :
1° l'article 7.4, dans la mesure où le règlement de terminal contient des règles telles que visées au § 1, 1° et 2° de cet article ;
2° l'article 7.10.

§ 2. L'opposabilité à des tiers du droit de rétention du manutentionnaire est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel les marchandises se trouvent au moment où ce droit est exercé.

B) COMMENTAIRE

7.294. En vertu du § 1, les dispositions concernant les règlements de terminal (art. 4) – seulement, toutefois, dans la mesure où ces règlements contiennent des règles telles que visées au § 1, 1° et 2° de cet article – et les marchandises à risque (art. 10) sont expressément considérées comme des lois de police au sens des Règlements Rome I et Rome II. Les dispositions en question visent également l'organisation aisée et sûre des activités portuaires, sont de droit semi-public et concernent des intérêts essentiellement publics.

7.295. Il n'y a pas lieu de considérer les articles concernant la responsabilité contractuelle et extracontractuelle du manutentionnaire comme des lois de police. Au niveau du droit interne, la disposition proposée relative à la responsabilité contractuelle relève, de toute manière, du droit supplétif[521]. Pour une qualification en tant que lois de police des dispositions concernant la responsabilité du manutentionnaire à l'égard des personnes autres que son commettant (art. 7.18 et 7.19), il peut être souligné que ces règles constituent en fait une extension du régime de

[520] Ceci s'applique également sans préjudice de la problématique propre au régime du travail portuaire.
[521] Voir *infra*, n° 7.302.

responsabilité du transporteur maritime actuellement fixé à l'article 91 de la Loi maritime, qui est également considéré comme une loi de police[522]. En revanche, il convient d'attirer l'attention sur l'approche restrictive du concept des lois de police dans les Règlements Rome I et Rome II, qui mettent l'accent sur la présence d'intérêts publics[523], et sur l'invraisemblance de l'exclusion, sous l'effet d'une clause de choix du droit applicable, de la responsabilité extracontractuelle du manutentionnaire fixée par le Code belge de la Navigation. Il faut, en outre, souligner que la possibilité, pour le manutentionnaire, d'invoquer les moyens de défense puisés dans le contrat de transport maritime – en particulier, une clause Himalaya – doit être appréciée en fonction du droit applicable au fait dommageable[524].

7.296. Certains aspects des règlements de terminal régis par l'article 7.16 proposé ci-dessous peuvent être assimilés aux « règles de sécurité et de comportement » visées à l'article 17 du Règlement Rome II. Il n'est toutefois pas nécessaire d'expliquer ce parallèle dans le texte de loi.

7.297. En cas d'exercice (pur et simple) d'un droit de rétention, le droit de l'État dans lequel se trouvent les marchandises s'applique en ce qui concerne l'opposabilité de ce droit (§ 3). Les aspects contractuels du droit de rétention – à commencer par sa valeur légale et, *inter partes*, son extensibilité – sont régis par le DIP commun, et plus particulièrement le Règlement Rome I. La loi qui, en vertu du Règlement Rome I, s'applique au contrat 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 » (art. 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 concernant les mesures à prendre, « on aura égard » au droit du pays où l'exécution a lieu (art. 12.2). Toutefois, ces règles n'exercent aucune influence sur le statut de droit réel des marchandises concernées[525].

B.3. ARTICLE 7.13. APPLICATION MATÉRIELLE

A) TEXTE DE LOI

7.298.

Article 7.13. Application matérielle

Le présent chapitre s'applique aux contrats de manutention.

B) COMMENTAIRE

7.299. La disposition proposée limite le champ d'application de ce Chapitre aux contrats de manutention. Cette notion a été décrite en détail à l'article 7.1, 2°. À cet égard, il faut rappeler qu'un contrat qui concerne principalement le transport ou l'affrètement, tout en comportant, en supplément, une composante de manutention, ne doit pas se voir attribuer la qualification de contrat de manutention.

---

522 Voir notamment Stevens VOC, 46-47, nos 77-79.
523 Voir *supra*, n° 7.58.
524 Voir Boonk, H., « De betekenis van Rome II voor het zeerecht », *NiPR* 2008, (469), 478-479.
525 Voir 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), particulièrement 49, n° 37.

7.300. La référence, à l'article proposé, aux *contrats* de manutention n'empêche pas que le Chapitre fixe également la responsabilité *extracontractuelle* susceptible de naître de l'exécution de ces contrats de manutention. À ce propos, il peut être renvoyé aux articles 7.18 et 7.19 commentés ci-dessous.

B.4. ARTICLE 7.14. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

7.301.

Article 7.14. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent aux articles 7.16, 7.21, 7.22 et 7.23, ou qui suppriment ou limitent les droits des tiers décrits dans le présent Chapitre, sont nulles.

B) COMMENTAIRE

7.302. En principe, les dispositions du présent Chapitre sont de droit supplétif et les parties au contrat peuvent, d'un commun accord, décider d'y déroger[526]. Font toutefois exception les dispositions relatives aux règlements de terminal (art. 7.16), aux marchandises à risque (art. 7.21), aux biens sans maître (art. 7.22) et au droit de rétention (art. 7.23). En outre, les clauses dérogatoires – par exemple, dans les règlements de terminal – ne peuvent jamais porter atteinte aux droits des tiers (voir, en particulier, l'art. 7.18, § 4 et l'art. 7.19, § 2). Si c'était le cas, les parties pourraient tenter de revenir à la théorie Müller-Thomson. Or, comme nous l'avons expliqué[527], l'un des principaux objectifs de ce Chapitre est l'abolition de cette théorie. Bien entendu, les instruments d'autorégulation régis par le Chapitre 2 du Titre 1 ne peuvent pas davantage porter atteinte aux dispositions contraignantes visées dans l'article proposé ici.

B.5. ARTICLE 7.15. AUTRE RÉGLEMENTATION

A) TEXTE DE LOI

7.303.

Article 7.15. Autre réglementation

§ 1. Les dispositions du Code civil concernant le louage de services et le dépôt ne s'appliquent pas aux contrats de manutention.

§ 2. Le présent Chapitre s'applique sans préjudice des dispositions impératives relatives au contrat de transport.

B) COMMENTAIRE

7.304. Le premier paragraphe de la disposition proposée exclut, en principe, l'applicabilité du droit civil en matière de louage de travail et de dépôt. En effet, le Code belge de la Navigation décrit le contrat de manutention comme une nouvelle sorte de contrat nommé, qui bénéficie d'un régime légal propre. Il avait déjà été noté plus haut que les dispositions du Code civil concernant

526 Voir, de manière générale, le Livre bleu 1, 174-175, n° 1.208.
527 Voir *supra,* nos 7.188 *sq.*

le contrat d'entreprise n'étaient pas adaptées à la réalité du domaine de la manutention[528]. En ce qui concerne spécifiquement le dépôt, il a été remarqué que la jurisprudence hésite à appliquer les règles concernées au manutentionnaire[529]. L'option prise dans la disposition proposée ici apporte de la clarté ainsi qu'une sécurité juridique.

7.305. Par ailleurs, l'article 7.14 déjà commenté permet aux parties de conserver le choix de convenir contractuellement du recours au droit commun en matière de louage de travail ou de dépôt. Conformément au même article, une telle convention ne peut toutefois porter atteinte au droit de créance des tiers. Par conséquent, l'option consistant à recourir au droit commun en matière de louage ou de dépôt ne peut déboucher sur un retour à la théorie Müller-Thomson.

7.306. Le § 2 de la disposition proposée renvoie clairement aux dispositions impératives relatives au contrat de transport. Celles-ci sont prioritaires, d'autant plus qu'elles découlent en grande partie des conventions internationales. En cas de doute quant à la qualification d'un contrat en tant que contrat de manutention ou contrat de transport soumis à des règles impératives, la préférence doit être donnée à cette dernière possibilité.

B.6. ARTICLE 7.16. RÈGLEMENTS DE TERMINAL

A) TEXTE DE LOI

7.307.

Article 7.16. Règlements de terminal

§ 1. Le manutentionnaire peut établir un règlement de terminal.
Le règlement de terminal peut, notamment, contenir des règles concernant :
1° l'organisation matérielle de la manutention ;
2° l'accès au et le comportement sur le terminal, y compris en ce qui concerne la sécurité et la fluidité de la circulation ;
3° les procédures, formalités et constatations relatives à la réception et la livraison des marchandises ;
4° la responsabilité du manutentionnaire et de ses subordonnés, représentants et auxiliaires et, le cas échéant, l'exclusion ou la limitation de cette responsabilité.

§ 2. Le règlement de terminal est un contrat.

§ 3. Le règlement de terminal peut être publié à l'annexe du Moniteur belge relative à la navigation.
Les paragraphes [...] de l'article [...] s'appliquent par analogie.
Moyennant une publication conforme à l'alinéa précédent, tout cocontractant du manutentionnaire agissant dans l'exercice de son activité ou de sa profession, toute personne qui se présente ou se rend sur le terminal et toute personne physique et morale pour le compte de laquelle il ou elle agit ainsi sont, de manière irréfragable, présumés avoir pris connaissance du règlement du terminal.

§ 4. À condition que, préalablement ou, au plus tard, au moment de la conclusion du contrat ou au moment de se présenter ou se rendre sur le terminal, il ait été fait référence de façon suffisamment claire à l'application du règlement du terminal, et que l'endroit de

[528] Voir *supra*, n° 7.183.
[529] Voir *supra*, n° 7.184.

la publication ait été précisé, tout cocontractant du manutentionnaire agissant à titre professionnel, toute personne qui se présente ou se rend sur le terminal et toute personne physique et morale pour le compte de laquelle il ou elle agit ainsi sont présumés avoir accepté le règlement du terminal. La preuve contraire est néanmoins admise.
Le manutentionnaire peut refuser l'accès au terminal aux personnes qui n'acceptent pas le règlement du terminal, y compris les subordonnés, représentants et auxiliaires.

§ 5. Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent sans préjudice d'autres modes de prise de connaissance et d'acceptation du règlement de terminal.

§ 6. Le fait que le règlement de terminal ne soit pas rédigé dans la langue du cocontractant ou de ses subordonnés, représentants ou auxiliaires ne peut être invoqué pour en contester l'acceptation, si le règlement est rédigé en anglais ou dans la langue de la région linguistique dans laquelle la manutention a lieu.

§ 7. Le règlement de terminal peut renvoyer aux usages portuaires, conditions générales et directives professionnelles. En cas d'incompatibilité entre le règlement de terminal et ces autres réglementations, la priorité est accordée aux dispositions du règlement de terminal.

§ 8. Sont nulles les clauses du règlement de terminal :
1° propres à exclure ou limiter la responsabilité du manutentionnaire visée aux articles 7.18 et 7.19 ;
2° qui portent atteinte à la réglementation de droit public applicable, en ce compris la réglementation relative à la police de la circulation, la police de la navigation et portuaire, la sécurité des navires, le travail portuaire, les conditions de travail et la protection de l'environnement.

§ 9. Les clauses déraisonnablement onéreuses reprises dans le règlement de terminal restent sans application.
L'article [...] est d'application conforme au contrôle des règlements de terminal.

§ 10. Indépendamment de la prise de connaissance et de l'acceptation du règlement de terminal, tout un chacun doit se conformer, à proximité du et sur le terminal, à la signalisation routière et aux autres panneaux et indications qui y sont placés de manière suffisamment claire, concernant les matières visées au § 1, deuxième alinéa, 1°, 2° et 3°. Les paragraphes 6, 7, 8 et 9 sont d'application conforme à ces signalisation, panneaux et indications.

§ 11. Le manutentionnaire peut également établir un règlement de quai, un règlement d'entrepôt ou tout autre règlement ayant trait à la manutention.
Les paragraphes précédents sont d'application conforme à un tel règlement.

§ 12. Le présent article s'applique à tous les lieux où la manipulation de marchandises est opérée, et ce, que celle-ci fasse l'objet exclusif ou principal du contrat concerné.
Le Roi peut déclarer tout ou partie du présent article applicable :
1° aux lieux, à l'intérieur des zones portuaires, où d'autres activités que la manutention sont exercées ;
2° aux lieux, en dehors des zones portuaires, où des marchandises sont manipulées.

§ 13. Moyennant une publication des conditions générales conformément au § 3, ces conditions sont soumises d'office au contrôle visé au § 9.
Est nulle, en particulier, toute clause, même non reprise dans un règlement de terminal :
1° qui entraîne l'application d'un ou plusieurs des effets juridiques visés dans les paragraphes précédents du présent article, tout en déclarant le § 9 partiellement ou entièrement inapplicable ;
2° qui lie à la publication visée au § 3 des effets juridiques autres que ceux mentionnés dans les paragraphes précédents.

B) COMMENTAIRE

7.308. L'article 7.16 établit un régime clair à propos d'une question qui, pour l'exploitation portuaire, est d'une grande importance pratique et suscite de nombreuses contestations dans la jurisprudence[530]. La disposition vise à codifier mais aussi à ajuster légèrement la jurisprudence dominante afin de parvenir à un régime réaliste et juridiquement sûr.

7.309. L'article commenté concerne plus précisément une disposition pour l'établissement de règlements de terminal, une notion générique préférée ici au terme actuel, couramment utilisé, de « règlement de quai »[531] (étant entendu que rien n'empêche que ce terme continue à être utilisé dans la pratique (voir § 11) et que tous les manutentionnaires, c'est-à-dire pas uniquement les *terminal operators* au sens strict, peuvent établir un règlement, quelle qu'en soit la dénomination). La raison pour laquelle un terme plus générique est utilisé est que le Chapitre de l'Ébauche de Code belge de la Navigation relatif à la manutention et les règlements visés ont un champ d'application plus large que le seul quai. Le régime introduit par le code proposé, tout comme les règlements concernés, peut également s'appliquer aux lieux situés derrière le quai et sur lesquels les activités de manutention sont exécutées, y compris aux zones logistiques situées à l'intérieur des zones portuaires, pour autant qu'il s'agisse de manutention au sein d'une zone portuaire au sens de l'article 7.1, § 4°.

Le règlement est, en principe, contraignant pour tout personne qui se rend sur le terminal, qu'il s'agisse ou non d'un cocontractant dans le cadre d'un contrat de manutention concret (voir aussi le § 12). L'article s'applique également, par exemple, aux terrains industriels situés dans un port, sur lesquels il est éventuellement procédé, à titre secondaire, à des activités de manutention (voir encore le § 12). L'article ne s'applique pas, en principe, aux terrains situés en dehors d'une zone portuaire au sens de l'article 7.1, 4°. Une extension du champ d'application par arrêté royal est toutefois possible (voir encore une fois le § 12).

7.310. Il ne fait aucun doute que les règlements de quai, ou ici, par extension, de terminal, répondent à un réel besoin. Il s'agit d'instruments juridiques qui assurent le fonctionnement sûr et fluide du port et constituent un complément essentiel, taillé à la mesure du terminal et de l'entreprise concernée, à la réglementation de droit publique en ce qui concerne, notamment, la circulation routière et la police portuaire. Dans le contexte actuel de spécialisation, de mécanisation galopante et de clôture des terminaux portuaires (une part croissante de la voie publique étant également clôturée et intégrée aux terminaux), compte tenu des besoins d'exploitation et des risques de dommages spécifiques qui en découlent, les règlements portuaires

530 Pour un aperçu, voir Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, 296-302 ; voir aussi Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 129-136, n° 194 et 150, n° 207.

531 Un règlement de quai a été défini comme :
een geheel van regels die door de titularis van het terrein (de eigenaar of persoon met de bevoegdheden van een eigenaar, zoals een concessionaris) worden bepaald met het oog op de interactie ten aanzien van diegenen die het terrein betreden (Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, (296), 298, n° 7).

sont d'autant plus utiles. L'introduction d'un cadre légal pour l'établissement de règlements de quai favorise, en tout cas, le bon fonctionnement des ports.

7.311. Lors de la promulgation de son règlement de terminal, le manutentionnaire doit tenir compte des contrats qu'il a conclus avec ses commettants (en particulier, le contrat de manutention avec l'armateur). C'est en particulier le cas pour les « procédures, formalités et constatations relatives à la réception et la livraison des marchandises » visées au § 1, deuxième alinéa, 3°. Il ne convient toutefois pas de stipuler dans la loi que les règlements de terminal sont, en tant que tels, subordonnés au contrat de manutention. Premièrement, un manutentionnaire agira souvent, sur le même terminal, pour le compte de différentes parties et, par conséquent, en exécution de différents contrats de manutention, de sorte qu'une évaluation juridique du règlement de terminal par rapport à tous ces contrats présente peu d'intérêt. Deuxièmement, le règlement de terminal doit présenter une certaine stabilité, et il n'est pas envisageable de l'adapter lors de la conclusion de chaque nouveau contrat de manutention, éventuellement divergent. Troisièmement, le règlement de terminal peut régir des matières qui ne sont pas abordées dans le contrat de manutention, le manutentionnaire devant même être en mesure d'imposer, dans le règlement de terminal, des normes de comportement à son commettant et aux subordonnés de celui-ci (par exemple, les membres d'équipage du navire). Quatrièmement, les dispositions du § 8, 1°, qui dispose que le règlement de terminal ne peut modifier la responsabilité pour des dommages au chargement et aux moyens de transport, doivent être prises en considération. La responsabilité en la matière du manutentionnaire à l'égard des tiers ne peut, de toute façon, pas être modifiée (voir aussi l'art. 7.14, § 2). Bien que la responsabilité à l'égard du commettant puisse être modulée contractuellement, cela ne peut, en vertu de l'article 7.16, § 8, 1°, se faire par le biais du règlement de terminal. Pour ce qui est des dispositions dérogatoires éventuellement stipulées concernant la responsabilité relative au chargement et aux moyens de transport, le contrat conclu entre les parties (en particulier, le contrat d'acconage) bénéficie, en tant que *lex specialis*, de la priorité. Le règlement de terminal n'a ni pour rôle ni pour objectif de permettre au manutentionnaire d'apporter unilatéralement des modifications aux conventions contractuelles qu'il a conclues avec son commettant.

7.312. Le § 1 de l'article examiné ici confirme tout d'abord que les manutentionnaires peuvent établir un règlement de terminal. Le mot « peut » désigne une possibilité et non une obligation. Est en outre donnée une indication des matières généralement traitées dans un tel règlement. En ce sens, la disposition codifie une pratique existante. Un règlement de terminal ne doit pas nécessairement être nommé de la sorte. Une clause exonératoire simple[532] ou une règle de comportement simple peut également être considérée comme un règlement de terminal (étant toujours entendu que le régime légal n'est valable que dans la mesure où il est question d'un terminal de manutention situé dans une zone portuaire).

7.313. De manière générale, le règlement peut contenir une disposition relative à « l'organisation matérielle de la manutention » (art. 7.16 § 1, deuxième alinéa, 1°). Sous réserve des dispositions du § 7, cette formulation doit être expliquée au sens large – et de manière évolutive.

7.314. De manière plus spécifique, les règlements contiennent, dans la pratique, des dispositions concernant « l'accès au et le comportement sur le terminal, y compris en ce qui concerne la sécurité et la fluidité de la circulation » (art. 7.16 § 1, deuxième alinéa, 2°).

La présence de ces dispositions s'explique par le fait que, en règle générale, le Code de la route ne s'applique pas aux zones portuaires, compte tenu du fait qu'elles ne font pas partie de la voie

[532] Qui stipule, par exemple, que le concessionnaire décline toute responsabilité ou que toute personne séjourne sur le terminal à ses risques et périls.

publique. Bien que la jurisprudence attende parfois des personnes présentes sur un terminal qu'elles respectent le Code de la route par analogie, cette règle jurisprudentielle ne s'applique pas aux terminaux ayant une affectation particulière, sur lesquels des activités particulières sont exercées ou auxquels s'appliquent des prescriptions particulières[533]. On peut donc, raisonnablement, en déduire que les *straddle carriers* ont toujours la priorité sur un terminal à conteneurs. Une telle priorité est conférée tant dans l'intérêt de la sécurité de la circulation que pour l'efficacité des activités du terminal. Une règle de priorité comparable s'applique, de toute évidence, au bénéfice des engins portuaires, tels que les lève-palette, sur les terminaux (clôturés ou non clôturés) de marchandises de détail.

Par ailleurs, en pratique, les règlements contiennent souvent une interdiction de stationner, afin d'éviter toute perturbation de la circulation des engins portuaires et d'une exploitation fluide du terminal par des véhicules en stationnement.

Le règlement de terminal est l'instrument idéal en vue d'expliciter de telles règles de la circulation. Dans la lignée de la jurisprudence déjà dominante en la matière, il peut être exigé que les règles de circulation soient raisonnables, c'est-à-dire applicable d'un point de vue pratique[534], mais cette exigence ne suscitera que rarement des problèmes, car le manutentionnaire n'a, lui-même, pas intérêt à imposer des règles déraisonnables susceptibles d'engendrer des situations dangereuses. Le fait qu'une règle de circulation privilégie les intérêts des activités de manutention et accorde la priorité aux engins portuaires ne constitue d'ores et déjà pas une raison d'affirmer que cette règle est déraisonnable. Le fait de déclarer inapplicables des clauses déraisonnablement onéreuses, rendue possible par le § 9 et s'inscrivant dans le prolongement de l'article 2.13[535], requiert la plus grande prudence.

Une clarification de la signification pratique du règlement par le placement d'une signalisation adaptée sur le terrain est bien entendu souhaitable. Ce point doit, lui aussi, être, en premier lieu, laissé à l'appréciation du manutentionnaire.

7.315. En vertu de l'article 7.4, § 1, 3°, le règlement de terminal peut également fixer les procédures, formalités et constatations relatives à la réception et la livraison des marchandises. Concrètement, il peut s'agir de règles concernant la présentation, l'identification, l'utilisation de documents et de codes PIN, le contrôle et l'inspection des marchandises ou des conteneurs, etc. Il peut également inclure des règles concernant le *« truck appointment system »*[536]. Bien entendu, ces éléments peuvent aussi être fixés dans les usages, les conditions générales ou les directives professionnelles. Le règlement de terminal est davantage axé sur les dispositions propres au terminal. En vertu du § 7, le règlement de terminal peut renvoyer à d'autres instruments d'autorégulation.

7.316. En outre, un règlement de terminal peut contenir des règles concernant « la responsabilité du manutentionnaire et de ses subordonnés, représentants et auxiliaires et, le cas échéant, l'exclusion ou la limitation de cette responsabilité » (art. 7.16 § 1, deuxième alinéa, 4°). Cette mention confirme, elle aussi, une pratique existante, à savoir l'insertion courante de clauses exonératoires dans les règlements. De telles clauses présentent, *in casu*, une utilité économique indéniable. Non seulement elles sont courantes dans la pratique portuaire – et sont, parfois mais

533 Cf. Trib. Anvers, 24 octobre 2006, *NjW*, 2007, 325 ; J.P. Bruges, 27 juin 1980, *RW* 1981-82, 1029.
534 Voir, en particulier, Anvers (4e Chambre), 13 mars 1991, A.R. 4154/97, inédit, cité dans Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, (296), 297, n° 4.
535 Voir Livre bleu 2.
536 À ce propos, voir en dernier lieu *Portaal. Het magazine van Alfaport Antwerpen en Cepa*, janvier-février-mars 2011, 8-10.

pas toujours, considérées comme « usuelles » dans la jurisprudence[537] – mais elles créent aussi une sécurité juridique et ont un effet préventif important, dans la mesure où elles soulignent que toute personne qui se rend sur le terminal doit se montrer particulièrement prudent. Généralement, elles sont étroitement liées aux prescriptions matérielles des règlements de terminal, et en particulier aux règles de circulation qu'ils contiennent[538]. Il n'y a donc pas lieu de remettre en question par principe la présence de clauses exonératoires dans un règlement de terminal. De toute évidence, le règlement de terminal ne peut porter atteinte à la protection de la partie intéressée à la cargaison instaurée par le présent Chapitre en ce qui concerne la perte de la cargaison ou les dommages occasionnés à celle-ci, le retard ou la responsabilité du manutentionnaire à l'égard des tiers propriétaires ou des tiers gestionnaires de moyens de transport. Comme déjà mentionné, cette dernière réserve a été formulée dans le § 8, 1°.

7.317. Le § 2 confirme que le règlement de terminal est de nature contractuelle. Cette disposition vise à éliminer les malentendus qui pourraient naître de sa qualification de « règlement ».

Le règlement de terminal n'est pas un règlement de droit public promulgué par les autorités et encore moins un règlement relatif à l'utilisation d'un service public qui, conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation[539], fait naître une relation juridique réglementaire non contractuelle. Bien entendu, le non-respect du règlement de terminal ne peut donner lieu à des sanctions pénales.

Bien que le règlement de terminal soit établi unilatéralement par le manutentionnaire, il reste donc, dans les faits, de nature contractuelle. Il en découle des effets juridiques sur la réalisation du lien juridique avec celui qui fait usage du terminal et sur le contrôle du contenu des dispositions du règlement.

7.318. Premièrement, la nature contractuelle du règlement de terminal fait en sorte qu'il n'engage celui qui se rend sur le terminal qu'à la condition où cette personne a pris connaissance du règlement et a accepté de s'y conformer[540]. La jurisprudence n'apporte pas de réponse unanime à la question de savoir si le simple fait de s'engager sur le terminal ou d'y pénétrer constitue une acceptation tacite du règlement[541]. Comme nous l'avons déjà souligné, le caractère usuel des clauses d'exonération reprises dans les règlements de quai fait également l'objet d'une discussion[542].

---

537 Dans le sens de la nature usuelle, voir notamment Trib. Anvers, 3 janvier 1992, A.R.60.257, inédit, qui a fait l'objet d'une discussion dans Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 131, n° 194 ; Trib. Anvers, 24 octobre 2006, *NjW*, 2007, 325 ; dans un autre sens, voir Anvers, 28 mars 2000, *DET* 2000, 697. On insiste également, à juste titre, sur le caractère courant et notoire des exonérations dans Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 133, n° 194.

538 Voir Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, (296), 300, n° 24 et, en particulier, la note de bas de page 40 de cet ouvrage.

539 Cass., 4 décembre 2000, *RW* 2002-2003, 1578, avec note de Van Oevelen, A., « De contractuele versus de reglementaire rechtsverhouding tussen openbare nutsbedrijven en hun gebruikers, en de rechterlijke toetsing van de in die rechtsverhouding gehanteerde exoneratieclausules » ; cf. notamment Anvers, 18 décembre 2000, *RW* 2002-2003, 1587, avec note de X.

540 Il est difficile de s'aligner sur la position défendue dans la doctrine, selon laquelle les règles de circulation figurant dans un règlement de quai ne sont pas de nature contractuelle et le titulaire du terrain ne doit donc pas prouver l'acceptation par les conducteurs (Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, (296), 299, n° 14).

541 Voir et cf. Anvers, 15 décembre 1994, *DET* 1995, 358 (acceptation tacite) ; Anvers, 16 janvier 1996, *RW* 1995-96, 1417, avec note de X (pas de preuve de prise de connaissance, donc pas d'acceptation) ; Anvers, 20 mars 1996, *DET* 1996, 721 (pas d'acceptation tacite).

542 Voir *supra*, n° 7.316.

À cet égard, des contestations stériles et assez surréalistes sont souvent introduites devant les cours et tribunaux. Ainsi a-t-il été estimé qu'un ouvrier portuaire employé sur le terminal ne peut être réputé avoir tacitement marqué son accord avec un règlement de quai car, en tant que travailleur, il ne se rend en aucun cas volontairement sur le terminal[543]. Un tel raisonnement peut difficilement être suivi car il va de soi qu'un ouvrier portuaire choisit délibérément d'être employé dans le port par une entreprise déterminée et, par extension, peut être considéré comme étant familiarisé avec l'application et le contenu usuel des règlements de terminal, y compris avec les règles de circulation et les clauses d'exonération qu'ils contiennent. Bien entendu, les entreprises professionnelles telles que les transporteurs sont également, de fait, familiarisés avec le concept des règlements de terminal.

Vu la jurisprudence stable parfois difficile à légitimer quant à son contenu et tout à fait insuffisante en la matière – un phénomène que l'on observe aussi, dans ce domaine, dans d'autres pays comme les Pays-Bas[544] –, il est opté, dans les dispositions faisant l'objet de la présente discussion, pour un régime assoupli en ce qui concerne la prise de connaissance et l'acceptation, qui s'inscrit dans le prolongement des nécessités pratiques et du fonctionnement journalier réel de l'exploitation portuaire. Le régime proposé est, en fait, identique aux règles relatives à la prise de connaissance et à l'acceptation des conditions contractuelles générales contenues dans le Chapitre 2 du Titre 1 du Livre 3, commenté ailleurs[545].

Premièrement, une base légale est créée pour la publication officielle des règlements de terminal à l'annexe du Moniteur belge relative à la navigation. Conformément au § 3, deuxième alinéa, tout cocontractant, agissant à titre professionnel, du manutentionnaire et toute personne qui se présente ou se rend sur le terminal est, de manière irréfragable, présumée avoir pris connaissance du règlement du terminal. Pour qu'il soit question d'une présentation au sens de l'article, il n'est pas exigé qu'il s'agisse d'un terminal pourvu en personnel doté d'une procédure personnalisée ou automatique.

En ce qui concerne l'exigence d'acceptation visée au § 4, selon laquelle, à condition que, préalablement ou, au plus tard, au moment de la conclusion du contrat ou au moment de se présenter ou se rendre sur le terminal (pourvu ou non en personnel), il ait été fait référence de façon suffisamment claire à l'application du règlement de terminal, et que l'endroit de la publication ait été précisé, tout cocontractant du manutentionnaire agissant dans l'exercice de son activité ou de sa profession et toute personne qui se présente ou se rend sur le terminal sont présumés avoir accepté le règlement du terminal.

Cette disposition confirme que le règlement de quai peut être réputé avoir été, au moins tacitement, accepté par ceux qui se présentent ou se rendent sur le terminal, en particulier ceux qui y pénètrent à bord d'un véhicule. L'introduction de cette présomption se justifie pleinement par le fait que tout visiteur doit être préparé à l'éventualité qu'un règlement de terminal soit d'application. Cela vaut pour les chauffeurs de poids lourd de passage mais également pour les approvisionneurs de navire, les ouvriers portuaires, le personnel d'encadrement, les chauffeurs de taxi et les équipages de navire. Le fait que la possibilité soit donnée à ces personnes de prendre connaissance du règlement de quai suffit, en principe, à ce que celui-ci devienne contraignant à leur égard. En cas de contestation, le manutentionnaire ne doit pas prouver que ces personnes ont expressément ou tacitement accepté le règlement ni même que le silence était circonstancié. La preuve contraire – c'est-à-dire la preuve qu'il n'y a pas eu acceptation – est cependant toujours admise. Dans les faits, une telle preuve ne pourra être apportée que dans de très rares cas.

---

543 Voir, par ex., Pol. Saint-Nicolas, 29 septembre 2006, *NjW*, 2007, 329.
544 Haak-Zwitser, 255-256.
545 Voir Livre bleu 2.

Pour faire en sorte d'obtenir une référence suffisamment claire telle que visée au § 4, il suffit qu'un panneau affiché à l'entrée normalement utilisée[546] du terminal indique qu'un règlement de terminal est en vigueur. Il est également possible que le règlement de terminal s'applique territorialement avant l'entrée du terminal, par exemple sur l'arrière-quai ou sur un terrain d'entreposage sous-jacent. Dans ce cas, il est évident que l'application du règlement doit être indiquée sur place au moyen de panneaux. Afin d'éviter les problèmes de preuve, il est souhaitable que le manutentionnaire documente correctement la situation à l'avance, à l'aide de photos datées ou d'un constat par huissier de justice[547].

Bien entendu, rien n'empêche – et cela est même recommandé – d'afficher clairement, sur place, le texte complet du règlement de terminal. La référence au règlement de terminal peut également être faite préalablement par courrier ou par voie électronique, par exemple lors de la préparation administrative d'une visite sur le terminal, lors de la délivrance du laissez-suivre, lors de la réservation en ligne d'un créneau camion ou lors de l'identification du chauffeur à l'arrivée sur le terminal.

Par ailleurs, il est souhaitable que le manutentionnaire porte aussi le règlement de quai à la connaissance des propriétaires et exploitants de navire.

7.319. Le texte de loi proposé implique, en outre, qu'une notification à un préposé, tel qu'un chauffeur de camion ou un employé de quai, suffit pour engager l'entreprise concernée et pour qu'aucun argument ne puisse être invoqué sur la base du fait que le préposé en question n'était pas juridiquement habilité à engager contractuellement son employeur[548]. Il arrive d'ailleurs fréquemment, dans la pratique, que le chauffeur doive signer un bon de chargement dans lequel est repris le texte du règlement de quai. Les objections juridiques concernant la distinction entre un chauffeur de camion qui se rend sur le quai pour la première fois et son collègue qui visite régulièrement ce quai et peut, de ce fait, être réputé connaître les clauses d'exonération en jeu, de telle sorte que l'acceptation peut être déduite d'un silence circonstancié, sont encore moins réalistes[549]. De tels critères de distinction mènent à une incertitude juridique importante. La disposition proposée a explicitement pour objet d'éviter ce type d'objections artificielles quant à la force obligatoire des règlements de terminal.

7.320. La présomption d'acceptation instituée par le § 4 est réfutable. La personne qui se présente ou se rend sur un terminal doit, de manière générale, pouvoir démontrer un rejet explicite ou une convention contraire explicite. Le manutentionnaire peut, en outre, refuser l'accès au terminal aux personnes qui n'acceptent pas le règlement du terminal, y compris les subordonnés, représentants et auxiliaires. Peu importe, donc, que ce soit le chauffeur de camion d'une entreprise de transport routier qui refuse de marquer son accord ou que ce soit son employeur qui l'ait fait au préalable.

La présomption introduite par la disposition proposée n'empêche pas que, en ce qui concerne l'application du règlement de terminal, les parties se manifestent explicitement et réciproquement leur accord, et ce, de quelque manière que ce soit.

---

546 Toute personne qui s'engage sur le terminal en empruntant un accès non habituel ne peut invoquer le fait que l'application du règlement de quai n'y était signalée (cf. Comm. Anvers (18e Chambre), 10 septembre 1998, A.R. 4154/97, inédit, évoqué dans Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, (296), 302, n° 30, note de bas de page 57).

547 Cf. Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, (296), 302, n° 30.

548 Voir Anvers, 28 mars 2000, *DET* 2000, 697 ; cf. également la critique dans Dubuisson, B., « Les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité ou de garantie en droit belge », in Wéry, P. (éd.), *Les clauses applicables en cas d'inexécution des obligations contractuelles,* Bruges, La charte, 2001, (33), 44, n° 19.

549 Cf. Hannes, P., « Kaaireglement », *NjW*, 2007, (296), 301, n° 26 et Trib. Anvers, 24 octobre 2006, *NjW*, 2007, 325.

Rien n'empêche, en théorie, que les parties conviennent de certaines dérogations au règlement du terminal. Toutefois, cette situation ne se présentera que rarement, voire jamais, dans la pratique. Par ailleurs, les limitations, déjà évoquées, qu'introduit le § 8 s'appliquent de toute manière.

7.321. Il a déjà été précisé ailleurs[550] que la jurisprudence admet généralement qu'une partie contractuelle ne peut être considérée avoir pris connaissance de conditions contractuelles (générales) qui sont rédigées dans une langue que cette partie ne comprend pas ni avoir marqué son accord avec ces conditions. Il peut être attendu des personnes qui participent au transport qu'elles maîtrisent la langue locale et l'anglais, qui, de plus en plus, est la langue véhiculaire dans le domaine du transport international. Il convient, à cet égard, de rappeler la réglementation relative à l'autorégulation, commentée ailleurs[551]. Dans ce contexte, le § 6 stipule que le fait que le règlement de terminal ne soit pas rédigé dans la langue du cocontractant ou de ses subordonnés, représentants ou auxiliaires – il en va de même, par exemple, pour les chauffeurs de camion qui livrent ou enlèvent des marchandises dans le port – ne peut être invoqué pour en contester l'acceptation, si le règlement est rédigé en anglais ou dans la langue de la région linguistique dans laquelle la manutention a lieu. Bien entendu, rien n'empêche de rédiger les textes dans une ou plusieurs langues, le cas échéant dans d'autres langues encore qu'en anglais et que dans la langue locale. C'est d'ailleurs souvent le cas dans la pratique.

7.322. Le § 7 de la disposition qui fait l'objet de la présente discussion indique explicitement que le règlement de terminal a, en cas d'incompatibilité, priorité sur les usages portuaires, conditions contractuelles générales et autres instruments d'autorégulation. Cette disposition se justifie à la lumière du contenu et de la fonctionnalité particuliers du règlement de terminal, qui, une fois encore, régularise la bonne organisation du terminal, la sécurité des activités ainsi que la fluidité et la sécurité de la circulation et, en ce sens, doit s'appliquer à toute personne qui, pour quelque raison que ce sir, se présente ou se rend sur le terminal. Dans cette perspective, il ne serait pas acceptable – sauf conventions explicites – que l'application du règlement de terminal soit perturbée par des conditions contractuelles générales à effet bilatéral établies par le manutentionnaire lui-même ou par les prestataires de services qui se rendent sur le terminal. En outre, il peut être souhaitable qu'une entreprise portuaire qui exploite plusieurs terminaux présentant, chacun, des caractéristiques propres en ce qui concerne l'exploitation établisse un règlement distinct pour chaque terminal.

7.323. Comme cela a déjà été précisé, le § 8, 1° stipule que le règlement de terminal ne peut en aucun cas porter atteinte au régime de responsabilité relatif à la cargaison et aux moyens de transport fixé aux les articles 7.18 et 7.19 commentés ci-dessous. Ceci s'applique aussi bien au droit d'action extracontractuelle des tiers (dont la partie intéressée à la cargaison) qu'à la relation contractuelle qu'entretiennent le manutentionnaire et son commettant. Cette dernière peut être modulée librement mais pas au moyen du règlement de terminal[552].

La disposition du § 8, 2° spécifie clairement que le règlement de terminal ne peut pas non plus porter atteinte à la réglementation de droit public applicable, en ce compris la réglementation relative à la police de la circulation, la police de la navigation et portuaire, la sécurité des navires, le travail portuaire, les conditions de travail et la protection de l'environnement. L'énumération fournie n'est pas exhaustive. Au sens strict, la réserve est d'ailleurs superflue, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une réglementation d'ordre public qui, en outre, est généralement sanctionnée pénalement, de sorte qu'aucun instrument contractuel ne pourrait y déroger de manière valable. Il

[550] Voir Livre bleu 2.
[551] Voir Livre bleu 2.
[552] Voir *supra*, n° 7.311.

est néanmoins utile d'insérer cette disposition en vue d'éviter tout malentendu. Les autres éléments de réglementation mentionnés sont expliqués brièvement ci-dessous.

7.324. La référence à la réglementation relative à la police de la circulation concerne la loi relative à la police de la circulation routière ainsi que le Code de la route, pour autant qu'ils s'appliquent *ratione loci*. Uniquement dans le cas où il y a chevauchement du champ d'application territorial, le règlement de terminal doit, en cas d'incompatibilité, déroger à cette réglementation de circulation routière pénalement sanctionnée. Si cette dernière réglementation ne s'applique pas *ratione loci*, le manutentionnaire est libre de fixer ses propres règles de circulation dans le règlement de terminal.

7.325. La référence à la police de la navigation renvoie, notamment, aux dispositions des règlements de police et de navigation applicables aux voies navigables et eaux portuaires. La référence à la police portuaire renvoie plus particulièrement à la compétence des communes ou des administrations portuaires décentralisées visant à maintenir l'ordre public, le calme et la sécurité de l'activité portuaire. Ceci se fait par la promulgation de règlements de droit public relatifs à la police portuaire, au respect desquels veillent les capitaines de port et autres fonctionnaires. La question de la police administrative particulière portuaire relève essentiellement de la compétence des Régions et ne peut, par conséquent, être traitée plus avant dans le Code belge de la Navigation. Toutefois, rien n'empêche, dans un souci de cohésion et d'exhaustivité du code et de sécurité juridique, de procéder à une référence purement informative à cette question. La réglementation de la police administrative particulière portuaire, qui sert l'intérêt général et relève du droit public, voire pénal, prévaut dès lors sur les dispositions des règlements de terminal. Étant donné que les communes et autorités portuaires concernées disposent généralement d'une large autonomie réglementaire, le contenu possible des règlements de terminal, qui jouent un rôle complémentaire à l'égard des règlements de police portuaire, variera selon les matières régies par ces règlements de police portuaire. Lorsque la commune ou les autorités portuaires règlent une question déterminée dans un règlement de police portuaire, cette matière ne peut plus être réglée de façon dérogatoire par le manutentionnaire. De plus, il est possible que le pouvoir réglementaire du manutentionnaire soit modulé par les conditions de concession imposées par les autorités portuaires, lesquelles conditions ne sont, en tant que telles, pas opposables aux tiers.

En dépit de cette étroite relation avec la réglementation relative à la police portuaire, qui constitue une matière régionale, la législation sur les règlements de terminal proposée ici est clairement fédérale. En effet, elle concerne, comme, d'ailleurs, tout le Chapitre commenté ici, le régime en droit des obligations auquel la manutention est soumise, y compris en ce qui concerne l'établissement des relations contractuelles et le rapport aux usages portuaires et conditions contractuelles générales. De telles questions relèvent, par nature, du droit maritime et se trouvent donc en dehors du régime de droit public de l'exploitation portuaire par les autorités portuaires.

7.326. La disposition émet également des réserves concernant la réglementation en matière de sécurité des navires (ou, dans l'état actuel de cette réglementation, des « bâtiments de navigation »). La réglementation visée peut contenir des prescriptions relatives à la sécurité des activités de manutention à bord des navires ou exécutées à l'aide de matériel de bord.

7.327. La disposition commentée contient, en outre, des réserves explicites concernant l'application de la législation relative au travail portuaire et de la réglementation sur les conditions de travail. Cette référence doit être interprétée au sens large. Elle fait non seulement allusion à la normalisation publique, sanctionnée pénalement pour l'essentiel, mais également à la réglementation établie de façon paritaire.

7.328. Enfin, une réserve est émise concernant la réglementation environnementale, qui est, elle aussi, généralement sanctionnée pénalement. En principe, cette réglementation relève également d'une compétence régionale.

7.329. Le § 9 souligne clairement que les règlements de terminal déraisonnablement onéreux peuvent ne pas être appliqués. Le régime de contrôle des instruments d'autorégulation institué par l'article 2.13 commenté ailleurs s'applique en la matière[553]. Une évaluation à l'épreuve d'autres règles de droit est également possible. Théoriquement, les clauses d'exonération figurant dans les règlements de terminal peuvent ainsi être évaluées, notamment, sur la base de l'interdiction d'exonération pour faute intentionnelle.

La compétence de contrôle du juge ne peut être neutralisée en vertu d'un « dépeçage » subjectif. C'est ce que prévoit le § 13, qui correspond à la disposition générale relative aux conditions générales.

7.330. Le § 10 stipule que toute personne qui se rend sur le terminal doit, quoi qu'il en soit, se conformer à la signalisation routière et aux autres panneaux et indications – apposés de manière suffisamment claire. Il serait irréaliste de poser ici d'autres exigences en matière de prise de connaissance et d'acceptation. Pour autant qu'il soit question de la voie publique, la signalisation doit bien entendu satisfaire à la réglementation relative à la circulation routière. Par ailleurs, la disposition fournit une base légale pour la régulation, dans la pratique, de la circulation sur les terminaux à l'aide de la signalisation et des panneaux apposés par le manutentionnaire. Lorsque la signalisation ou les autres panneaux sont positionnés négligemment ou posent des exigences déraisonnables, le juge peut, dans le prolongement de sa compétence de contrôle prévue au § 9, prendre ce fait en considération dans le cadre des contestations de responsabilité. La signalisation, les panneaux et les indications ici mentionnés sont principalement destinés à fixer des règles de comportement pratiques et régler des questions organisationnelles. S'ils contiennent des règles de responsabilité telles que visées au § 1, 4° – ce qui, en principe, reste possible –, ils doivent satisfaire aux règles relatives à la prise de connaissance et à l'acceptation (soit celles des §§ 3 et 4, soit les règles alternatives visées au § 5).

7.331. Le § 12 stipule que l'article s'applique à tous les lieux où la manipulation de marchandises[554] est opérée, et ce, que celle-ci fasse l'objet exclusif ou principal du contrat concerné. Il est nécessaire de le souligner, car, en vertu de la définition générale reprise à l'article 7.1, 2°, le manutentionnaire visé au § 1 est lié par un contrat dont l'objet *exclusif ou principal* est la manutention. L'harmonie du régime juridique dans les zones portuaires et la sécurité juridique exigent que le chauffeur de camion, par exemple, ne soit pas traité différemment en fonction du contenu précis des engagements contractuels concrets du *terminal operator* concerné – qui, d'ailleurs, lui seront souvent inconnus et qui peuvent varier selon le commettant.

7.332. En vertu du § 11 et de la formulation large du premier alinéa du § 12, il n'est pas nécessaire de définir la notion de terminal.

7.333. En outre, le § 12 permet d'étendre le champ d'application du régime relatif aux règlements de terminal à des lieux, situés à l'intérieur des zones portuaires, où des activités autres que la

[553] Voir Livre bleu 2.

[554] Cette notion doit être comprise de la même manière que celle de « manipulation de marchandises » définie à l'art. 7.1, 3°.

manutention[555] sont exercées ou à des lieux situés en dehors des zones portuaires et où des marchandises sont manipulées[556].

B.7. ARTICLE 7.17. DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

A) TEXTE DE LOI

7.334.

Article 7.17. Droits et obligations des parties

§ 1. Le manutentionnaire doit :
1° réceptionner les marchandises ;
2° mener à bien ses missions selon les règles de l'art et dans les délais convenus ;
3° livrer les marchandises à l'ayant droit ou les mettre à sa disposition dans les délais convenus.

§ 2. Le commettant doit :
1° permettre l'exécution de la mission, en mettant à disposition les marchandises ou les moyens de transport dans les délais convenus et dans l'état nécessaire et en fournissant au manutentionnaire toutes les données et instructions requises ;
2° payer le prix.

§ 3. Sous réserve d'une communication contraire, le manutentionnaire est habilité à établir, délivrer et réceptionner des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes pour le compte de la partie intéressée à la cargaison.

B) COMMENTAIRE

7.335. La disposition proposée décrit de manière élémentaire les obligations contractuelles des parties au contrat de manutention. Il s'agit d'une spécification des obligations de base qui sont propres à un contrat d'entreprise. Le principe général selon lequel le manutentionnaire doit accomplir ses tâches dans les règles de l'art cadre avec le droit actuel[557]. Cette obligation implique notamment qu'il doit utiliser un matériel adéquat et une infrastructure appropriée.

7.336. Le texte proposé est délibérément sommaire car, dans la pratique, il sera complété d'instruments d'autorégulation, tels que les usages portuaires locaux, les conditions générales et les directives professionnelles. Le Chapitre 2 du Titre 1 du Livre 3 crée un cadre légal pour ce type d'instruments[558]. Ces instruments peuvent également contenir une concrétisation des obligations du commettant, fixées au § 2, en ce qui concerne l'état des marchandises[559] et les données et instructions à fournir.

---

555 Voir note de bas de page précédente.
556 Au § 12, deuxième alinéa, 2°, la description de « manipulation de marchandises » n'est délibérément pas utilisée parce qu'elle se rapporte, conformément à la définition de l'art. 7.1, 3°, à la manutention assurée *à l'intérieur* des zones portuaires.
557 Voir notamment Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 107, n° 182 ; voir par ex. Anvers, 20 octobre 2003, N.V. Alomex t. N.V. Pauwels Contracting e.a., 2000/AR/3021, inédit ; Anvers, 6 mars 2006, N.V. Cobelfret Ferries/N.V. Ewals Cargo Care, 2004/AR/1994, inédit, évoqué *supra*, n° 7.184.
558 Voir à nouveau le Livre bleu 2.
559 Il peut arriver que des marchandises variées doivent être manipulées ou que des marchandises doivent être déchargées de divers navires. Généralement, de telles circonstances particulières seront connues lors de l'attribution

7.337. La règle reprise au § 3 fournit une solution à un problème survenu dans la pratique[560]. Elle confirme que le manutentionnaire dispose, en principe, de la compétence visée. La règle doit être lue en parallèle avec la règle de responsabilité particulière prévue à l'article 7.18, § 10. Sous réserve d'une convention contractuelle contraire, il ne repose sur le manutentionnaire aucune *obligation* légale de poser les actes visés.

B.8. ARTICLE 7.18. RESPONSABILITÉ RELATIVE A LA CARGAISON

A) TEXTE DE LOI

7.338.

Article 7.18. Responsabilité relative à la cargaison

§ 1. Le manutentionnaire est responsable, durant la période de responsabilité, de la perte de la cargaison placée sous sa garde et des dommages occasionnés à celle-ci.
La période de responsabilité prend cours au moment où le manutentionnaire réceptionne la cargaison et se termine :
1° selon le cas, au moment où il l'a chargée ou arrimée dans un moyen de transport utilisé par l'ayant droit ou en son nom ou au moment où il l'a remise à un ayant droit ;
2° au moment où le manutentionnaire décide de prendre une mesure visée à l'article 7.21 ;
3° au moment où la cargaison est vendue sur la base de l'article 7.22.
À moins qu'un avis de pertes ou dommages, ainsi que de leur nature générale, ne soit donné par écrit au manutentionnaire avant la remise ou au moment de celle-ci à un ayant droit, cette remise constituera, jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été remises par le manutentionnaire telles qu'elles ont été décrites dans un accusé de réception émis par lui ou, à défaut d'un tel accusé de réception, en bon état.
Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours suivant la remise.
Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la remise ou si les parties ont participé à un examen contradictoire.
Une réserve formulée en présence du manutentionnaire relativement à l'exécution du contrat de transport ou d'affrètement concerné a également valeur de réserve à l'encontre du transporteur ou de l'affréteur.
Le manutentionnaire et l'ayant droit sont tenus de collaborer et de se fournir l'un à l'autre des moyens raisonnables afin de constater les causes, la nature, l'étendue et les circonstances de la perte et des dommages et de prendre des mesures visant à limiter le préjudice.

§ 2. Le manutentionnaire est responsable des dommages qui découlent du retard lors de la remise ou de la mise à disposition de la cargaison à l'ayant droit. Il y a retard lorsque la cargaison n'a pas été remise ou mise à disposition dans les délais convenus ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après que l'ayant droit a demandé de remettre ou de mettre à disposition la cargaison. Lorsque le retard compte trente jours ou plus, l'ayant droit peut considérer la cargaison comme perdue.

---

de la mission. Le manutentionnaire ne peut ainsi pas se plaindre que les marchandises ne se trouvent pas dans « l'état nécessaire » au sens du texte de loi.

[560] Voir *supra*, n° 7.201.

§ 3. Le manutentionnaire est également responsable lorsque ses subordonnés, représentants ou auxiliaires sont à l'origine de la perte, des dommages ou du retard.

§ 4. Le manutentionnaire est non seulement responsable à l'égard de son donneur d'ordre, mais aussi à l'égard :
1° de tout tiers qui prouve avoir subi un préjudice ;
2° de tout titulaire d'un droit d'action en vertu du contrat de transport en exécution duquel il est intervenu.

§ 5. Le manutentionnaire n'est pas responsable s'il prouve qu'aussi bien lui que ses subordonnés, représentants et auxiliaires ont pris toutes les mesures raisonnablement exigibles pour éviter les dommages, la perte ou le retard.
Le manutentionnaire n'est pas davantage responsable de dommage, perte ou retard résultant :
1° des actes, négligence ou défaut du commandant ou conducteur d'un moyen de transport, d'un subordonné du transporteur ou du pilote dans la conduite ou l'administration du moyen de transport ;
2° d'un incendie à bord du moyen de transport, à moins qu'il soit causé par le fait ou la faute du manutentionnaire ;
3° des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres voies navigables ;
4° d'un « acte de Dieu » ;
5° de faits de guerre ;
6° du fait d'ennemis publics ;
7° d'un arrêt ou une contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
8° d'une restriction de quarantaine ;
9° d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant, ou de quelque ayant droit que ce soit ;
10° de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
11° d'émeutes ou de troubles civils ;
12° d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens ;
13° de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
14° d'une insuffisance d'emballage, à moins que le manutentionnaire ait été lui-même chargé de l'emballage ;
15° d'une insuffisance ou imperfection de marques, à moins que le manutentionnaire ait été lui-même chargé de leur apposition ;
16° de vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
17° de circonstances imputables à son donneur d'ordre, en particulier le non-respect des obligations visées à l'article 5, § 2, 1°.

§ 6. Le manutentionnaire ne sera pas responsable des pertes ou dommages occasionnés à la cargaison pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles ont été remises ou mises à disposition par le manutentionnaire ou devaient, au plus tard, être remises ou mises à disposition.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.
Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire, ou un véhicule est utilisé pour grouper ou arrimer les marchandises à manipuler ou manipulées, tout colis ou unité énuméré au contrat, ou à défaut d'une telle mention, dans le document de transport concerné, sera considéré comme un colis ou unité au sens du premier alinéa.
Lorsque les dommages sont causés lors du chargement de marchandises dans ou de leur déchargement d'un conteneur, ou du groupage, de l'arrimage, de la composition ou du déchargement de marchandises dans, sur ou d'un conteneur, une palette ou un engin comparable par le manutentionnaire, tout colis ou unité est pareillement considéré comme un colis ou unité.
Dans tous les autres cas, l'engin ou le véhicule est considéré comme un colis ou unité.
Le manutentionnaire n'est pas responsable du retard pour une somme supérieure à 25 000 unités de compte. Sur l'avis de la Commission de droit maritime, le Roi peut adapter cette somme à la situation économique. L'indemnisation totale due par le manutentionnaire pour retard n'excèdera en aucun cas l'indemnisation visée au premier alinéa en cas de perte totale.
Le manutentionnaire n'est pas habilité à limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou omission personnelle ou de celle de ses subordonnés ou représentants, commise soit avec l'intention de provoquer la perte ou le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement.

§ 7. En ce qui concerne la délivrance de la cargaison, le manutentionnaire agit conformément aux instructions de son donneur d'ordre. Le manutentionnaire n'est pas responsable des fautes commises en la matière par son donneur d'ordre.

§ 8. Sans préjudice des dispositions légales dérogatoires, le manutentionnaire ne peut invoquer, à l'encontre des tiers et titulaires d'un droit de créance visés au § 4, aucune disposition contractuelle stipulée par son donneur d'ordre ou reprise dans le contrat de manutention qu'il a conclu.

§ 9. Lorsque leur responsabilité est engagée pour perte, dommage ou retard, les subordonnés, représentants ou auxiliaires du manutentionnaire peuvent invoquer les mêmes moyens de défense que le manutentionnaire lui-même.

§ 10. Sans préjudice des moyens de défense visés dans le présent Chapitre et dans d'autres dispositions, lorsqu'ils posent des actes en vertu de l'article 7.17, § 3, le manutentionnaire et ses subordonnés, représentants et auxiliaires ne sont responsables qu'en cas de faute intentionnelle et grave.

§ 11. Le présent article s'applique à toute perte et tout dommage à la cargaison survenant dans le cadre de la manipulation des marchandises dans la zone portuaire.
Lorsque le manutentionnaire déplace la cargaison jusqu'en dehors de la zone portuaire et que l'endroit où la perte ou le dommage est survenu ne peut être déterminé, il est présumé, sans préjudice de l'article 7.15, § 2, que le dommage s'est produit à l'intérieur de la zone portuaire.

§ 12. Le présent article s'applique à la responsabilité, à l'égard des tiers et titulaires d'un droit de créance visés au § 4, de toute personne qui, dans l'exercice de son activité ou de

sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

B) COMMENTAIRE

7.339. La disposition proposée fixe la responsabilité du manutentionnaire pour la perte de la cargaison et les dommages occasionnés à celle-ci et pour le retard lors de la remise ou de la mise à disposition de la cargaison, et se limite à cela. Le texte indique qu'il s'agit de marchandises qui sont confiées au manutentionnaire, en règle générale une cargaison qui a été ou va être transportée en vertu d'un contrat de transport ou d'affrètement. Les autres sinistres ne relèvent pas de cette réglementation. Ceux-ci concernent, par exemple, les dommages occasionnés à un moyen de transport, qui sont réglés par l'article 7.19 évoqué ci-dessous, les dommages économique ou les dommages consécutifs, qui peuvent, si souhaité, être réglés contractuellement, et les autres dommages purement extracontractuels, tels que ceux occasionnés à une voiture particulière en stationnement ou des dommages corporels subis par des visiteurs.

7.340. L'article proposé relève du droit supplétif, dans la mesure où il concerne les relations contractuelles entre le manutentionnaire et son commettant. En d'autres termes, les parties restent libres de passer d'autres conventions, éventuellement par le biais des conditions générales, ce pour quoi le Chapitre 2 du Titre 1 du Livre 3 met en place un cadre spécifique. Ces conventions ne peuvent toutefois porter atteinte à la protection de la partie intéressée à la cargaison, définie au § 4. En vertu de l'article 7.16, § 8, 1°, un règlement de terminal ne peut exclure ou limiter la responsabilité du manutentionnaire fixée dans le présent article.

7.341. La responsabilité du manutentionnaire repose sur une présomption de faute.

Ceci se justifie tout d'abord par le fait que le nouveau régime proposé aligne la responsabilité du manutentionnaire sur celle du transporteur (maritime), qui est soumis, par principe, à une obligation de résultat.

En outre, la présomption de faute s'inscrit dans le prolongement de la jurisprudence actuellement en vigueur, qui considère également les obligations principales de l'acconier, agissant en tant qu'entrepreneur, comme des obligations de résultat[561], et celui de la tendance secondaire de la jurisprudence à considérer, dans certains cas, le manutentionnaire comme un dépositaire[562].

---

561 Voir, par ex., Anvers, 20 octobre 2003, N.V. Alomex t. N.V. Pauwels Contracting e.a., 2000/AR/3021, inédit, où l'on retrouve notamment les considérations typiques suivantes :

a.
Overwegende dat derde geïntimeerde als goederenbehandelaar de opgedragen materiële handelingen moet verrichten overeenkomstig de regels van de kunst; dat het beoordelingscriterium dat hier gehanteerd wordt dat van de degelijke vakman is : dat hij met andere woorden moet handelen zoals ieder ander zorgzaam goederenbehandelaar gesteld voor dezelfde situatie zou gehandeld hebben met in achtneming van de belangen van zijn opdrachtgever;
dat bovendien dient in acht te worden genomen dat de goederenbehandelaar als een specialist dient te worden beschouwd, nu hij zijn activiteit beperkt tot een welbepaald type van aanneming (goederenmanipulaties, waarvan de inontvangstneming en aflevering van koopwaar, wegen en meten, de belading en de lossing van vrachtwagens, treinwagons, schepen en dergelijke meer alsmede weging van goederen, vaak bij de voornaamste verrichtingen behoren), dat een bijzondere vakkennis veronderstelt;
Overwegende dat zich de vraag stelt of goederenbehandelingsovereenkomst/aannemingsovereenkomst gesloten met de stuwadoor een middelen – dan wel een resultaatsverbintenis uitmaakt;
Overwegende dat het aangewezen is hieromtrent een onderscheid te maken tussen de diverse verbintenissen die door de goederenbehandelaar ten aanzien van de opdrachtgever worden aangegaan;
dat hoofdverbintenissen van de stuwadoor, zoals de uitvoering van overeengekomen prestaties (goederenmanipulaties als belading en lossen van schepen, vrachtwagens en treinwagons) binnen een bepaalde termijn en volgens de regels van de kunst, in hoofde van de stuwadoor als resultaatsverbintenissen dienen te worden gekwalificeerd, terwijl bijkomende verbintenissen van de stuwadoor (zoals b.v. de inlichtingsverbintenis van de goederenbehandelaar ten aanzien van de opdrachtgever en de verbintenis tot het behoud van de goederen) wel middelenverbintenissen kunnen zijn;

Cette option se justifie d'autant plus à présent que les activités menées sur un terminal se déroulent, de manière croissante, sous le contrôle effectif du manutentionnaire, qui, dans des cas de plus en plus nombreux, notamment sous l'influence des réglementations internationale et européenne relatives à la sûreté des ports, clôture le terminal et en assure la surveillance à l'aide de caméras et d'autres moyens, et en limite strictement l'accès. Cette tendance à la disparition des terminaux ouverts et à une surveillance accrue des activités de terminal justifie le fait que le manutentionnaire assume une responsabilité plus importante.

Enfin, la Convention OTT (art. 5) et les Règles de Rotterdam (art. 19) se fondent également sur une présomption de faute dans le chef du manutentionnaire. Autrement dit, le régime proposé ici suit également la tendance internationale.

7.342. La responsabilité fixée par le premier alinéa du § 1 vaut pendant la période de responsabilité décrite au deuxième alinéa. Celle-ci commence au moment où le manutentionnaire réceptionne la cargaison et se termine normalement au moment où il l'a chargée ou arrimée à bord d'un moyen de transport, ou livrée à un ayant droit. Cette définition cadre avec la Convention OTT (art. 3) et les Règles de Rotterdam (art. 19.1(b)). Il va de soi que le chargement ou l'arrimage dans un moyen de transport appartenant au manutentionnaire (par exemple, une remorque plate-forme ou un lève-palette) n'est pas concerné. Il doit s'agir d'un moyen de transport utilisé dans le cadre du contrat de transport subséquent.

En ce qui concerne le chargement à bord d'un moyen de transport, la période de responsabilité courra, en règle générale, jusqu'à la fin de l'arrimage de toutes les marchandises concernées par la mission de manutention, car, souvent, le manutentionnaire se voit confier non seulement le chargement mais aussi l'arrimage et le calage. La période de responsabilité court jusqu'à ce que les derniers lots de marchandises concernés par la mission ait été chargés ou arrimés. Lorsqu'une cargaison complètement chargée et arrimée à bord d'un navire ou d'un wagon prêt à partir mais toujours stationné sur le terminal est endommagée par le fait du manutentionnaire, cela tombe en dehors de la période de responsabilité mais, aux termes de l'article 7.230, la responsabilité en droit commun du manutentionnaire peut éventuellement être engagée.

Lors du transbordement direct entre moyens de transport (par exemple, d'un navire vers un bateau de navigation intérieure), la période de responsabilité sera souvent courte.

---

dat bijgevolg dient te worden geconcludeerd dat op de stuwadoor in het algemeen gesproken wel degelijk een resultaatsverbintenis rust, met dien verstande dat bepaalde bijkomende verbintenissen (behoud van de goederen, inlichtingsverbintenis, en dergelijke meer) afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval als middelenverbintenissen kunnen worden aanzien;
b.
Overwegende dat wanneer, zoals in casu, de hoofdverbintenis of een van de hoofdverbintenissen van derde geïntimeerde (stuwadoor) is, om een reeks materiële handelingen uit de voeren met betrekking tot de lossing van kisten, bevattende onderdelen van een zuiveringsinstallatie, van een vrachtwagen, die verbintenis een resultaatsverbintenis is; dat daarbij daarenboven in overweging dient genomen dat de stuwadoor zich precies als een gespecialiseerde goederenbehandelaar aandient en hij door zijn opdrachtgever wordt aangeduid juist omwille van zijn bijzondere kennis terzake van het vakkundig lossen van goederen van onder andere vrachtwagens;
Overwegende dat, gezien derde geïntimeerde zich in casu had verbonden tot een resultaatsverbintenis, dit wil zeggen tot het bereiken van een bepaald resultaat, het lossen van kisten van een vrachtwagen volgens de regels van de kunst, en dit resultaat niet werd bereikt, nu tijdens de losoperaties van derde geïntimeerde een kist van de vrachtwagen is gevallen of gestoten en hierbij werd beschadigd, derde geïntimeerde aansprakelijk is voor het kwestieus schadegeval en de daaruit voortvloeiende schade;
dat derde geïntimeerde immers niet aantoont dat de niet - nakoming van haar verbintenis te wijten is aan een vreemde oorzaak, noch dat zij zich van haar aansprakelijkheid op een geldige manier had bevrijd.

Cf., dans des termes relativement semblables, bien que quelque peu plus explicites, Anvers, 25 juin 2001, N.V. Maritime Terminals t. N.V. Container Transport & Logistiek e.a., 1998/AR/1651, inédit ; voir aussi, notamment, Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 108-110, n° 184.

[562] Voir à ce propos *supra*, n° 7.184.

En cas de perte de marchandises transportées dans un conteneur FCL ou de dommage occasionnés à celles-ci, la responsabilité du manutentionnaire ne sera, bien entendu, engagée que lorsque le requérant peut prouver que la perte ou le dommage est survenu(e) durant la période de responsabilité.

7.343. Après mûre réflexion, il a été choisi de ne pas insérer de disposition relative au séjour prolongé des marchandises après la fin de la mission initiale, en particulier les marchandises non retirées dans les délais d'un terminal ou d'un autre lieu géré par le manutentionnaire. Il a été renoncé à l'introduction d'une présomption qu'il est conclu, entre le manutentionnaire et l'ayant droit, un nouveau contrat de manutention qui serait également soumis aux dispositions du présent Chapitre – en particulier à celles qui concernent la responsabilité. Ce genre de mécanisme est, il est vrai, utilisé dans le droit allemand[563] et s'inscrit dans la lignée de l'ancienne Résolution de l'AGHA (qui n'est toutefois pas appliquée) en ce qui concerne le laissez-suivre électronique[564]. Il s'est avéré qu'une disposition en ce sens n'était pas souhaitable, car, dans la pratique, la mission de manutention de l'armateur se poursuit tout simplement. Quand la partie intéressée à la cargaison ne récupère pas un conteneur au cours de la période libre, le manutentionnaire facture un *storage* ou *quay rent* à l'armateur, et ce dernier facture un *demurrage* à l'ayant droit. Il est toutefois préférable de régler ces questions dans le cadre de la liberté contractuelle. Le cas échéant, les articles 7.21 et 7.22 concernant les marchandises à risque et les biens sans maître proposés ci-après peuvent néanmoins s'appliquer.

7.344. Le § 1 contient, aux alinéas trois à six, une disposition concernant la contestation lors de la remise. Elle s'inspire des dispositions analogues des Règles de La Haye (art. 3(6)) et de la Convention OTT (art. 11).

La disposition s'applique dans le cadre des actions contre le manutentionnaire et n'influe nullement sur la responsabilité du transporteur maritime, qui est fixée ailleurs[565]. Il est pourtant souligné qu'une réserve formulée en présence du manutentionnaire relativement à l'exécution du contrat de transport ou d'affrètement concerné a également valeur de réserve à l'encontre du manutentionnaire lui-même. Cette précision permet d'éviter que la partie intéressée à la cargaison doive formuler deux fois une réserve lorsqu'elle prend livraison des marchandises.

Si une contestation n'est pas signifiée à temps, il reste possible de prouver que le dommage ou la perte est survenu(e) durant la période de responsabilité. Dans ce cas, la présomption de faute est maintenue.

7.345. Le § 2 traite de la responsabilité du manutentionnaire en cas de retard. Les dispositions s'inspirent de la Convention OTT (art. 5(3) et (4)). Le critère de « délai raisonnable » doit être considéré en tenant compte des contraintes opérationnelles, telles que la capacité du terminal, le degré d'activité et la congestion éventuelle sur le terminal ou dans le port. Le terme d'ayant droit peut également désigner, par exemple, un transporteur routier ou un chauffeur de camion agissant dans le cadre de sa mission. Au sujet du retard, il convient en outre de faire référence à l'exonération pour grèves et autres motifs, décrite au § 5, deuxième alinéa, 10°.

7.346. Le § 3 stipule que le manutentionnaire est également responsable de la perte et du dommage visés au § 1 lorsqu'ils sont causés par ses subordonnés, représentants ou auxiliaires. Ce

563 Voir *supra*, n° 7.218.
564 Voir *supra*, n° 7 208.
565 Voir Livre bleu 6.

type de disposition est courant dans le droit du transport, ce que confirment, en ce qui concerne le manutentionnaire, les Règles de Rotterdam (art. 19.3).

7.347. Lorsqu'un manutentionnaire fait appel à un sous-traitant, celui-ci assume la même responsabilité, telle qu'elle est fixée à l'article 6, aussi bien à l'égard de son commettant qu'envers la partie intéressée à la cargaison. Dans le premier cas, le régime est de droit supplétif ; dans le second, il est de droit impératif. En ce qui concerne la responsabilité propre des travailleurs, l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail reste d'application.

7.348. Le quatrième paragraphe constitue l'une des dispositions clés de ce Chapitre. Pour les raisons exposées en détail plus haut et qu'il n'est pas nécessaire de reprendre ici[566], il met un terme à la quasi-immunité du manutentionnaire établie par l'arrêt dit de l'acconier (néerlandais *stuwadoorsarrest*) de 1973. Il attribue à la partie intéressée à la cargaison un droit d'action extracontractuelle propre à l'encontre du manutentionnaire. Ce droit d'action extracontractuelle se fonde sur l'article de loi commenté ici ; dans les grandes lignes, la responsabilité est la même que celle décrite dans les paragraphes précédents, qui, comme nous l'avons vu, établissent une présomption de faute. L'alignement des régimes de responsabilité contractuelle et extracontractuelle de la manutention s'inscrit dans le prolongement de la Convention OTT (art. 7).

7.349. Le régime de responsabilité extracontractuelle proposé s'applique également aux actions civiles résultant d'un délit.

7.350. Étant donné que le § 4 concerne une responsabilité extracontractuelle, les règles de DIP concernées, et plus précisément celles que fixe le Règlement Rome II, s'appliquent.

7.351. La partie intéressée à la cargaison doit prouver qu'elle dispose d'un droit d'action. D'après le § 4, le droit d'action revient à toute partie qui a subi un préjudice et, en outre, à toute partie qui dispose d'un droit d'action aux termes du contrat de transport (pas nécessairement maritime) concerné. Cette dernière partie n'a pas forcément subi un préjudice qui a affecté son propre patrimoine. La disposition proposée pour le droit d'action – en fait une solidarité active – soutient l'objectif d'introduire un régime plus économique sur le plan procédural[567]. Bien entendu, le manutentionnaire n'est tenu d'indemniser qu'une seule fois le préjudice subi. Le cercle des titulaires d'un droit d'action n'est pas défini de manière trop large, car l'article faisant l'objet de la présente discussion ne concerne que les dommages à la cargaison.

7.352. Une action de la partie intéressée à la cargaison fondée sur la disposition évoquée ici, à l'encontre d'un manutentionnaire, peut être combinée à une action contre le propriétaire du navire et à une action contre le transporteur maritime. Lorsque les dommages à la cargaison sont provoqués, par exemple, durant une manœuvre de levage à l'aide d'une grue de quai, il peut arriver que le manutentionnaire soit responsable *in solidum* avec le propriétaire du navire et le transporteur maritime. Une situation favorable est ainsi créée pour la partie intéressée à la cargaison.

7.353. Le § 5 introduit tout d'abord une base générale d'exonération. Le manutentionnaire n'est notamment pas responsable s'il prouve que tant lui que ses subordonnés, représentants et auxiliaires ont pris toutes les mesures raisonnablement exigibles pour éviter le sinistre. Cette règle s'inspire de la Convention OTT (art. 5(1)) et rejoint une certaine jurisprudence belge[568]. Il peut

---

[566] Voir *supra*, n[os] 7.188 *sq.*
[567] Voir *supra*, n° 7.194.
[568] Voir Anvers, 16 octobre 2006, *RW* 2009-10, 961.

éventuellement être opté pour une responsabilité partagée. Il est inutile de reprendre expressément le principe concerné, formulé dans la Convention OTT (art. 5(2)), dans le Code belge de la Navigation.

7.354. Ce même paragraphe fournit ensuite liste de motifs d'exonération particuliers, qui s'aligne autant que possible sur les exonérations spéciales contenues dans les Règles de La Haye (art. 4(2)). Ces exonérations sont reprises dans le but de faire en sorte que la responsabilité du manutentionnaire se rapproche le plus possible de celle du transporteur maritime, au nom duquel il agit en général. Il ne serait pas souhaitable, en effet, que la partie intéressée à la cargaison, qui se voit à présent conférer un droit d'action à l'encontre du manutentionnaire, puisse réclamer davantage à ce dernier qu'à son cocontractant, à savoir le transporteur maritime. Si les exonérations sont fixées dans la loi, le régime devient suffisamment prévisible aussi pour le manutentionnaire. La disposition doit être lue en parallèle avec le § 8, qui interdit au manutentionnaire d'invoquer d'autres exonérations à l'égard de la partie intéressée à la cargaison.

La formulation du § 5, deuxième alinéa, est légèrement adaptée, de sorte que les exonérations puissent également être appliquées aux sinistres dans lesquels aucun navire n'est impliqué. De toute évidence, les moyens de transports visés au point 1° ne comprennent pas les moyens de transports et engins que le manutentionnaire utilise lors de ses activités de manutention. La formulation du point 2° exclut l'incendie sur le quai. Le point 3° peut, en théorie, inclure les dangers et désastres propres aux eaux portuaires. Le point 9° peut inclure, par exemple, la gestion négligente de codes PIN communiqués. La formulation adaptée des points 14° et 15° rend l'exonération impossible lorsque le manutentionnaire s'est lui-même chargé de ces tâches. Le point 17° a été ajouté et vise, entre autres, à imputer le retard à une arrivée tardive du navire ou à une mauvaise communication d'informations par le transporteur maritime.

7.355. Le § 6 prévoit une limitation de responsabilité. Cette disposition s'inspire, elle aussi, fortement des Règles de La Haye et Visby, de sorte que les parties intéressées à la cargaison ne peuvent invoquer l'intervention d'une partie intéressée aux marchandises pour obtenir de cette dernière une indemnisation plus importante que par le biais du transporteur maritime, qui agit généralement en tant que commettant du manutentionnaire. Il a, de plus, été tenu compte de la formulation utilisée dans les Règles de Rotterdam (art. 59.2). Lors de l'interprétation des dispositions, et plus particulièrement de celles qui sont inspirées des Règles de La Haye, il pourra être fait usage de la jurisprudence et la doctrine en la matière. Ceci vaut d'ailleurs pour l'ensemble de l'article proposé ici[569].

Les limites de responsabilité proposées s'appliquent de manière uniforme, qu'un navire ait été impliqué ou non dans l'opération de manutention en question ou qu'un autre moyen de transport ait été ou non utilisé. Il a délibérément été renoncé à introduire les limites beaucoup plus strictes que prévoit la Convention OTT (art. 6), que les manutentionnaires considèrent, semblerait-il, comme inacceptables.

La disposition instaure également une limitation raisonnable de la responsabilité pour le dommage résultant du retard. À cet égard, il a été opté pour un montant forfaitaire plutôt que pour un montant calculé sur la base de la rémunération due au manutentionnaire, qui n'est pas connue de la partie intéressée à la cargaison et est, de ce fait, imprévisible. Un tel système est toutefois repris dans la Convention OTT (art. 6(2)).

[569] Voir encore, par exemple, l'art. 23 CMR.

7.356. Rien n'empêche le manutentionnaire d'introduire une action récursoire à l'encontre de l'auteur réel du sinistre, par exemple un transporteur routier qui, lors de son passage sur le terminal, a endommagé les marchandises d'un tiers.

7.357. Le § 7 éclaircit la question de savoir qui donne des instructions au manutentionnaire en matière de délivrance. L'objectif est d'exonérer le manutentionnaire de toute responsabilité en cas de non-délivrance suite à une instruction du navire ou suite à une non-délivrance due à une révocation par le navire d'un avis de délivrance précédemment envoyé. Bien entendu, le manutentionnaire doit suivre correctement les instructions reçues et assume la responsabilité des fautes qu'il commet. Généralement, il ne s'agit pas d'une perte ou d'un dommage tel(le) que visé(e) au § 1 mais, par exemple, de frais de transport inutiles. C'est donc le droit commun en matière de responsabilité qui s'applique à ces questions.

7.358. Le § 8 vise, en premier lieu, à éviter que le manutentionnaire puisse éteindre ou réduire sa responsabilité à l'égard de la partie intéressée à la cargaison en invoquant les clauses stipulées par son commettant, telles que, typiquement, une clause Himalaya reprise dans le connaissement et assortie ou non d'une *Period of Responsibility Clause*, une *Discharge and Delivery Clause*, une *Promise Not To Sue Clause*, une *Circular Indemnity Clause*, une clause attributive de juridiction, une clause de choix du droit applicable, une clause d'arbitrage ou un délai de prescription conventionnel. Si le manutentionnaire pouvait invoquer de tels moyens de défense, les objectifs fondamentaux de l'abolition de la théorie Müller-Thomson – qui sont, essentiellement, de combler le vide de responsabilité et d'améliorer l'économie sur le plan procédural – ne pourraient être atteints[570]. La neutralisation des clauses Himalaya et clauses apparentées se justifie par le fait que l'article de loi évoqué ici introduit, pour ainsi dire, une protection légale de type « clause Himalaya » du manutentionnaire. Comme exposé, le texte de loi vise, en effet, à soumettre le manutentionnaire au même régime de responsabilité que celui du transporteur maritime. La disposition proposée ne porte toutefois pas atteinte à d'autres dispositions éventuellement pertinentes issues des réglementations conventionnelles[571].

7.359. Le même paragraphe exclut d'emblée que le régime de responsabilité légal soit contrarié par l'incidence, au préjudice de la partie intéressée à la cargaison, des moyens de défenses repris dans le contrat de manutention, qui, pour la partie intéressée à la cargaison, ne sont pas connues et sont donc imprévisibles. À cet égard, il convient également de renvoyer à la protection des tiers garantie par l'article 7.14.

7.360. La disposition reprise au § 9 est courante au niveau international et se retrouve également dans la Convention OTT (art. 7(2)), notamment.

7.361. Enfin, le § 10 réduit aux cas de faute intentionnelle ou faute grave la responsabilité du manutentionnaire lors de l'exécution d'actes juridiques pour le compte de la partie intéressée à la cargaison en vertu de l'article 7.7, § 3. En effet, ces tâches n'appartiennent pas aux missions principales du manutentionnaire et constituent, en fait, une facilité supplémentaire accordée à la partie intéressée à la cargaison.

7.362. Le § 11 définit le champ d'application territorial. Indépendamment de la définition du concept de manutentionnaire de l'article 7.1, 2°, et la délimitation générale du champ

---

[570] Cf. la position de Herber, évoquée *supra*, n° 7.219.

[571] L'art. 28.2 CMR dispose ainsi :

> *Lorsque la responsabilité extra-contractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.*

d'application dans le présent Chapitre, à l'article 7.13, l'article proposé ici s'applique aux pertes et dommages survenus dans une zone portuaire. Lorsque le manutentionnaire déplace la cargaison jusqu'en dehors de la zone portuaire et que l'endroit où le dommage est survenu ne peut être déterminé, il est présumé, sans préjudice de l'article 3, § 2 (qui accorde la priorité au droit impératif régissant le contrat de transport), que le dommage s'est produit à l'intérieur de la zone portuaire.

7.363. Au § 12, le champ d'application de la responsabilité à l'égard des tiers et titulaires d'un droit de créance visés au § 4 est étendu à toute personne qui, dans l'exercice de son activité ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat. Il peut, par exemple, s'agir d'un autre intermédiaire ou auxiliaire, tel qu'un expéditeur ou un agent maritime[572]. Sans cette disposition, le régime de responsabilité contraignant pourrait être contourné en intégrant la mission de manutention en tant qu'élément subordonné à une mission beaucoup plus large, ce qui impliquerait l'absence d'un contrat de manutention au sens de l'article 7.1, 2°.

B.9. ARTICLE 7.19. RESPONSABILITÉ RELATIVE AUX MOYENS DE TRANSPORT

A) TEXTE DE LOI

7.364.

Article 7.19. Responsabilité relative aux moyens de transport

§ 1. Le manutentionnaire est responsable du dommage qu'il occasionne, par sa faute ou par un vice de la chose utilisée ou gérée par lui, au moyen de transport à l'aide duquel la cargaison à manipuler est ou sera transportée.

§ 2. Le manutentionnaire est non seulement responsable à l'égard de son donneur d'ordre, mais aussi à l'égard :
1° de tout tiers qui prouve avoir subi un préjudice ;
2° du propriétaire du moyen de transport.

§ 3. Le manutentionnaire n'est pas responsable du dommage au moyen de transport pour une somme supérieure à 25 000 unités de compte. Sur l'avis de la Commission de droit maritime, le Roi peut adapter cette somme à la situation économique.
Le manutentionnaire n'est pas habilité à limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte de son action ou omission, commise soit avec l'intention de provoquer la perte ou le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement.

§ 4. Pour l'application du présent article, un conteneur, une palette et tout instrument comparable sont également considérés comme des moyens de transport.

§ 5. Lorsque leur responsabilité est engagée pour le dommage occasionné à un moyen de transport, les subordonnés, représentants ou auxiliaires du manutentionnaire peuvent invoquer les mêmes moyens de défense que le manutentionnaire lui-même.

[572] Voir, en particulier, *supra*, n[os] 7.54 *sq*.

§ 6. Le présent article s'applique à toutes les pertes et dommages qui surviennent dans une zone portuaire.

§ 7. Le présent article s'applique à la responsabilité, à l'égard des tiers et titulaires d'un droit de créance visés au § 4, de toute personne qui, dans l'exercice de son activité ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

B) COMMENTAIRE

7.365. La disposition proposée fixe la responsabilité du manutentionnaire pour les dommages occasionnés aux moyens de transport auxquels se rapporte la manutention. Il peut, par exemple, s'agir d'un navire qui est la propriété du ou géré par le commettant du manutentionnaire, ou d'un camion qui est chargé ou déchargé sur le terminal, et ce, que le manutentionnaire agisse ou non pour le compte du transporteur routier. Quoi qu'il en soit, l'article concerne exclusivement les moyens de transport qui jouent un rôle dans l'opération de manutention et, conformément au § 4, les conteneurs, palettes et instruments comparables. Les dommages à la voiture particulière d'un ouvrier portuaire ou la camionnette d'un fournisseur de navire n'entrent donc pas en ligne de compte. Ce type de sinistre est réglé conformément à l'article 7.20 et au droit commun auquel renvoie cet article, ainsi que, éventuellement, en vertu des régimes de responsabilité repris dans les règlements de terminal.

7.366. Contrairement à la disposition contenue dans l'article 7.18 relative à la responsabilité concernant la cargaison, l'article commenté ici ne crée aucune présomption de faute. Ici, le manutentionnaire n'est responsable que lorsque le titulaire du droit d'action prouve une faute ou un défaut. En effet, les raisons spécifiques invoquées ci-dessus pour imposer, à l'égard de la partie intéressée à la cargaison, une présomption de faute dans le chef du manutentionnaire ne sont pas pertinentes dans le cadre de l'hypothèse envisagée ici. En cas de dommage provoqué par une chose viciée, il est, de toute évidence, bien question d'une forme de responsabilité sans faute.

7.367. Par la description « un vice de la chose utilisée ou gérée par lui », il est fait allusion aux vices aux grues ou entrepôts, par exemple, qui sont utilisés par le manutentionnaire. Les vices des instruments gérés par le manutentionnaire qui ne sont pas utilisés dans le cadre de l'opération concernée, mais qui provoquent tout de même des dégâts, engagent également sa responsabilité. Ce n'est toutefois pas le cas pour les vices à d'autres composants de la cargaison ou les marchandises présentes sur le terminal ou dans le moyen de transport proprement dit.

7.368. Le deuxième paragraphe, qui est le pendant de l'article 7.18, § 4, règle le cas dans lequel le manutentionnaire n'agit pas pour le compte d'un transporteur (ou d'une partie apparentée) mais bien pour celui de la partie intéressée à la cargaison. Ce sera notamment le cas lorsque le navire a été affrété en vertu de conditions FIO ou de conditions apparentées. Cette situation se présente fréquemment dans la pratique des échanges de marchandises au détail. Une relation comparable existe dans la navigation intérieure, où l'expéditeur est obligé de charger, d'arrimer et de caler les marchandises (voir en particulier l'art. 6.4 CMNI).

Bien que la jurisprudence à ce sujet soit pratiquement inexistante, la quasi-immunité de l'agent d'exécution pose potentiellement les mêmes problèmes mais, cette fois, à l'inverse[573]. Lorsqu'un manutentionnaire qui agit en tant qu'agent d'exécution d'une partie intéressée à la cargaison endommage le navire (par exemple, avec le grappin de décharge), ce manutentionnaire pourrait

[573] Voir *supra*, n° 7.192.

invoquer la quasi-immunité à l'encontre du navire. Dans un souci de cohérence du nouveau régime, la quasi-immunité doit également être abolie dans cette hypothèse.

7.369. La limitation de responsabilité reprise au § 3 est, en fait, analogue à celle que prévoient les conditions ABAS/KVBG.

7.370. Les paragraphes 6 et 7 constitue, en partie, le pendant des §§ 11 et 12 de l'article 7.18, déjà commentés plus haut. Il ne convient cependant pas d'instaurer ici une présomption analogue à celle de l'article 7.X, § 12, deuxième alinéa. Une réglementation normale de la charge de la preuve doit s'appliquer en la matière.

B.10. ARTICLE 7.20. RESPONSABILITÉ EN DROIT COMMUN

A) TEXTE DE LOI

7.371.

Article 7.20. Responsabilité en droit commun

Dans les autres cas que ceux visés aux articles 7.18 et 7.19, la responsabilité du manutentionnaire est, selon le cas, réglée par le contrat ou le droit commun de la responsabilité.

B) COMMENTAIRE

7.372. Cette disposition indique clairement que les articles 7.18 et 7.19 ne règlent que certains aspects de la responsabilité du manutentionnaire et que, en ce qui concerne d'autres aspects, le droit commun (de responsabilité extracontractuelle) reste d'application[574].

B.11. ARTICLE 7.21. MARCHANDISES À RISQUE

A) TEXTE DE LOI

7.373.

Article 7.21. Marchandises à risque

§ 1. À moins que le commettant lui transmette des instructions contraires, le manutentionnaire est autorisé à prendre toutes les mesures de précaution nécessaires concernant les marchandises à risque.

§ 2. Par marchandises à risque, il y a lieu d'entendre :
1° toutes les marchandises dangereuses dont l'état, les marques, l'emballage ou la documentation n'est ou ne sont pas conforme(s) à la réglementation en vigueur, dont le manutentionnaire peut raisonnablement supposer que leur réception, manipulation ou transport subséquent impliquera, par conséquent, des risques graves et à propos desquelles il n'a pu, malgré ses efforts raisonnables, obtenir aucune instruction particulière, raisonnablement exécutable et satisfaisante, ou garantie suffisante ;

574 Voir *supra*, déjà, nos 7.342 et 7.365.

2° des biens périssables ou endommagés, dont le manutentionnaire a des raisons sérieuses de supposer qu'elles perdront toute valeur ou pratiquement toute valeur durant leur séjour sur le terminal, qu'elles ne seront pas récupérées ou pas récupérée en temps voulu et que les frais qu'il a consentis en rapport avec ces biens ne seront pas ou pas intégralement indemnisés, et à propos desquels il n'a pu, malgré ses efforts raisonnables, obtenir aucune instruction particulière, raisonnablement exécutable et satisfaisante, ou garantie suffisante ;
3° les autres marchandises déclarées impropres, inutilisables ou sans valeur, dont la manipulation, le transport ou la vente est interdit ou qui peuvent être considérées comme déchets.

§ 3. Le manutentionnaire est plus particulièrement autorisé à :
1° refuser la réception, la manipulation ou la remise de marchandises à risque ;
2° rendre inoffensives, détruire ou vendre les marchandises à risque réceptionnées, ou à en disposer autrement.

§ 4. Le manutentionnaire n'est redevable d'aucune indemnisation s'il a pris les mesures de précaution visées aux alinéas précédents.
Les personnes qui ont manqué au respect de la réglementation applicable ou de communiquer des instructions ou garanties au manutentionnaire, les propriétaires et les ayants droit ainsi que le donneur d'ordre du manutentionnaire sont, *in solidum*, tenus d'indemniser ce dernier pour tous les coûts des mesures précaution.

§ 5. Si le manutentionnaire procède à la vente des marchandises à risque, le produit de cette vente doit être mis à disposition de l'ayant droit après déduction des coûts pesant sur les marchandises.
Si ces coûts excèdent le produit de la vente, le manutentionnaire peut, conformément au deuxième alinéa du § 4, en réclamer l'indemnisation.

§ 6. Les compétences visées dans les paragraphes précédents peuvent être exercées par toute personne qui, dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

B) COMMENTAIRE

7.374. La disposition proposée est nécessaire car le droit belge en la matière n'est pas clair. Elle s'inspire – sans toutefois le reprendre littéralement – de l'article correspondant de la Convention OTT (art. 9) et des dispositions apparentées des Règles de La Haye (art. 4 (6)), des Règles de Rotterdam (art. 15) et de la Convention CMR (art. 16).

7.375. Le terme « manipulation » utilisé au § 2, 1° doit être interprété au sens large, et plus particulièrement dans le sens donné à ce mot dans la définition du concept de manutention reprise à l'article 7.1, 2°.

7.376. En ce qui concerne le § 2, 3°, il convient de tenir compte de règles de droit public spécifiques, notamment en matière de douane et de commerce de marchandises de contrefaçon[575].

575 Voir par exemple le Règlement (CE) N° 1383/2003 du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'intervention des autorités douanières à l'égard de marchandises soupçonnées de porter atteinte à certains droits de propriété

7.377. Le § 6 étend le champ d'application de l'article à toute personne qui, éventuellement à titre secondaire, se charge de la manipulation de marchandises (par exemple, un agent maritime ou un expéditeur).

B.12. ARTICLE 7.22. BIENS SANS MAÎTRE

A) TEXTE DE LOI

7.378.

Article 7.22. Biens sans maître

§ 1. Sans préjudice des articles 7.21 et 7.23, le manutentionnaire peut procéder à la vente forcée des biens sans maître se trouvant sous sa garde.

§ 2. Par biens sans maître, il y a lieu d'entendre les marchandises qui n'ont pas été expédiées par le transport visé ou qui, après la fin de la durée de dépôt ou d'entreposage convenue, n'ont pas été enlevées :
- dans les trois mois après que le manutentionnaire a signifié par lettre recommandée une dernière requête de départ ou d'enlèvement, respectivement, au donneur d'ordre qui lui a remis les marchandises, à leur propriétaire et à l'ayant droit ;
- dans les deux mois après la publication subséquente, par le manutentionnaire, d'une annonce de vente forcée.
La dernière requête de départ ou d'enlèvement, respectivement, ne peut être émise tant que le manutentionnaire est chargé de l'entreposage ou du dépôt des marchandises.
Si, après la dernière requête, le manutentionnaire accepte une nouvelle mission de dépôt ou d'entreposage, il ne peut plus procéder à la vente forcée.

§ 3. La lettre recommandée visée au § 2 est envoyée au dernier lieu de résidence connu de l'intéressé.
La lettre recommandée précise que, à défaut d'enlèvement, il sera fait application du présent article.
Lorsque, malgré ses efforts raisonnables, le manutentionnaire n'est pas parvenu à identifier une ou plusieurs des personnes visées au § 2, 2° ou à obtenir leurs coordonnées, il peut renoncer à l'envoi d'une lettre recommandée à cette ou ces personne(s).

§ 4. L'annonce visée au § 2 est publiée :
a) à l'annexe du Moniteur belge relative à la navigation ;
b) dans un quotidien à diffusion nationale ;
c) dans un journal à parution au moins hebdomadaire qui soit est spécifiquement orienté vers la navigation, soit paraît dans la zone portuaire dans laquelle se trouvent les marchandises ;
d) par la voie électronique éventuellement prescrite par le Roi à titre complémentaire.

§ 5. La vente forcée est ordonnée par ordonnance du président du tribunal de commerce, accordée sur requête unilatérale.
Outre les faits, la requête visée mentionne également les caractéristiques des marchandises, le lieu et la date de leur réception, les montants dus ainsi que, dans la

intellectuelle ainsi que les mesures à prendre à l'égard de marchandises portant atteinte à certains droits de propriété intellectuelle (*J.O.U.E.* 2 août 2003, L 196/7).

mesure où des efforts raisonnables ont permis d'obtenir ces informations, le nom et le dernier lieu de résidence connu du commettant du manutentionnaire, lequel lui a remis les marchandises, de leur propriétaire et de l'ayant droit.
Pour l'application des articles 1030 à 1032 du Code civil, les personnes visées à l'alinéa précédent sont assimilées à une partie intervenante.
Une copie de la requête, accompagnée d'une invitation à comparaître, est adressée sous pli judiciaire par le greffier aux personnes visées au deuxième alinéa huit jours francs au moins avant la date de l'audience à laquelle l'affaire est inscrite.
Si les circonstances l'exigent, le président ordonne la vente des marchandises dans le délai fixé par lui, désigne l'huissier de justice compétent et évalue, s'il y a lieu, la créance du requérant.
S'il apparaît raisonnablement que le produit de la vente n'atteindra pas le montant de la créance du requérant, le président peut, par ordonnance motivée, décider avec l'accord du requérant, que les marchandises soient attribuées en propriété au requérant et que la créance de celui-ci se trouve, de ce fait, éteinte, à concurrence du montant déterminé dans ladite ordonnance.
Lorsque l'ordonnance a été rendue en l'absence d'une des personnes visées au deuxième alinéa, l'huissier de justice commis avertit cette personne par lettre recommandée, au moins huit jours francs à l'avance, des lieu, jour et heure de la vente.
Après prélèvement des frais, l'huissier de justice en dresse l'état et le transmet au requérant avec le produit de la vente, à concurrence du montant de sa créance. L'huissier de justice verse le surplus à la personne qui a fait constater son droit en la matière par le président ou, à défaut d'un tel ayant droit, à la Caisse de Dépôts et Consignations sous procès-verbal de dépôt. Le montant de la consignation, en principal et intérêts, est acquis de plein droit au Trésor public cinq ans après le dépôt s'il n'y a eu, dans l'intervalle, réclamation de la part d'un ayant droit, de ses représentants, de ses ayants cause ou de ses créanciers.
Si le produit de la vente est insuffisant pour couvrir les frais, le solde est payé par le requérant, sauf recours contre les personnes visées au § 2, 2°.
Les ventes visées au présent paragraphe sont soumises aux dispositions des articles 226 à 235 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe.

§ 6. Les délais visés dans le présent article ne sont pas prolongeables en vertu de l'article 55 du Code judiciaire.

§ 7. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et engins apparentés sont également considérés comme des marchandises.

§ 8. Les compétences visées aux paragraphes précédents peuvent être exercées par toute personne qui, dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

B) COMMENTAIRE

7.379. La disposition proposée reprend, moyennant quelques adaptations, celles de la loi du 21 février 1983 relative à la vente de certains objets abandonnés, ce qui cadre avec l'aspiration générale à une codification complète.

En raison des difficultés que l'on rencontre fréquemment au moment d'avertir le propriétaire des marchandises, la loi précitée n'est, dans la pratique, pas applicable. Or, le besoin d'une

réglementation praticable se fait cruellement sentir. Bien entendu, le manutentionnaire dispose de la liberté d'utiliser ou non le nouveau régime.

Si les marchandises abandonnées peuvent aussi être considérées comme des marchandises à risque au sens de l'article 7.21, ce dernier article peut être appliqué. Ce régime rend aussi une vente possible mais ne pourvoit pas à une intervention judiciaire préalable. Si le manutentionnaire l'applique de manière illégitime, il s'expose, bien sûr, à des actions en responsabilité.

De toute évidence, la disposition ne peut porter atteinte aux limites posées au droit de rétention du manutentionnaire, visées à l'article 7.23.

7.380. Il doit être recommandé au manutentionnaire de fournir, dans la lettre recommandée visée au § 2, des informations relatives au délai de prescription éventuellement encore en cours (et, le cas échéant, prolongé) relatif au transport. Théoriquement, le risque existe, en effet, qu'une cargaison vendue à l'initiative du manutentionnaire soit ensuite encore réclamée par l'ayant droit concerné avant la fin du délai de prescription applicable au transport. Le commettant du manutentionnaire doit avoir conscience de cette éventualité.

7.381. Comme indiqué, les dispositions ici proposées ne sont pas censées porter atteinte à la réglementation de droit public applicable[576].

7.382. Les articles 226 à 235 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe évoqués concernent les ventes publiques de biens mobiliers.

7.383. L'extension visée au § 8 est également évoquée dans les articles 7.18, 7.19 et 7.21 déjà commentés.

B.13. ARTICLE 7.23. DROIT DE RÉTENTION

A) TEXTE DE LOI

7.384.

Article 7.23. Droit de rétention

§ 1. Le manutentionnaire dispose d'un droit de rétention sur les marchandises, qui lui sont remises par une partie intéressée à la cargaison, son subordonné, son représentant ou son auxiliaire, qui se trouvent sous sa garde et auxquelles se rapporte la créance.
Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 2. Le droit de rétention du manutentionnaire ne peut être étendu à d'autres marchandises que celles visées au § 1 que moyennant une clause explicite, le cas échéant reprise dans les conditions générales.
Le droit de rétention étendu n'est opposable au propriétaire des marchandises que lorsqu'il a accepté l'établissement de ce droit de rétention ou lorsque le manutentionnaire pouvait s'attendre à ce que son cocontractant soit habilité à consentir à un droit de rétention relativement à ces marchandises.

[576] Voir *supra*, n[os] 7.324 *sq.*

§ 3. Le manutentionnaire ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie satisfaisante a été constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et engins apparentés sont également considérés comme des marchandises.

§ 5. Le droit de rétention décrit dans les paragraphes précédents peut être exercé par toute personne qui, dans l'exercice de son activité ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

B) COMMENTAIRE

7.385. La Convention OTT institue un droit de rétention en faveur du manutentionnaire (art. 10(1)). Les Règles de Rotterdam laissent le soin de régler le droit de rétention de la « *maritime performing party* » au contrat ou au droit applicable (art. 49). Les conditions contractuelles concernant la manutention stipulent généralement un droit de rétention.

La disposition proposée ici confirme le droit de rétention du manutentionnaire et en trace les contours. Un régime légal est souhaitable compte tenu de l'incertitude, voire du désaccord, qui règne en la matière dans la jurisprudence et la doctrine[577]. Le texte proposé vise une solution équilibrée : d'une part, le manutentionnaire a la certitude qu'il peut conserver les marchandises qui lui sont confiées en tant que garantie pour le paiement des créances ouvertes, sans pour autant que ces marchandises doivent appartenir à son débiteur, et, d'autre part, le droit de rétention se limite aux marchandises auxquelles se rapporte ladite créance ouverte. Cette dernière restriction semble également être supposée dans la disposition correspondante de la Convention OTT. Le fait que, dans la pratique, les marchandises auxquelles la créance ouverte se rapporte ont déjà été livrées à la partie intéressée ne constitue pas une raison suffisante pour introduire un droit de rétention plus étendu.

Une extension conventionnelle du droit de rétention n'en demeure pas moins possible. Une telle extension du droit de rétention n'est opposable au propriétaire que lorsque celui-ci a consenti à l'établissement de ce droit de rétention ou lorsque le manutentionnaire pouvait s'attendre à ce que son cocontractant soit habilité à consentir à un droit de rétention relativement à ces marchandises. L'argument, souvent invoqué dans la jurisprudence et la doctrine, de la « réalité économique » du flux continu des marchandises à manipuler dans le cadre d'une relation d'affaire de longue durée ou récurrente[578] ne peut justifier qu'un droit de rétention soit imposé au propriétaire légitime d'une cargaison lorsque le commettant du manutentionnaire laisse impayées des dettes relatives à la cargaison d'autres parties.

L'exigence selon laquelle les marchandises doivent être remises « par une partie intéressée à la cargaison, son subordonné, son représentant ou son auxiliaire » a pour but d'éviter qu'un droit de rétention soit exercé sur une cargaison relativement à une dette de l'armateur.

---

577 Voir, en particulier, Cass., 27 avril 2006, *RW* 2007-08, 1541, avec note de Storme, M.E., « Het conventioneel uitgebreid retentierecht en de tegenwerpbaarheid ervan aan de eigenaar van de in bewaring gegeven zaak » ; voir aussi l'arrêt *a quo*: Anvers, 15 mars 2004, *RW* 2004-05, 1354, *NjW*, 2005, 703, *RHA* 2004, 328 ; voir en outre Cauffman, C., « Retentierecht. Tegenwerpelijkheid aan de verkoper, titularis van een eigendomsvoorbehoud », *NjW*, 2005, 686-689; Dirix, E., « Nieuwe overeenkomsten tot zekerheid », *TPR* 1988, (323), 343-344, n° 28 ; Dirix-De Corte, en particulier 375-380, nos 546-552.

578 Voir en particulier la jurisprudence citée à la note de bas de page précédente.

7.386. La disposition relative à la constitution d'une garantie, reprise au § 3, est empruntée à la Convention OTT (art. 10(2)).

7.387. L'attribution au bénéficiaire du droit de rétention d'un droit de vente tel que visé dans la Convention OTT (art. 10(3) et (4)) est jugé inutile, compte tenu de la présence, à l'article 7.22, d'une disposition relative à la vente des marchandises abandonnées et, en outre, de la possibilité de procéder à une saisie conservatoire de droit commun. Bien entendu, la constitution d'un droit de gage conventionnel ne peut pas davantage être exclue. À cet égard, le droit commun est d'application et le besoin d'un régime particulier ne s'est pas encore fait sentir.

7.388. Aux termes du § 4, les conteneurs, palettes et engins apparentés doivent, pour l'application de l'article proposé, être également considérés comme des marchandises[579]. Conformément à la formulation du § 1, l'article proposé ne s'applique pas aux conteneurs vides remis par le propriétaire du navire ou l'armateur. En vertu des dispositions du § 2, un droit de rétention conventionnel peut, toutefois, être stipulé à cet égard.

Un éventuel droit de rétention sur un conteneur n'est pas opposable au propriétaire de la cargaison contenue dans ledit conteneur si celui-ci n'est pas non plus le propriétaire de ce conteneur. Le manutentionnaire pourra répercuter sur le débiteur les coûts de déchargement du conteneur consentis en vue de l'exercice du droit de rétention.

7.389. L'extension décrite au § 5 est également évoquée dans les articles 7.18, 7.19, 7.21 et 7.22 déjà commentés.

B.14. ARTICLE 7.24. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

7.390.

Article 7.24. Prescription

§ 1. Les actions à l'encontre d'un manutentionnaire concernant l'établissement, l'exécution et la fin d'un contrat de manutention, à l'exception des actions en responsabilité de droit commun visées à l'article 7.20, sont prescrites par deux ans.

§ 2. Le délai visé au § 1 prend cours :
1° le jour où le manutentionnaire remet les marchandises ou une partie des marchandises à un ayant droit ou les met à sa disposition ; ou
2° en cas de perte totale, le jour où l'ayant droit reçoit du manutentionnaire un avis de cette perte ou le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues en vertu de l'article 7.18, § 2, la date la plus rapprochée étant retenue.
3° dans tous les autres cas, le jour où le fait générateur du sinistre se produit.

§ 3. Les actions récursoires à l'encontre d'un manutentionnaire en vertu des ou concernant les dispositions du présent Chapitre, à l'exception des actions visées à l'article 7.20, peuvent, y compris après le délai visé au § 1, être introduites dans les trois mois après que le requérant a lui-même été jugé responsable ou réglé le sinistre à l'amiable.

[579] En ce qui concerne le droit de rétention du manutentionnaire sur les conteneurs (rotatifs), voir notamment Vanhooff, J.-P., « De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors », in De Weerdt I, (104), 137-138, n° 195.

§ 4. Les actions d'un manutentionnaire en vertu des ou concernant les dispositions du présent Chapitre sont prescrites par deux ans à compter du fait qui a donné naissance à l'action ou de la résiliation du contrat de manutention, si cette dernière date est plus rapprochée.

B) COMMENTAIRE

7.391. Le régime proposé introduit un délai de prescription légal court pour les actions fondées sur les dispositions du présent Chapitre. Le but est d'aligner la position du manutentionnaire sur celle des transporteurs, également en ce qui concerne la prescription. Il convient de noter qu'une action en responsabilité de l'armateur à l'encontre de l'acconier n'est généralement pas soumise aux courts délais de prescription de l'article 270 de la Loi maritime[580].

La disposition proposée s'inspire dans une certaine mesure de la Convention OTT (art. 12). La Convention introduit un délai de prescription de deux ans, ce qui correspond à l'option générale adoptée dans l'Ébauche de Code belge de la Navigation[581]. En ce qui concerne la prescription des actions nées des contrats de terminal, les législations nationales présentent d'importantes variations, avec, de manière générale, des délais nettement plus longs que ceux proposés ici[582].

7 392. La disposition reprise au § 3 s'inspire de la Convention OTT (art. 12(5)).

[580] Anvers, 21 février 2005, N.V. Schelde Container Terminal Noord t. Orient Overseas Container Line (UK), 2004/AR/832, inédit.
[581] Voir Livre bleu 1, 184-185, nos 1.222-1.224.
[582] Voir les données dans Berlingieri, F., *Time-barred actions,* Londen, Lloyd's of London Press/CMI, 1993, 63-71.

4. TEXTE DE LOI

LIVRE 3 – DROIT PRIVÉ DE LA NAVIGATION

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1 – Définitions

Article 7.1. Description des notions

Dans le présent Code, il convient d'entendre par :
1° « contrat d'agence maritime » : contrat par lequel un entrepreneur, appelé agent maritime, qui agit dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession, s'engage à l'égard d'un propriétaire de navire, d'un armateur ou d'un utilisateur de navire à le représenter dans le cadre de l'arrivée d'un ou de plusieurs navires dans un ou plusieurs ports ;
2° « contrat de manutention » : le contrat par lequel un prestataire de services qui agit dans l'exercice de son activité habituelle ou sa profession, appelé « manutentionnaire », s'engage exclusivement ou principalement envers un donneur d'ordre à la manipulation de marchandises ;
3° « manipulation de marchandises » : l'exécution, dans une zone portuaire, de services matériels liés au transport ou logistiques et concernant des marchandises, dont :
a) leur chargement, déchargement, entreposage, dépôt, arrimage, trimmage, fardage, tri, emballage, mise sous scellés, accorage et désaccorage, ainsi que l'entretien, la réparation et la gestion des conteneurs ;
b) leur entreposage, gestion et traitement dans le cadre de la gestion des stocks, le traitement des commandes, la distribution et des autres formes de services logistiques ;
4° « zone portuaire » : toute zone :
a) directement contiguë, d'un point de vue spatial, à un lieu de chargement ou de déchargement de navires ou bateaux ; ou
b) qui se situe dans une zone délimitée par le Roi en vue de l'application du présent Code, à l'intérieur ou à proximité d'un port ou d'une voie navigable et, à défaut d'arrêté contraire, toute zone portuaire au sens de l'article 1er de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire ;

TITRE 3 – ARMATEURS

Chapitre 2 – Agence maritime

Article 7.2. Application internationale

§ 1. Lorsque l'action de l'agent maritime concerne une arrivée dans un seul port, la question de savoir si l'agent maritime peut engager le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire envers les tiers est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel ce port est situé.
Lorsque l'action de l'agent maritime concerne des arrivées dans plusieurs ports, le droit de l'État dans lequel l'agent maritime a sa résidence habituelle s'applique.

§ 2. L'article 7.10 s'applique à la procédure en Belgique.

Article 7.3. Application matérielle

Le présent chapitre s'applique aux contrats d'agence maritime.

Article 7.4. Autre réglementation

§ 1. Sans préjudice des dispositions particulières, les dispositions du Code civil relatives au mandat s'appliquent au contrat d'agence maritime.

§ 2. La loi du 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale s'applique exclusivement au contrat d'agence maritime lorsque celui-ci constitue également un contrat d'agence commerciale au sens de l'article 1er de la loi précitée.
En dérogation à l'alinéa précédent, les articles 6, 8 et 26 de la loi du 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale ne s'appliquent pas au contrat d'agence maritime.

§ 3. L'article 108 du Code de droit international privé ne s'applique pas à la représentation par l'agent maritime.

Article 7.5. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent aux articles 7.9 et 7.10 sont déclarées nulles.

Article 7.6. Qualification

Le contrat d'agence maritime est un mandat.

Article 7.7. Droits et obligations des parties

§ 1. L'agent maritime doit :
1° défendre les intérêts du commettant et du navire ;
2° exécuter ses tâches loyalement et de bonne foi ;
3° communiquer au commettant toute information utile ;
4° suivre les directives raisonnables données par le commettant et, du reste, agir conformément aux usages ;
5° rendre compte des recettes et dépenses effectuées pour le compte du commettant ;
6° s'employer comme il se doit à la négociation et, le cas échéant, à la conclusion des affaires dont il est chargé.

§ 2. Le commettant doit :
1° agir loyalement et de bonne foi à l'égard de l'agent maritime ;
2° communiquer tous les renseignements et directives nécessaires à l'agent maritime ;

3° aviser l'agent maritime dans un délai raisonnable lorsqu'il prévoit que le volume des affaires sera sensiblement inférieur à celui auquel l'agent maritime aurait pu normalement s'attendre ;
4° payer à l'agent maritime la rémunération convenue et les montants nécessaires pour couvrir les dépenses ;
5° informer l'agent maritime dans un délai raisonnable de son acceptation, de son refus ou de l'inexécution d'une affaire qu'il a négociée.

Article 7.8. Tâches de l'agent maritime

L'agent maritime est notamment chargé des tâches suivantes :
1° organiser l'arrivée, le séjour et le départ des navires, et notamment exécuter les formalités administratives, demander des postes d'amarrage, commander des services technico-nautiques et autres services portuaires, et conclure des contrats à cette fin ;
2° conclure des contrats utiles en vue de la gestion et de l'exploitation du navire, tels que les contrats de transport, les contrats d'affrètement, les contrats d'assurance et les contrats de manutention ;
3° émettre et signer les connaissements et autres documents ayant trait à la gestion ou l'exploitation du navire ;
4° faire livrer des réserves, bunkers et provisions au navire ;
5° déposer les déclarations du navire ;
6° organiser les livraisons et services nécessaires à l'équipage ;
7° percevoir et payer les sommes ayant trait à la gestion ou l'exploitation du navire ;
8° préserver et suivre les prétentions et actions qui ont trait à la gestion ou l'exploitation du navire ainsi que l'exercice des droits de sûreté et moyens de contrainte dont le commettant dispose ainsi que, de manière générale, tous les aspects de la gestion des débiteurs ;
9° accorder des suspensions ou prolongations des délais en cours à l'encontre du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire et du commandant ;
10° réceptionner les significations, notifications et communications conformément à l'article 7.10.

Article 7.9. Qualité du commettant et imputation à celui-ci

§ 1. Lorsque l'agent maritime n'est pas, avant ou au moment où la mission est confiée, clairement informé du nom, de la qualité et du lieu de résidence ou du siège social de son commettant, le propriétaire du navire, l'armateur et l'utilisateur du navire sont responsables *in solidum* à l'égard de l'agent maritime.

§ 2. Lorsque l'agent maritime doit représenter simultanément le fréteur et l'affréteur, ou défendre simultanément leurs intérêts respectifs, ceux-ci sont solidairement responsables à l'égard de l'agent maritime, y compris lorsque l'agent maritime a connaissance de clauses dérogatoires contenues dans le contrat d'affrètement.

§ 3. L'agent maritime est incontestablement réputé avoir suffisamment informé les tiers de sa qualité de mandataire lorsque, avant ou, au plus tard, au moment de l'accomplissement de l'acte, il a :
1° indiqué agir en tant qu'agent maritime, agent, mandataire ou représentant ; et

2° communiqué soit le nom et le siège social ou un lieu de résidence de son commettant, soit le nom du navire en rapport avec lequel il agit.

§ 4. Moyennant le respect de la prescription visée au § 3, les actes juridiques posés par l'agent maritime le sont pour le compte du commettant.
Le commettant est tenu au respect des engagements qui découlent des actes juridiques que pose l'agent maritime, en particulier en exécution des tâches mentionnées à l'article 7.7, à moins que le commettant démontre que l'agent maritime agissait sans compétence de représentation et que l'autre partie était ou aurait dû être informée de cette absence de compétence.
Lorsque l'agent maritime représente, réellement ou en apparence, plusieurs commettants et ne communique, au tiers avec lequel il traite, ni le nom du (des) commettant(s) au nom et pour le compte duquel (desquels) il pose l'acte concerné, ni le lieu de résidence ou le siège social de ses commettants, les commettants en question sont solidairement responsables à l'égard du tiers pour les engagements pris.
Les alinéas précédents s'appliquent également lorsque le commettant est un propriétaire de navire. En outre, conformément à l'article [...], le propriétaire de navire est responsable des engagements pris par l'agent maritime.
Sous réserve d'une dérogation communiquée simultanément par l'agent maritime, une suspension ou prolongation, accordée par lui, du délai en cours à l'encontre du propriétaire du navire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire ou du commandant s'applique de plein droit à l'égard de toutes ces parties.

Article 7.10. Significations, notifications et communications

Sans préjudice des possibilités de signification, notification, dépôt et communication visées au Chapitre VII de la Première partie du Code judiciaire, les significations, les notifications et, de manière générale, les communications d'actes judiciaires et extrajudiciaires à un propriétaire de navire, un copropriétaire de navire, un armateur ou un utilisateur de navire se font valablement à l'agent maritime qui est intervenu au sujet du navire ou de la matière qui fait l'objet de la signification, la notification ou la communication.

Article 7.11. Prescription

§ 1. Les actions par et contre les agents maritimes relatives à la conclusion, l'exécution et la résiliation du contrat d'agence maritime sont prescrites par deux ans à compter du fait qui a donné naissance à l'action ou de la résiliation du contrat d'agence maritime, si cette dernière date est plus rapprochée.

§ 2. Les actions récursoires par et contre les agents maritimes relatives à la conclusion, l'exécution et la résiliation du contrat d'agence maritime peuvent, y compris après le délai visé au § 1, être introduites dans les trois mois après que le requérant a lui-même été jugé responsable ou réglé le sinistre à l'amiable.

TITRE 5 – TRANSPORT

Chapitre 4 – Manutention

Article 7.12. Application internationale

§ 1. Quel que soit le droit applicable à l'obligation contractuelle ou non contractuelle, s'appliquent à toute manutention en Belgique :
1° l'article 7.4, dans la mesure où le règlement de terminal contient des règles telles que visées au § 1, 1° et 2° de cet article ;
2° l'article 7.10.

§ 2. L'opposabilité à des tiers du droit de rétention du manutentionnaire est régie par le droit de l'État sur le territoire duquel les marchandises se trouvent au moment où ce droit est exercé.

Article 7.13. Application matérielle

Le présent chapitre s'applique aux contrats de manutention.

Article 7.14. Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent aux articles 7.16, 7.21, 7.22 et 7.23, ou qui suppriment ou limitent les droits des tiers décrits dans le présent Chapitre, sont nulles.

Article 7.15. Autre réglementation

§ 1. Les dispositions du Code civil concernant le louage de services et le dépôt ne s'appliquent pas aux contrats de manutention.

§ 2. Le présent Chapitre s'applique sans préjudice des dispositions impératives relatives au contrat de transport.

Article 7.16. Règlements de terminal

§ 1. Le manutentionnaire peut établir un règlement de terminal.
Le règlement de terminal peut, notamment, contenir des règles concernant :
1° l'organisation matérielle de la manutention ;
2° l'accès au et le comportement sur le terminal, y compris en ce qui concerne la sécurité et la fluidité de la circulation ;
3° les procédures, formalités et constatations relatives à la réception et la livraison des marchandises ;
4° la responsabilité du manutentionnaire et de ses subordonnés, représentants et auxiliaires et, le cas échéant, l'exclusion ou la limitation de cette responsabilité.

§ 2. Le règlement de terminal est un contrat.

§ 3. Le règlement de terminal peut être publié à l'annexe du Moniteur belge relative à la navigation.
Les paragraphes [...] de l'article [...] s'appliquent par analogie.
Moyennant une publication conforme à l'alinéa précédent, tout cocontractant du manutentionnaire agissant dans l'exercice de son activité ou de sa profession, toute personne qui se présente ou se rend sur le terminal et toute personne physique et morale pour le compte de laquelle il ou elle agit ainsi sont, de manière irréfragable, présumés avoir pris connaissance du règlement du terminal.

§ 4. À condition que, préalablement ou, au plus tard, au moment de la conclusion du contrat ou au moment de se présenter ou se rendre sur le terminal, il ait été fait référence de façon suffisamment claire à l'application du règlement du terminal, et que l'endroit de la publication ait été précisé, tout cocontractant du manutentionnaire agissant à titre professionnel, toute personne qui se présente ou se rend sur le terminal et toute personne physique et morale pour le compte de laquelle il ou elle agit ainsi sont présumés avoir accepté le règlement du terminal. La preuve contraire est néanmoins admise.
Le manutentionnaire peut refuser l'accès au terminal aux personnes qui n'acceptent pas le règlement du terminal, y compris les subordonnés, représentants et auxiliaires.

§ 5. Les paragraphes 3 et 4 s'appliquent sans préjudice d'autres modes de prise de connaissance et d'acceptation du règlement de terminal.

§ 6. Le fait que le règlement de terminal ne soit pas rédigé dans la langue du cocontractant ou de ses subordonnés, représentants ou auxiliaires ne peut être invoqué pour en contester l'acceptation, si le règlement est rédigé en anglais ou dans la langue de la région linguistique dans laquelle la manutention a lieu.

§ 7. Le règlement de terminal peut renvoyer aux usages portuaires, conditions générales et directives professionnelles. En cas d'incompatibilité entre le règlement de terminal et ces autres réglementations, la priorité est accordée aux dispositions du règlement de terminal.

§ 8. Sont nulles les clauses du règlement de terminal :
1° propres à exclure ou limiter la responsabilité du manutentionnaire visée aux articles 7.18 et 7.19 ;
2° qui portent atteinte à la réglementation de droit public applicable, en ce compris la réglementation relative à la police de la circulation, la police de la navigation et portuaire, la sécurité des navires, le travail portuaire, les conditions de travail et la protection de l'environnement.

§ 9. Les clauses déraisonnablement onéreuses reprises dans le règlement de terminal restent sans application.
L'article [...] est d'application conforme au contrôle des règlements de terminal.

§ 10. Indépendamment de la prise de connaissance et de l'acceptation du règlement de terminal, tout un chacun doit se conformer, à proximité du et sur le terminal, à la signalisation routière et aux autres panneaux et indications qui y sont placés de manière suffisamment claire, concernant les matières visées au § 1, deuxième alinéa, 1°, 2° et 3°.

Les paragraphes 6, 7, 8 et 9 sont d'application conforme à ces signalisation, panneaux et indications.

§ 11. Le manutentionnaire peut également établir un règlement de quai, un règlement d'entrepôt ou tout autre règlement ayant trait à la manutention.
Les paragraphes précédents sont d'application conforme à un tel règlement.

§ 12. Le présent article s'applique à tous les lieux où la manipulation de marchandises est opérée, et ce, que celle-ci fasse l'objet exclusif ou principal du contrat concerné.
Le Roi peut déclarer tout ou partie du présent article applicable :
1° aux lieux, à l'intérieur des zones portuaires, où d'autres activités que la manutention sont exercées ;
2° aux lieux, en dehors des zones portuaires, où des marchandises sont manipulées.

§ 13. Moyennant une publication des conditions générales conformément au § 3, ces conditions sont soumises d'office au contrôle visé au § 9.
Est nulle, en particulier, toute clause, même non reprise dans un règlement de terminal :
1° qui entraîne l'application d'un ou plusieurs des effets juridiques visés dans les paragraphes précédents du présent article, tout en déclarant le § 9 partiellement ou entièrement inapplicable ;
2° qui lie à la publication visée au § 3 des effets juridiques autres que ceux mentionnés dans les paragraphes précédents.

Article 7.17. Droits et obligations des parties

§ 1. Le manutentionnaire doit :
1° réceptionner les marchandises ;
2° mener à bien ses missions selon les règles de l'art et dans les délais convenus ;
3° livrer les marchandises à l'ayant droit ou les mettre à sa disposition dans les délais convenus.

§ 2. Le commettant doit :
1° permettre l'exécution de la mission, en mettant à disposition les marchandises ou les moyens de transport dans les délais convenus et dans l'état nécessaire et en fournissant au manutentionnaire toutes les données et instructions requises ;
2° payer le prix.

§ 3. Sous réserve d'une communication contraire, le manutentionnaire est habilité à établir, délivrer et réceptionner des documents de transport, déclarations, réserves et autres actes pour le compte de la partie intéressée à la cargaison.

Article 7.18. Responsabilité relative à la cargaison

§ 1. Le manutentionnaire est responsable, durant la période de responsabilité, de la perte de la cargaison placée sous sa garde et des dommages occasionnés à celle-ci.
La période de responsabilité prend cours au moment où le manutentionnaire réceptionne la cargaison et se termine :
1° selon le cas, au moment où il l'a chargée ou arrimée dans un moyen de transport utilisé par l'ayant droit ou en son nom ou au moment où il l'a remise à un ayant droit ;

2° au moment où le manutentionnaire décide de prendre une mesure visée à l'article 7.21 ;
3° au moment où la cargaison est vendue sur la base de l'article 7.22.
À moins qu'un avis de pertes ou dommages, ainsi que de leur nature générale, ne soit donné par écrit au manutentionnaire avant la remise ou au moment de celle-ci à un ayant droit, cette remise constituera, jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été remises par le manutentionnaire telles qu'elles ont été décrites dans un accusé de réception émis par lui ou, à défaut d'un tel accusé de réception, en bon état. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours suivant la remise.
Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la remise ou si les parties ont participé à un examen contradictoire.
Une réserve formulée en présence du manutentionnaire relativement à l'exécution du contrat de transport ou d'affrètement concerné a également valeur de réserve à l'encontre du transporteur ou de l'affréteur.
Le manutentionnaire et l'ayant droit sont tenus de collaborer et de se fournir l'un à l'autre des moyens raisonnables afin de constater les causes, la nature, l'étendue et les circonstances de la perte et des dommages et de prendre des mesures visant à limiter le préjudice.

§ 2. Le manutentionnaire est responsable des dommages qui découlent du retard lors de la remise ou de la mise à disposition de la cargaison à l'ayant droit. Il y a retard lorsque la cargaison n'a pas été remise ou mise à disposition dans les délais convenus ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après que l'ayant droit a demandé de remettre ou de mettre à disposition la cargaison. Lorsque le retard compte trente jours ou plus, l'ayant droit peut considérer la cargaison comme perdue.

§ 3. Le manutentionnaire est également responsable lorsque ses subordonnés, représentants ou auxiliaires sont à l'origine de la perte, des dommages ou du retard.

§ 4. Le manutentionnaire est non seulement responsable à l'égard de son donneur d'ordre, mais aussi à l'égard :
1° de tout tiers qui prouve avoir subi un préjudice ;
2° de tout titulaire d'un droit d'action en vertu du contrat de transport en exécution duquel il est intervenu.

§ 5. Le manutentionnaire n'est pas responsable s'il prouve qu'aussi bien lui que ses subordonnés, représentants et auxiliaires ont pris toutes les mesures raisonnablement exigibles pour éviter les dommages, la perte ou le retard.
Le manutentionnaire n'est pas davantage responsable de dommage, perte ou retard résultant :
1° des actes, négligence ou défaut du commandant ou conducteur d'un moyen de transport, d'un subordonné du transporteur ou du pilote dans la conduite ou l'administration du moyen de transport ;
2° d'un incendie à bord du moyen de transport, à moins qu'il soit causé par le fait ou la faute du manutentionnaire ;
3° des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres voies navigables ;
4° d'un « acte de Dieu » ;
5° de faits de guerre ;
6° du fait d'ennemis publics ;

7° d'un arrêt ou une contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
8° d'une restriction de quarantaine ;
9° d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant, ou de quelque ayant droit que ce soit ;
10° de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
11° d'émeutes ou de troubles civils ;
12° d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens ;
13° de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
14° d'une insuffisance d'emballage, à moins que le manutentionnaire ait été lui-même chargé de l'emballage ;
15° d'une insuffisance ou imperfection de marques, à moins que le manutentionnaire ait été lui-même chargé de leur apposition ;
16° de vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
17° de circonstances imputables à son donneur d'ordre, en particulier le non-respect des obligations visées à l'article 5, § 2, 1°.

§ 6. Le manutentionnaire ne sera pas responsable des pertes ou dommages occasionnés à la cargaison pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles ont été remises ou mises à disposition par le manutentionnaire ou devaient, au plus tard, être remises ou mises à disposition.
La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.
Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire, ou un véhicule est utilisé pour grouper ou arrimer les marchandises à manipuler ou manipulées, tout colis ou unité énuméré au contrat, ou à défaut d'une telle mention, dans le document de transport concerné, sera considéré comme un colis ou unité au sens du premier alinéa.
Lorsque les dommages sont causés lors du chargement de marchandises dans ou de leur déchargement d'un conteneur, ou du groupage, de l'arrimage, de la composition ou du déchargement de marchandises dans, sur ou d'un conteneur, une palette ou un engin comparable par le manutentionnaire, tout colis ou unité est pareillement considéré comme un colis ou unité.
Dans tous les autres cas, l'engin ou le véhicule est considéré comme un colis ou unité.
Le manutentionnaire n'est pas responsable du retard pour une somme supérieure à 25 000 unités de compte. Sur l'avis de la Commission de droit maritime, le Roi peut adapter cette somme à la situation économique. L'indemnisation totale due par le manutentionnaire pour retard n'excèdera en aucun cas l'indemnisation visée au premier alinéa en cas de perte totale.
Le manutentionnaire n'est pas habilité à limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou omission personnelle ou de celle de ses subordonnés ou représentants, commise soit avec l'intention de provoquer la perte ou le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement.

§ 7. En ce qui concerne la délivrance de la cargaison, le manutentionnaire agit conformément aux instructions de son donneur d'ordre. Le manutentionnaire n'est pas responsable des fautes commises en la matière par son donneur d'ordre.

§ 8. Sans préjudice des dispositions légales dérogatoires, le manutentionnaire ne peut invoquer, à l'encontre des tiers et titulaires d'un droit de créance visés au § 4, aucune disposition contractuelle stipulée par son donneur d'ordre ou reprise dans le contrat de manutention qu'il a conclu.

§ 9. Lorsque leur responsabilité est engagée pour perte, dommage ou retard, les subordonnés, représentants ou auxiliaires du manutentionnaire peuvent invoquer les mêmes moyens de défense que le manutentionnaire lui-même.

§ 10. Sans préjudice des moyens de défense visés dans le présent Chapitre et dans d'autres dispositions, lorsqu'ils posent des actes en vertu de l'article 7.17, § 3, le manutentionnaire et ses subordonnés, représentants et auxiliaires ne sont responsables qu'en cas de faute intentionnelle et grave.

§ 11. Le présent article s'applique à toute perte et tout dommage à la cargaison survenant dans le cadre de la manipulation des marchandises dans la zone portuaire.
Lorsque le manutentionnaire déplace la cargaison jusqu'en dehors de la zone portuaire et que l'endroit où la perte ou le dommage est survenu ne peut être déterminé, il est présumé, sans préjudice de l'article 7.15, § 2, que le dommage s'est produit à l'intérieur de la zone portuaire.

§ 12. Le présent article s'applique à la responsabilité, à l'égard des tiers et titulaires d'un droit de créance visés au § 4, de toute personne qui, dans l'exercice de son activité ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

Article 7.19. Responsabilité relative aux moyens de transport

§ 1. Le manutentionnaire est responsable du dommage qu'il occasionne, par sa faute ou par un vice de la chose utilisée ou gérée par lui, au moyen de transport à l'aide duquel la cargaison à manipuler est ou sera transportée.

§ 2. Le manutentionnaire est non seulement responsable à l'égard de son donneur d'ordre, mais aussi à l'égard :
1° de tout tiers qui prouve avoir subi un préjudice ;
2° du propriétaire du moyen de transport.

§ 3. Le manutentionnaire n'est pas responsable du dommage au moyen de transport pour une somme supérieure à 25 000 unités de compte. Sur l'avis de la Commission de droit maritime, le Roi peut adapter cette somme à la situation économique.
Le manutentionnaire n'est pas habilité à limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte de son action ou omission, commise soit avec l'intention de provoquer la perte ou le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement.

§ 4. Pour l'application du présent article, un conteneur, une palette et tout instrument comparable sont également considérés comme des moyens de transport.

§ 5. Lorsque leur responsabilité est engagée pour le dommage occasionné à un moyen de transport, les subordonnés, représentants ou auxiliaires du manutentionnaire peuvent invoquer les mêmes moyens de défense que le manutentionnaire lui-même.

§ 6. Le présent article s'applique à toutes les pertes et dommages qui surviennent dans une zone portuaire.

§ 7. Le présent article est applicable à la responsabilité, à l'égard des tiers et titulaires d'un droit de créance visés au § 4, de toute personne qui, dans l'exercice de son activité ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

Article 7.20. Responsabilité en droit commun

Dans les autres cas que ceux visés aux articles 7.18 et 7.19, la responsabilité du manutentionnaire est, selon le cas, réglée par le contrat ou le droit commun de la responsabilité.

Article 7.21. Marchandises à risque

§ 1. À moins que le commettant lui transmette des instructions contraires, le manutentionnaire est autorisé à prendre toutes les mesures de précaution nécessaires concernant les marchandises à risque.

§ 2. Par marchandises à risque, il y a lieu d'entendre :
1° toutes les marchandises dangereuses dont l'état, les marques, l'emballage ou la documentation n'est ou ne sont pas conforme(s) à la réglementation en vigueur, dont le manutentionnaire peut raisonnablement supposer que leur réception, manipulation ou transport subséquent impliquera, par conséquent, des risques graves et à propos desquelles il n'a pu, malgré ses efforts raisonnables, obtenir aucune instruction particulière, raisonnablement exécutable et satisfaisante, ou garantie suffisante ;
2° des biens périssables ou endommagés, dont le manutentionnaire a des raisons sérieuses de supposer qu'elles perdront toute valeur ou pratiquement toute valeur durant leur séjour sur le terminal, qu'elles ne seront pas récupérées ou pas récupérées en temps voulu et que les frais qu'il a consentis en rapport avec ces biens ne seront pas ou pas intégralement indemnisés, et à propos desquels il n'a pu, malgré ses efforts raisonnables, obtenir aucune instruction particulière, raisonnablement exécutable et satisfaisante, ou garantie suffisante ;
3° les autres marchandises déclarées impropres, inutilisables ou sans valeur, dont la manipulation, le transport ou la vente est interdit ou qui peuvent être considérées comme déchets.

§ 3. Le manutentionnaire est plus particulièrement autorisé à :
1° refuser la réception, la manipulation ou la remise de marchandises à risque ;
2° rendre inoffensives, détruire ou vendre les marchandises à risque réceptionnées, ou à en disposer autrement.

§ 4. Le manutentionnaire n'est redevable d'aucune indemnisation s'il a pris les mesures de précaution visées aux alinéas précédents.
Les personnes qui ont manqué au respect de la réglementation applicable ou de communiquer des instructions ou garanties au manutentionnaire, les propriétaires et les ayants droit ainsi que le donneur d'ordre du manutentionnaire sont, *in solidum*, tenus d'indemniser ce dernier pour tous les coûts des mesures de précaution.

§ 5. Si le manutentionnaire procède à la vente des marchandises à risque, le produit de cette vente doit être mis à disposition de l'ayant droit après déduction des coûts pesant sur les marchandises.
Si ces coûts excèdent le produit de la vente, le manutentionnaire peut, conformément au deuxième alinéa du § 4, en réclamer l'indemnisation.

§ 6. Les compétences visées aux paragraphes précédents peuvent être exercées par toute personne qui, dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

Article 7.22. Biens sans maître

§ 1. Sans préjudice des articles 7.21 et 7.23, le manutentionnaire peut procéder à la vente forcée des biens sans maître se trouvant sous sa garde.

§ 2. Par biens sans maître, il y a lieu d'entendre les marchandises qui n'ont pas été expédiées par le transport visé ou qui, après la fin de la durée de dépôt ou d'entreposage convenue, n'ont pas été enlevées :
- dans les trois mois après que le manutentionnaire a signifié par lettre recommandée une dernière requête de départ ou d'enlèvement, respectivement, au donneur d'ordre qui lui a remis les marchandises, à leur propriétaire et à l'ayant droit ;
- dans les deux mois après la publication subséquente, par le manutentionnaire, d'une annonce de vente forcée.
La dernière requête de départ ou d'enlèvement respectivement, ne peut être émise tant que le manutentionnaire est chargé de l'entreposage ou du dépôt des marchandises.
Si, après la dernière requête, le manutentionnaire accepte une nouvelle mission de dépôt ou d'entreposage, il ne peut plus procéder à la vente forcée.

§ 3. La lettre recommandée visée au § 2 est envoyée au dernier lieu de résidence connu de l'intéressé.
La lettre recommandée précise que, à défaut d'enlèvement, il sera fait application du présent article.
Lorsque, malgré ses efforts raisonnables, le manutentionnaire n'est pas parvenu à identifier une ou plusieurs des personnes visées au § 2, 2° ou à obtenir leurs coordonnées, il peut renoncer à l'envoi d'une lettre recommandée à cette ou ces personne(s).

§ 4. L'annonce visée au § 2 est publiée :
a) dans l'annexe du Moniteur belge relative à la navigation ;
b) dans un quotidien à diffusion nationale ;

c) dans un journal à parution au moins hebdomadaire qui soit est spécifiquement orienté vers la navigation, soit paraît dans la zone portuaire dans laquelle se trouvent les marchandises ;
d) par la voie électronique éventuellement prescrite par le Roi à titre complémentaire.

§ 5. La vente forcée est ordonnée par ordonnance du président du tribunal de commerce, accordée sur requête unilatérale.
Outre les faits, la requête visée mentionne également les caractéristiques des marchandises, le lieu et la date de leur réception, les montants dus ainsi que, dans la mesure où des efforts raisonnables ont permis d'obtenir ces informations, le nom et le dernier lieu de résidence connu du commettant du manutentionnaire, lequel lui a remis les marchandises, de leur propriétaire et de l'ayant droit.
Pour l'application des articles 1030 à 1032 du Code civil, les personnes visées à l'alinéa précédent sont assimilées à une partie intervenante.
Une copie de la requête, accompagnée d'une invitation à comparaître, est adressée sous pli judiciaire par le greffier aux personnes visées au deuxième alinéa huit jours francs au moins avant la date de l'audience à laquelle l'affaire est inscrite.
Si les circonstances l'exigent, le président ordonne la vente des marchandises dans le délai fixé par lui, désigne l'huissier de justice compétent et évalue, s'il y a lieu, la créance du requérant.
S'il apparaît raisonnablement que le produit de la vente n'atteindra pas le montant de la créance du requérant, le président peut, par ordonnance motivée, décider avec l'accord du requérant, que les marchandises soient attribuées en propriété au requérant et que la créance de celui-ci se trouve, de ce fait, éteinte, à concurrence du montant déterminé dans ladite ordonnance.
Lorsque l'ordonnance a été rendue en l'absence d'une des personnes visées au deuxième alinéa, l'huissier de justice commis avertit cette personne par lettre recommandée, au moins huit jours francs à l'avance, des lieu, jour et heure de la vente.
Après prélèvement des frais, l'huissier de justice en dresse l'état et le transmet au requérant avec le produit de la vente, à concurrence du montant de sa créance. L'huissier de justice verse le surplus à la personne qui a fait constater son droit en la matière par le président ou, à défaut d'un tel ayant droit, à la Caisse de Dépôts et Consignations sous procès-verbal de dépôt. Le montant de la consignation, en principal et intérêts, est acquis de plein droit au Trésor public cinq ans après le dépôt s'il n'y a eu, dans l'intervalle, réclamation de la part d'un ayant droit, de ses représentants, de ses ayants cause ou de ses créanciers.
Si le produit de la vente est insuffisant pour couvrir les frais, le solde est payé par le requérant, sauf recours contre les personnes visées au § 2, 2°.
Les ventes visées au présent paragraphe sont soumises aux dispositions des articles 226 à 235 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe.

§ 6. Les délais visés dans le présent article ne sont pas prolongeables en vertu de l'article 55 du Code judiciaire.

§ 7. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et engins apparentés sont également considérés comme des marchandises.

§ 8. Les compétences visées aux paragraphes précédents peuvent être exercées par toute personne qui, dans l'exercice de son activité ou de sa profession, est chargée de la manutention de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

Article 7.23. Droit de rétention

§ 1. Le manutentionnaire dispose d'un droit de rétention sur les marchandises, qui lui sont remises par une partie intéressée à la cargaison, son subordonné, son représentant ou son auxiliaire, qui se trouvent sous sa garde et auxquelles se rapporte la créance.
Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.

§ 2. Le droit de rétention du manutentionnaire ne peut être étendu à d'autres marchandises que celles visées au § 1 que moyennant une clause explicite, le cas échéant reprise dans les conditions générales.
Le droit de rétention étendu n'est opposable au propriétaire des marchandises que lorsqu'il a accepté l'établissement de ce droit de rétention ou lorsque le manutentionnaire pouvait s'attendre à ce que son cocontractant soit habilité à consentir à un droit de rétention relativement à ces marchandises.

§ 3. Le manutentionnaire ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie satisfaisante a été constituée.

§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et engins apparentés sont également considérés comme des marchandises.

§ 5. Le droit de rétention décrit dans les paragraphes précédents peut être exercé par toute personne qui, dans l'exercice de son activité habituelle ou de sa profession, est chargée de la manipulation de marchandises, que celle-ci constitue l'objet exclusif ou principal du contrat.

Article 7.24. Prescription

§ 1. Les actions à l'encontre d'un manutentionnaire concernant l'établissement, l'exécution et la fin d'un contrat de manutention, à l'exception des actions en responsabilité de droit commun visées à l'article 7.20, sont prescrites par deux ans.

§ 2. Le délai visé au § 1 prend cours :
1° le jour où le manutentionnaire remet les marchandises ou une partie des marchandises à un ayant droit ou les met à sa disposition ; ou
2° en cas de perte totale, le jour où l'ayant droit reçoit du manutentionnaire un avis de cette perte ou le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues en vertu de l'article 7.18, § 2, la date la plus rapprochée étant retenue.
3° dans tous les autres cas, le jour où le fait générateur du sinistre se produit.

§ 3. Les actions récursoires à l'encontre d'un manutentionnaire en vertu des ou concernant les dispositions du présent Chapitre, à l'exception des actions visées à l'article 7.20, peuvent, y compris après le délai visé au § 1, être introduites dans les trois mois après que le requérant a lui-même été jugé responsable ou réglé le sinistre à l'amiable.

§ 4. Les actions d'un manutentionnaire en vertu des ou concernant les dispositions du présent Chapitre sont prescrites par deux ans à compter du fait qui a donné naissance à l'action ou de la résiliation du contrat d'agence maritime, si cette dernière date est plus rapprochée.

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce septième Livre bleu contient les dispositions sur l'agence maritime et la manutention. 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