



# Un tour de force législatif

Le secteur des services juridiques occupe une place importante dans le "cluster" maritime belge. A la lumière du nouvel élan que connaît la Belgique en tant que nation maritime, ce secteur a lui aussi entamé une opération de rattrapage. C'est surtout la législation maritime qui prend eau, comme l'a démontré une étude réalisée à l'instigation de l'Union des Armateurs Belges. C'est pourquoi une Commission dirigée par le professeur Eric Van Hooydonck travaille depuis peu à une révision en profondeur de la législation maritime belge.

## Guy Mintiens

**Pourquoi une révision en profondeur du droit maritime belge s'impose-t-elle?**

La législation maritime belge date de 1879. Si elle a été adaptée à diverses reprises, elle est cependant entièrement dépassée par les traités internationaux, les législations maritimes étrangères et la réalité économique. La législation maritime belge ne pipe mot des containers, des produits dangereux ou de l'EDI. Elle est

en d'autres mots surannée. Nous souhaitons en outre participer à l'optimisation du cluster maritime en Belgique et profiter de l'élan et du succès de nos ports, de notre flotte marchande, du secteur du dragage. Nous ne pouvons pas nous permettre de traîner derrière nous une législation du 19e siècle. La concurrence étrangère - les Pays-Bas en tête - se sont dotés d'un code maritime moderne.

Un autre objectif consiste à stimuler les services juridiques, c'est-à-dire le secteur de la pratique judiciaire maritime. Il s'agit en gros de quelque 125 avocats spécialisés dans le droit maritime à Anvers. Il y a en outre les experts, les magistrats, le secteur des assurances et les banques. La Belgique doit à nouveau devenir plus attrayante pour le secteur maritimo-juridique.

**Quelle a été l'amorce de la révision de la législation maritime?**

Il s'agit d'une étude réalisée en coopération avec l'Union royale des Armateurs Belges et présentée lors d'une journée d'étude qui a analysé les forces et faiblesses de la politique maritime en Belgique. L'étude énumère tous les arguments at-

points de vue. Nous avons obtenu des réponses de la Chambre maritime et de la Cour d'Appel d'Anvers, ainsi que de l'Association belge de Droit maritime, qui regroupe les juristes maritimes. Cette dernière a accompli un travail formidable, avec entre autres la création de six commissions chargées d'analyser et de commenter tous les aspects du Livre Vert. Ont également réagi: les expéditeurs, l'Associa-

président de l'ABDM, du directeur-général des Affaires maritimes et de l'Union des Armateurs belges.

La Commission devra élaborer un Code maritime dans des délais très stricts. Nous avons entamés nos travaux début novembre et le gros du travail doit intervenir en 2008, de sorte que le concept soit prêt début 2009. A partir d'avril 2009, le projet de code sera à nouveau soumis à une consultation publique qui se prolongera jusqu'à la mi-juillet.

Toutes les par-

*«Il faut trouver un équilibre entre les intérêts en présence»*

tant de la nécessité d'un nouveau code maritime en Belgique. Il s'agit non seulement du remplacement de la législation maritime en tant que composant du Code de Commerce, mais également du Droit maritime public.

**Quelle sera la démarche suivante?**

Par l'entremise du ministre Renaat Landuyt, les autorités fédérales ont créé une Commission de Droit maritime. Elle a été chargée de la révision complète du droit maritime en Belgique, donc pas uniquement du droit commercial mais également de tout ce qui touche au droit public.

**Comment sera développée la nouvelle législation?**

Il s'agit d'une procédure relativement unique. Le ministre a immédiatement réagi et a désigné une équipe d'experts composé de six éminents juristes/professeurs en vue de préparer cette révision. Ces experts ont rédigé un Livre Vert qui reprend 161 questions sur divers thèmes qui peuvent être abordés durant la révision.

**La technique du Livre Vert a-t-elle été copiée de l'Union européenne?**

Le Livre Vert est l'instrument qui permet d'organiser une consultation publique et il s'agit effectivement d'une première dans l'histoire politique de notre pays. Nous tenons à impliquer toutes les parties concernées avant de mettre un mot sur le papier. L'ensemble du processus est particulièrement transparent et nous avons obtenu énormément de réactions. A l'issue de la concertation néerlandophone, j'ose affirmer que le succès est au rendez-vous. Nous avons d'ailleurs lancé un site internet sur lequel bon nombre de groupements ont formulé leurs



**Le professeur Eric Van Hooydonck, président de la Commission de Droit maritime.**

tion des Ports flamands, l'Association belge des Assureurs maritimes, les armements, l'Autorité portuaire d'Anvers, la navigation intérieure - via l'IVR; il est quand même fantastique de constater que la révision du code maritime belge suscite une réaction aux Pays-Bas -, l'Académie de Marine, le Collège royal maritime belge et la Ligue maritime belge, le SPF Environnement, etc.

**Quel est le calendrier adopté?**

Le 29 mai dernier, le ministre Landuyt a installé la Commission du Droit maritime, où siègent douze personnes (contrairement aux six de l'équipe d'experts susmentionnée). Il s'agit essentiellement de professeurs en droit maritime et du

ties concernées auront donc l'occasion de donner leur avis avant que le processus politique ne démarre. L'ambition est d'introduire le nouveau code en janvier 2010. J'estime que cela est faisable.

**Comment allez-vous concilier toutes ces opinions et visions qui servent quelques fois des intérêts différents?**

Un des principaux défis qui se présente à la Commission, consistera à composer un code acceptable pour tous les segments du secteur maritimes. Il s'agira de trouver un équilibre entre les divers intérêts divergents. Il y a tellement d'intérêts en présence que respecter l'équilibre sera un véritable exploit. Nous sommes toutefois bien armés pour relever ce défi, grâce notamment à cette consultation via le Livre Vert, où tout le monde a eu son mot à dire et qui a permis d'identifier les points délicats.

La consultation via le Livre Vert a été clôturée fin octobre, mais la Commission reste ouverte aux réactions néerlandophones et les réactions francophones peuvent être transmises jusqu'à la fin janvier via le forum sur le web. La Commission a entre-temps entamé ses travaux.

[www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be)

## PLAN DE TRAVAIL DE LA NOUVELLE LOI

### PREMIERE PARTIE - DISPOSITIONS GENERALES

- 1 - Définitions
- 2 - Champ d'application
- 3 - Relation à d'autres normes de droit
- 4 - Compétences d'exécution

### PARTIE 2 - DES NAVIRES

- 1 - Statut réel des navires
- 2 - Privilèges et hypothèques maritimes
- 3 - Publicité des droits sur les navires

### PARTIE 3 - LE CAPITAINE ET L'EQUIPAGE

### PARTIE 4 - LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRES

- 1 - Réglementation générale
- 2 - Réglementation particulière concernant l'enlèvement des épaves
- 3 - Réglementation particulière concernant la pollution par les pétroliers
- 4 - Réglementation particulière concernant la pollution par hydrocarbure de soute
- 5 - Réglementation particulière concernant la pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses
- 6 - Réglementation particulière concernant la pollution par des matières radioactives

### PARTIE 5 - L'EXPLOITATION DES NAVIRES

- 1 - Affrètement
- 2 - Convention de transport de marchandises
- 3 - Convention de transport de passagers
- 4 - Remorquage et poussage

### PARTIE 6 - INTERMEDIAIRES ET ASSISTANTS AU TRANSPORT

- 1 - Commissionnaires de transport
- 2 - Agents maritimes
- 3 - Expéditeurs
- 4 - Manutentionnaires

### PARTIE 7 - EVENEMENTS MARITIMES

- 1 - Avarie et avarie commune
- 2 - Abordage
- 3 - Assistance

### PARTIE 8 - ASSURANCES

- 1 - Dispositions générales
- 2 - Assurances corps
- 3 - Assurances facultés
- 4 - P & I Clubs

### PARTIE 9 - DISPOSITIONS FINALES

## Annuaire du Port d'Anvers 2007-2008

Tous les services officiels, groupements et institutions, parmi lesquels l'Autorité portuaire, les chemins de fer, les consulats, les Chambres de Commerce, la Ville d'Anvers, etc.

Les entreprises privées avec leurs principales données et principaux contacts.

Des renseignements divers concernant notamment les statistiques du trafic de marchandises à Anvers, l'infrastructure et les équipements portuaires.

Plusieurs index, dont un index des personnes, une liste alphabétique des entreprises classées selon leur branche d'activité et un index alphabétique des annonceurs.

**PARUTION  
FIN OCTOBRE**

DE LLOYD N.V., VLEMINCKSTRAAT 18,  
2000 ANTWERPEN  
TÉL: 03 234 05 50 / E-mail [abo@lloyd.be](mailto:abo@lloyd.be)

