

Nouvelle loi sur la navigation intérieure, en vigueur à partir du 1er janvier 2025

Loi du 14 avril 2024 modifiant le Code belge de la navigation concernant le cadre juridique de la navigation intérieure

Publication au Moniteur belge le 10 octobre 2024 / en vigueur à partir du 1er janvier 2025

Que signifie la nouvelle législation pour vous en tant que batelier ?

À partir du 1er janvier 2025, une nouvelle loi sur la navigation intérieure garantira des accords et des règles clairs en matière de contrats, de responsabilité et de coopération.

Ce document donne un aperçu clair de ce que vous devez savoir et de la manière dont cela affecte votre travail en tant que batelier. Les principaux points de la nouvelle loi, tels qu'ils sont décrits par les juristes concernés, figurent dans l'annexe du présent document.

Les principaux changements en bref

- Un cadre juridique clair : de nouvelles règles pour les différents types de contrats de navigation intérieure, tels que l'affrètement et le transport.
- Responsabilité : nouveaux accords sur la responsabilité en cas d'accident.
- Suivi et conseils : une commission navigation intérieure contribue à la consultation et aux conseils sur les questions relatives aux voies navigables intérieures.
- Conditions équitables : Les clauses déraisonnables dans les contrats sont abordées.

1. Qu'est-ce qui va changer concrètement ?

Contrats

La nouvelle loi régit des contrats tels que

- Contrats d'affrètement : Par exemple, les contrats d'affrètement d'un bateau avec ou sans équipage.
- Contrats de transport : Pour le transport de marchandises ou d'autres bateaux.

Important à savoir :

- Seuls les contrats conclus à partir du 1er janvier 2025 seront couverts par les nouvelles règles.
- Les contrats déraisonnables (tels que les abus de pouvoir ou les tarifs déraisonnables) ne sont plus autorisés.

Responsabilité

- En tant que batelier, vous êtes moins susceptible d'être directement responsable à partir de maintenant. L'accent est mis sur l'exploitant du bateau (la personne qui exerce un contrôle économique sur le bateau).
- Votre responsabilité n'est engagée qu'en cas de faute grave ou de fraude.

2. Que fait la Commission navigation intérieure ?

Cette commission conseille le ministre et les autres acteurs du secteur. Il peut :

- Établir des indicateurs pour les temps d'amarrage et de chargement.
- Organiser des consultations sur les questions clés de la navigation intérieure.

La composition et le fonctionnement de cette commission sont déterminés par le gouvernement.

3. Qu'est-ce que cela signifie pour vos contrats ?

Pour les bateliers qui transportent - ****Contrats de transport****

Si vous transportez des marchandises, de nouveaux accords sur la responsabilité et les dommages s'appliquent. C'est le cas par exemple :

- Chargement sans remarque ? Cela signifie que le bateau est considéré comme « prêt à recevoir une cargaison »
- Les temps d'amarrage et de chargement sont dépassés ? Vous avez droit à une compensation.

Pour les bateliers qui louent - ****Contrat d'affrètement****

- Nouvelles règles sur la location de bateau et l'affrètement de coques.

Par exemple : Pour les dommages survenus pendant le stockage, les mêmes règles s'appliquent que pour les dommages survenus pendant le transport.

4. Qui est responsable en cas d'accident ?

- Opérateur du bateau : responsable des risques et des dommages
- Batelier : responsable uniquement en cas de faute grave ou de négligence
- Propriétaire du bateau : Reste co-responsable dans des situations spécifiques (par exemple, si l'opérateur est inconnu ou non assuré).

5. Quels sont vos droits et obligations en tant que batelier ?

Vos droits

- Droit à une compensation en cas de dépassement des délais d'amarrage et de chargement.
- Protection contre les clauses déraisonnables dans les contrats.

Vos devoirs

- Veiller à ce que le bateau soit en état de naviguer.
- Déclarer correctement les arrivées et les départs (cela peut être fait électroniquement à partir de maintenant).

En conclusion

Les nouvelles règles rendent le travail des entrepreneurs fluviales plus clair et plus équitable. Lisez la description complète des grandes lignes dans l'annexe de ce document.

Vous avez des questions sur ce que cela signifie pour votre situation spécifique ?
Contactez Kim Mylle par mail : K.Mylle@itb-info.be.

Loi 14 avril 2024 modifiant le Code de navigation belge en ce qui concerne le cadre juridique de la navigation intérieure - Lignes de force

I.

La nouvelle loi, publiée au Moniteur belge le 10 octobre 2024, entrera en vigueur le 1er janvier 2025.

La loi :

- régit les pouvoirs et les devoirs de la Commission navigation intérieure, qui a été créée antérieurement mais qui n'est pas encore en vigueur ;
- contient des règles de compétence spécifiques ;
- crée le cadre juridique pour toute une série de contrats de navigation intérieure définis dans la loi ;
- prévoit des dispositions spécifiques sur les clauses non autorisées et abusives et sur l'intervention des intermédiaires de transport ;
- contient un nouveau régime de responsabilité civile en cas d'accident maritime.

Les nouvelles règles ne s'appliquent qu'aux contrats conclus à partir du 1er janvier 2025 et aux délits commis à partir du 1er janvier 2025 et, en ce qui concerne les litiges auxquels les nouvelles règles de compétence s'appliquent, aux litiges à partir du 1er janvier 2025.

A partir du 1er janvier 2025, les dispositions de la loi du 5 mai 1936 relative à l'affrètement fluvial ainsi que l'art. 9, dernier alinéa de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des intermédiaires et se rapportent à l'art. 5 de la première loi citée, sont abrogés.

Les dispositions de l'arrêté royal du 19 juin 2011 relatif au temps de surestaries et au montant des frais de surestaries dans le domaine de l'affrètement intérieur ne seront levées que lorsque des indicateurs de temps de surestaries auront été établis par arrêté royal.

Les articles 276 et 277 du code de certains privilèges des navires maritimes et diverses dispositions relatives à l'assurance des bateaux de navigation intérieure sont également abrogés.

II.

En ce qui concerne les missions et les compétences de la Commission navigation intérieure, la loi prévoit que le ministre chargé des voies de navigation intérieure puisse consulter la Commission navigation intérieure sur toutes les questions réglementées par le livre 3 du code de la marine marchande et ses décrets d'application.

La Commission navigation intérieure a également pour mission de consulter et d'émettre, à la demande du ministre chargé de la navigation intérieure, un avis motivé mais non contraignant sur les questions relatives au secteur de la navigation intérieure et à l'application du titre 6 du livre 3 du code de la marine marchande, y compris l'établissement d'indicateurs utiles à l'application de ce titre.

La composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure sont déterminés par le Roi, qui peut également conférer des pouvoirs supplémentaires à cette commission.

III.

Les nouvelles règles de compétence couvrent les litiges relatifs au statut commercial des bateaux de navigation intérieure, pour lesquels le tribunal d'entreprise du lieu où le bateau de navigation

intérieure est inscrit au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège social en Belgique sont compétents.

IV.

Un nouveau cadre juridique a été établi pour les contrats ultérieurs dans le domaine de la navigation intérieure :

- les contrats d'affrètement avec transfert du contrôle effectif du bateau (affrètement coque nue et location de bateau) ;
- les contrats d'affrètement sans transfert du contrôle économique du bateau (affrètement à temps, affrètement au voyage, accord de tonnage, accord de désarmement, accord de désarmement et/ou de navigation) ;
- les contrats de transport dont l'objet est le transport de marchandises à bord d'un bateau de navigation intérieure ;
- les accords de transport ayant pour objet le transport de bateaux de navigation intérieure (accords de poussage, accords de remorquage, accords bateau-train)

Désormais, les dispositions du Livre X, Titre 4 du Code de droit économique ne s'appliquent plus aux contrats de transport qui n'ont pas pour objet le transport de marchandises à bord du bateau.

Il est également expressément stipulé que les dispositions locatives du Code civil et celles relatives au crédit-bail ne s'appliquent pas aux conventions régies par la présente loi.

Le transport de passagers par péniche n'est pas réglementé par la présente loi.

V.

En outre, ce nouveau cadre juridique réglemente les clauses non autorisées et les actes illicites pour tous les contrats de navigation intérieure réglementés.

Les clauses non autorisées sont notamment :

- les clauses illicites, c'est-à-dire les clauses d'un contrat qui, seules ou combinées à d'autres clauses, créent un déséquilibre manifeste entre les droits et obligations des parties contractantes ;
- les clauses de nullité :
 - ne pas respecter les règles de l'ADN et de la CDNI ;
 - méconnaître les règles d'ordre public, les lois impératives ou, sous peine de déchéance, les règles prescrites par la présente loi, le code de la marine marchande ou d'autres réglementations ;
- l'interdiction d'abuser de la dépendance économique en imposant unilatéralement des tarifs ou des conditions déloyales.

Des actes non autorisés y veillent :

- interdiction de faire escale sur un bateau non assuré
- interdiction de l'abus de position de dépendance économique

Toutefois, cela ne remet pas en cause le principe selon lequel, dans le domaine du transport national et international de marchandises par voie navigable dans l'Union européenne, les accords sont librement conclus et les prix librement négociés par les parties concernées.

VI.

En ce qui concerne l'intervention des intermédiaires de transport, dorénavant :

- l'agent maritime est assimilé, en ce qui concerne ses obligations contractuelles, au transporteur vis-à-vis de l'expéditeur et à ce dernier vis-à-vis du substitut ;
- le commissaire aux transports ne peut pas agir simultanément en tant que courtier en transport ;
- en l'absence de clause contraire, l'agent de transport a droit à une indemnité de 5 %, avec un maximum de 10 %, sous peine de déchéance ;
- si plusieurs courtiers interviennent, le total des commissions ne peut excéder 10 % du fret, sous peine de déchéance de tout droit à commission et d'obligation de rembourser les montants perçus.
- - une clause exigeant le paiement du fret chez ou par le courtier en transport ne porte pas atteinte au droit d'action du transporteur contre l'expéditeur et le destinataire ou du transporteur contre l'affréteur ;
- l'absence de notification ou la notification incorrecte ou tardive par l'agent de transport du cocontractant du transporteur ne fait pas de l'agent de transport un cocontractant, mais le rend responsable de la réparation de tous les dommages qui en résultent ;

VII.

Sous réserve de l'interdiction de compensation entre le fret dû et une créance contestée de l'affréteur ainsi que de l'interdiction de raccourcir le délai de prescription de cinq ans, les dispositions relatives aux contrats d'affrètement coque nue et de location-vente de bateaux sont de droit supplétif.

Par conséquent, sous réserve du respect de l'interdiction des clauses abusives, elles peuvent être librement écartées par les parties.

Sous réserve des dispositions relatives aux clauses illicites et nulles et des autres dispositions légales et réglementaires impératives, les parties peuvent également déroger contractuellement aux nouvelles dispositions légales relatives à l'affrètement à temps et au voyage ainsi qu'à la convention d'amarrage et à la convention d'amarrage et/ou de navigation.

Ces accords sont soumis à un délai de prescription d'un an, qui ne peut être raccourci.

La responsabilité du chargeur pour les dommages causés aux marchandises en cas de stockage est désormais réglementée de la même manière que pour les dommages causés aux marchandises pendant le transport.

VIII.

En ce qui concerne le contrat de transport de marchandises à bord d'un bateau, le règlement existant en matière de transport international, la convention CMNI, est étendu à tout transport par bateau de navigation intérieure impliquant le transport de marchandises à bord, qui n'est pas actuellement couvert par les dispositions de la convention CMNI.

Ainsi, les nouvelles dispositions légales s'appliquent au transport fluvial dans le cadre d'un contrat d'affrètement à temps ou au voyage, d'un contrat de tonnage, d'un contrat de mise à disposition ou de navigation, d'un contrat de transport multimodal, lorsque différents modes de transport sont utilisés, et d'un contrat de transport fleximodal, lorsque le mode de transport n'a pas été déterminé.

Toutefois, pour les transports non couverts par l'application de la convention CMNI, les trois motifs supplémentaires d'exemption prévus à l'article 25, paragraphe 2, de la convention CMNI - erreur de navigation, incendie, insuffisance temporaire de navigabilité du bateau - s'appliquent, sauf disposition contraire.

Comme la convention CMNI ne contient pas une réglementation exhaustive du contrat de transport en question, la nouvelle loi prévoit une série de dispositions complémentaires, en partie reprises de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, en partie s'en écartant ou entièrement nouvelles.

Sauf disposition contraire et à l'exception de la règle sur les sûretés, à laquelle il ne peut être dérogé, ces dispositions complémentaires, qui s'appliquent également aux transports régis par la convention CMNI, sont de nature réglementaire.

Les différences par rapport à la réglementation actuelle comprennent les dispositions suivantes :

- Désormais, l'arrivée du bateau au quai de chargement ou de déchargement peut également être notifiée par voie électronique et le temps de stationnement commence dès que le bateau est arrivé et a été notifié. Sous peine de déchéance, la contestation de l'heure d'arrivée doit avoir lieu dans les 24 heures suivant la notification.
- Les dimanches et les jours fériés sont considérés comme des jours de repos.
- Pour la détermination du temps de repos, le Roi peut établir des indicateurs ;
- En cas de dépassement du délai de surestaries, le transporteur a droit à une indemnité. Il peut s'agir d'une indemnité contractuelle ou, à défaut, d'une indemnité basée sur le préjudice réel subi, à prouver par le transporteur ;
- L'expéditeur dispose de droits de résiliation spéciaux si le bateau n'est pas transportable ou navigable ou s'il ne dispose pas des documents et de l'équipage légalement requis ;
- Le bateau est présumé apte à naviguer s'il porte les certificats de bord valides ;
- Le bateau est présumé apte à naviguer s'il est muni des certificats valides ;
- Le chargement du bateau sans remarque préalable est présumé prêt à recevoir une cargaison;
- Le transporteur a des droits spéciaux de résiliation en cas de naufrage ou d'avarie grave pendant l'exécution du voyage et si le temps d'arrêt ou, en cas de chargement et de déchargement conjoints, la moitié du temps d'arrêt depuis l'heure d'arrivée au lieu de déchargement est dépassé de 48 heures sans que le déchargement n'ait commencé ;
- L'indemnités équivalentes au tiers du fret ("foutvracht") s'élèvera désormais à au moins 1/2 du fret, auquel s'ajoutera, le cas échéant, une compensation pour le dépassement du temps de mise à disposition.
- En cas de litiges lors de la réception des marchandises, l'état des marchandises est examiné à la demande de tout intéressé, éventuellement par ordonnance du président du tribunal d'entreprise.

IX.

Dans les accords de transport, le bien transporté est la barge à enlever, peu importe que cette barge soit chargée ou non.

Par transport, on entend donc le fait d'emmener un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure dans un convoi poussé, un convoi accouplé ou un train de bateaux.

Outre le fait de pousser ou d'emmener autrement, l'emmener comprend également l'attelage et le dételage ou l'inclusion ou le retrait d'un train de bateau, le déplacement et le dépôt du bateau de navigation intérieure à sa destination, mais pas, sauf stipulation contraire, les services à bord du bateau de navigation intérieure étant emportés, par exemple en fournissant une surveillance ou une assistance au chargement, à l'arrimage, à l'arrimage et au déchargement des marchandises.

Si la surveillance ou l'assistance au chargement et au déchargement des marchandises a également été convenue dans le cadre du contrat, les dispositions pertinentes en matière de transport de marchandises s'appliquent à ce travail.

En revanche, la prise d'un bateau dans le cadre d'une assistance ou d'un sauvetage n'entre pas dans le champ d'application du nouveau régime.

Avec l'introduction de l'accord bateau-train et du concept de bateau-train, il prend en compte les nouvelles techniques de transport impliquant l'utilisation de convois de bateaux contrôlés électroniquement ou automatiquement, où la navigation est entre les mains de l'un de ces bateaux ou se fait à distance ("smart shipping").

Suite à la disparition du Livre X, Titre 4 du Code de droit économique et aux nouvelles règles sur les contrats de transport, tous les contrats de transport sont désormais soumis au même délai de prescription, à savoir 1 an.

Le nouveau règlement juridique prévoit ainsi un certain nombre de dispositions générales applicables à tous les contrats "take-home" et, en particulier, concernant les obligations et les responsabilités du contractant et du client l'un envers l'autre.

Pour l'entrepreneur, cela implique :

- le déploiement d'un bateau approprié ;
- l'exécution de l'accord selon les règles de l'art ;
- et dans le délai contractuel ou, à défaut, dans un délai raisonnable
- l'indemnisation des dommages causés par le contractant, ses agents d'exécution ou ses mandataires, au bateau transporté ;

Pour le client, cela implique :

- l'obligation de fournir des informations sur le bateau et sa cargaison ;
- la mise à disposition d'un bateau navigable à emporter ;
- le paiement du fret et de tous les frais occasionnés par l'exécution de la commande ;
- l'indemnisation des dommages causés par le commettant, ses agents d'exécution ou ses mandataires, au bateau transporteur

Si le bateau transporté est chargé dans le cadre d'un contrat de transport conclu par le donneur d'ordre avec un expéditeur, par lequel le donneur d'ordre s'est engagé à agir en qualité de transporteur, le contractant est considéré comme une auxiliaire de transport sa responsabilité ainsi que celle de ses agents et mandataires sont régies conformément aux dispositions applicables aux contrats de transport de marchandises.

X.

Enfin, la loi contient une nouvelle règle, différente des règlements existants, sur la responsabilité envers les tiers en cas d'accidents maritimes dus à des erreurs commises par des membres d'équipage ou des membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions ou par toute personne exerçant à distance des fonctions d'équipage ou de membre de l'équipage.

Désormais, l'accent ne sera plus mis sur la responsabilité de l'armateur mais sur celle de l'exploitant du bateau, l'exploitant étant entendu comme la personne qui a le contrôle économique du bateau, c'est-à-dire qui utilise ou exploite le bateau elle-même ou pour son propre compte et qui garantit les risques liés à l'utilisation ou à l'exploitation du bateau intérieur.

Pour déterminer qui est l'exploitant, les données mentionnées dans la déclaration de bateau du Rhin ou, à défaut, dans la déclaration d'appartenance à la flotte sont déterminantes.

Néanmoins, le propriétaire du bateau reste responsable, in solidum, avec l'exploitant du bateau dans un certain nombre de cas limitativement énumérés, notamment :

- si l'identité de l'opérateur ou de l'assureur n'a pas été communiquée à temps au demandeur;
- l'opérateur n'est pas connu ou n'est pas solvable, ou
- l'incident n'est pas suffisamment assuré

De même, si un convoi, autre qu'un remorqueur, est impliqué dans un cas de dommage à des tiers, les parties de ce convoi sont solidairement responsables du dommage causé aux tiers. Un remorqueur n'est responsable que s'il avait le commandement nautique du remorqueur.

Les membres de l'équipage ainsi que les membres de l'équipage et ceux qui exécutent à distance des tâches de l'équipage ou des membres de l'équipage ne sont responsables envers les tiers des erreurs ou négligences commises lors de l'exécution de leurs tâches qu'en cas de dol, de négligence grave ou de faute légère habituelle.

Le régime de responsabilité applicable n'est pas affecté :

- le régime concernant la limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau, tel qu'il résulte actuellement de la convention CLNI 2012 ;
- le recours de l'exploitant ou de l'armateur contre la personne qui a causé le dommage, y compris les membres de l'équipage ou les personnes exerçant des fonctions d'équipage à distance
- la récupération du composant d'un ensemble contre un autre composant de l'ensemble qui a causé le dommage.