Une cinquantenaire bien jeune
La LLMC 1976
La perspective Belge

COLLOQUE FRANCO-BELGE 2026
FRANCO-BELGIUM CONFERENCE 2026
24.09.2026

© André Kegels

Kegels | Advocaten
Mechelsesteenweg 196
2018 Antwerpen
+32 3 206 60 60
www.kegels-advocaten.be

Structure de l’exposé

1. Les grands-parents ou un peu d’histoire,
2. Les ancêtres
3. L’actualité,
4. Quelques membres de la famille ‘Limitation’,
5. Quelques considérations belges,
6. La litispendance
7. L’effet barrière d’une décision sous Bruxelles Ibis ou Lugano.

Les grands-parents – *Le début*

Le début : Résolution du CMI votée par la Conférence de Londres (1899).

1°

La Conférence recommande comme ***loi universelle maritime*** *la règle suivante,* ***applicable à tous dommages matériels occasionnés par le navire*** *soit à des choses flottantes, soit à des objets fixes ou terrestres :*

Le propriétaire du navire aura le choix de se décharger de toute responsabilité *:*

- *Soit par l'abandon du navire et du fret;*
- *Soit par le paiement d'une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire.*

Les grands-parents – *L'objet*

..il a toujours été entendu que l'unification portait sur un ***objet précis*** *: la* ***limitation de la responsabilité****. Les travaux n'ont* ***pas*** *porté sur* ***les règles mêmes de cette responsabilité*** *. Son organisation interne est exclue. Prenons, par exemple, la responsabilité pour les dommages aux choses transportées. Va-t-on procéder à une uniformisation de la responsabilité du transporteur, s'occuper de la question des connaissements, entre autres? Nullement.* ***Les législations nationales continueront à régir exclusivement les conditions de la responsabilité*** *.*

(En savoir plus? Voir 'Sohr, F., La Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires, Bruxelles, Larcier 1913')

Les grands-parents – *L'objet! Et la cause?*

- L'objet d'un *fonds limitatif de responsabilité* sera donc de limiter la responsabilité.
- L'objet de l'action en *dommages et intérêts* est que la responsabilité du défendeur soit engagée.

- La cause d'une action en dommages et intérêts est le *droit de la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle*,
- La cause d'une constitution d'un fonds limitatif de responsabilité sera *le droit de la limitation*.

- Conclusion: objet et cause sont différents.

Les ancêtres

- Avant 1924
- La convention de 1924:
  - Hybride: abandon et tonnage
  - Droit de limiter du *Propriétaire*
  - Responsabilité pour faits ou fautes du propriétaire (Art. 2.1)
- La convention de 1957:
  - Tonnage seulement
  - Droit de limiter du *Propriétaire*
  - Responsabilité pour fautes personnelles ou celles dont le propriétaire répond (Art. 1.3)

L’actualité – La base

- LLMC 1976
  - Définition très large de « propriétaire de navire »,
  - Droit de limitation ‘pratiquement incassable’
  - Montant des limitation substantiellement augmenté
  - Exclusions de limitation
    - d’office: (Art.3) Assistance, Sauvetage, Avarie commune, CLC , Nucléaire, préposés, et
    - à condition de réserve: (art. 2 (d) et (e)) renflouement,

L’actualité – l’évolution de 1996

LLMC 1976 + **Protocol 1996:** Les changements logiques

- (i) l'augmentation des montants de limitation , et

- (ii) l’alignement de la Convention LLMC de 1996 sur les instruments internationaux les plus récents, tels que la Convention de 1989 sur le sauvetage et la Convention HNS de 1996 ,

L’actualité – l’évolution et la non-uniformité

LLMC 1976 + **Protocol 1996:** Un changement moins logique

L’art. 15.3 **Bis** (nouveau) du LLMC 1976 + Protocol 1996.

Un droit national peut prévoir dans une limitation de responsabilité pour des passagers plus élevée que le minimum prévu dans l'article 7 de la LLMC.

Uniformité?

Comment savoir?

L'actualité, l'évolution et l'art. 8 du Protocol de 1996,
et du Protocol seulement

LLMC 1976 + Protocol 1996 : augmentation sans Conférence

- L'art. 8 du Protocol de 1996
- Augmentation de la limitation via la procédure simplifiée du Comité juridique de l'OMI.
- Cet article n'est pas repris dans la LLMC 1976 + Protocol 1996, seulement dans le Protocol.
- L'art. 3 de la loi Belge portant assentiments au Protocol de 1996, prévoit explicitement dans l'adaptation automatique des modifications des montants conformément l'art. 8 du Protocol de 1996 et ceci sans publication en Belgique.

Quelques membres de la famille

Quelques Lois ou Traités qui utilisent des concepts similaires, voir identiques de limitation

- 1969 CLC , 29.11.1969
- La loi fédérale Belge sur les épaves (11.04.1989)
- La loi fédérale Belge sur l'application de la LLMC sur le fluvial
- Le Code Belge de la Navigation ('CBN')
- La CLNI 2012

Ces autres instruments légaux peuvent êtres pertinents maintenant qu'ils utilisent des expressions identiques dans le cadre identique de la limitation et que les tribunaux ont déjà interprété ces instruments.

Quelques considérations belges

La Llmc, son Protocol de 1996 et l'OMI de 2012

- Art.1: Expression «navire» et «propriétaire de navire»
- Art.2: Créances soumises à la limitation: Les recours pour créances exclues sont-elles exclues de limitation?
- Art.4: Conduite supprimant la limitation
- Art.6, 7et 8: Les Limites
- Art.11

Art. 1.1 LLMC - Qu'est-ce qu'un « navire »

Le droit Belge a plusieurs régimes de limitation 'générale'

- LLMC 1976 + Protocol 1996 + IMO 2012 (Leg.5(99)),
- CLNI 2012 + révision du 01.06.2024,
- Des régimes belges *quasiment* identiques aux
  - Llmc +protocol , ou
  - CLNI 2012.

  Quasiment?
- (Autres, comme la CLC)

Art. 1.1 LMC - Qu'est-ce qu'un « navire »

- Code Belge de la Navigation (« CBN »): art. 1.1.1.3 §1;

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

- Le « CBN » défini dans son article 1.1.1.3 encore « navire de mer » ,« bateau de navigation intérieur », « navire estuaire », et « navire de plaisance »

Art. 1.1 LLMC - Qu'est-ce qu’un « navire »

- Interprétation autonome d’une convention internationale?

- … *si le texte appelle une interprétation, celle-ci doit se faire sur la base d'éléments propres à la convention notamment son objet, son but et son contexte, ainsi que ses travaux préparatoires et sa genèse (Cass. 1977)*

Art. 1.1 LLMC - Qu'est-ce qu'un « navire »

- Pour la Cour de Cassation Belge une définition nationale ne peut être utilisé dans le cadre d'une convention internationale.

- Dans la saisie du ss SEA TRADER la Cour de Cassation détermine que la qualification de navire de mer dans la loi maritime n'est pas applicable aux dispositions concernant la saisie conservatoire sur les navires et bateaux; (Cass. 2009)

- Il n'est donc pas certain que la Cour de Cassation utilisera les définitions du CBN dans l'application de la LLMC (Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité).

Art. 1.1 LLMC - Qu'est-ce qu’un « navire »



Art. 1.1 LLMC - Qu'est-ce qu’un « navire »

Navire, Bateau ou Bâtiment

> *…., un bâtiment s’entend de tout engin flottant susceptible de se déplacer sur l’eau avec ou sans force automotrice, même de manière sporadique, à condition qu’il ne soit pas relié de façon permanente à la terre ou au sol.*

(Cass.,05.09.2022, Badboot)

Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»
« *L'affaire miroir* »



Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»

Loi sur les épaves 11.04.1989, Art. 12.1

Pour l'application de ce chapitre il est entendu par :

1° propriétaire du bâtiment : le propriétaire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant d'un bâtiment

LLMC, Art. 1.2

2° L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer

Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»

Il s'agit donc d’une terminologie identique pour une situation

(i) miroir dans la mesure où il s’agit de l’obligation d’un propriétaire de navire de renflouer un navire

(ii) mais identique là où la loi sur les épaves donne le droit au « propriétaire du bâtiment » de limiter sa responsabilité

Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»

- La Cour d'Appel de Gand rappelle la notion de « Propriétaire » et reprend textuellement les termes de la Loi (en Néerlandais)

Cette disposition définit le terme « propriétaire », aux fins de l'application du chapitre concerné de la loi sur les épaves, comme «le propriétaire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant d'un bâtiment».

Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»
« le propriétaire enregistré »

- ***Flinterstar II bv*** *est le* ***propriétaire enregistré*** *du navire. Elle est donc le propriétaire au sens de l'article 12, 1° de la loi sur les épaves cité ci-dessus.*

  L'abandon du navire (« abandonment ») n'y change rien.

Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»
« actionnaire minoritaire »

- ***Flinter Groep bv*** *est un* ***actionnaire minoritaire*** *de Flinterstar II bv.* ***De ce fait****,* ***la gérance du Flinterstar coulé lui a été partiellement confiée****, au sens de l'article de loi cité.*

Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»
« l'armateur - gérant commercial »

Flinter Shipping bv *est également 'armateur-gérant, au sens de l'article 12, 1° de la loi sur les épaves, du « Flinterstar coulé ». Il suffit de consulter la page d'accueil de son site web pour le constater (http://www.ppgprojects.com/directory/flinter-shipping-bv). Elle se présente comme* ***l'armateur - gérant commercial de 45 navires****. Le « Flinterstar » coulé en fait partie.*

(l'armateur = manager) (armateur-gérant = Operator)

Art.1.2 LLMC « propriétaire de navire»
« L'affréteur à temps »

- Et, quant à l'affréteur à temps,

  La définition figurant dans la loi sur les épaves fait référence à « l'affréteur », sans distinguer les différents types d'affréteurs. L'affréteur à temps est chargé de l'exploitation commerciale du navire. Il n'est pas exclu du champ d'application de l'article 12, 1° de la loi sur les épaves.
- MSC Flaminia, MSC Napoli, Xpress Pearl,
- NVOC, Commissionnaire de transport?

Limitation exclue sous l'art. 18 LLMC.
Recours via l'art. 2.2 LLMC exclue?

- Créances exclues de limitation en application de l'art. 18 LLMC (i.e. Art 2,1 (d) et (e) LLMC)?
- Kariba / Tricolor - Saisie Anvers, 10.02.2003

  *La demande [*du 'Tricolor' contre le 'Kariba'*] concernant le renflouement de l'épave est une demande en relation avec l'enlèvement d'une épave qui sous droit belge et en concordance avec la convention est exclue de limitation.*
- Recours contre responsable pour ces créances? Également exclu du droit de limiter.
- Créances exclues sous l'art.3, assistance p.ex.?

Art.4

- Pre LLMC : la conscience effective qu'un dommage en résulterait probablement et non pas seulement qu'il ait normalement dû en avoir conscience (Cass. 1977 – Art. 25 Traité de Varsovie)
- Pre LLMC: la convention de de 1957, quelques cas qui suppriment la limitation
- La LLMC: quelques tentatives (Verdi/Aster et Kariba/Tricolor)
- La guidance (Res. A.1164(32)) par L'OMI? Merci, mais non Merci.

Art. 6 et 7 – les montants

- LImc 1976 + Protocol 1996 + **IMO 2012 –** Les montants

Lésions corporeles et décès (Art. 6 .1 (a)) autre que des passagers		
Jauge	**Sous le protocol de 1996**	**Depuis la révision de 2012**
Navires < 2000 tonnes de jauge brute	2M DTS	**3,02M DTS**
Pour chaque tonneau de 2001 à 30.000 tonnes	800 DTS	**1208 DTS**
Pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes	600 DTS	**906 DTS**
Pour chaque tonneau > 70.000 tonnes	400 DTS	**604 DTS**

Dommages aux biens (Art. 6.1 (b))		
Jauge	**Sous le protocol de 1996**	**Depuis la révision de 2012**
Navires < 2000 tonnes de jauge brute	1M DTS	**1,51M DTS**
Pour chaque tonneau de 2001 à 30.000 tonnes	400 DTS	**604 DTS**
Pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes	300 DTS	**453 DTS**
Pour chaque tonneau > 70.000 tonnes	200 DTS	**302 DTS**

Lésions corporeles et décès (Art. 7) de passagers		
Nombre de passagers	Sous le protocol de 1996	Depuis la revison de 1992
Le nombre de passagers autorisé à transporter	175.000 DTS	**175.000 DTS**

Art. 8 à 10 LLMC

Ces articles ne demandent pas de considération spécifique aujourd'hui.

- L'article 8.1 demande un peu de gymnastique intellectuelle entre le moment de l'ouverture de procédure de Fonds et la constitution du Fonds.
- L'article 9 clarifie que les limites sont au bénéfice de toute personne visée dans l'article 1.2 et les personnes dont ils répondent
- L'article 10 concernant la limitation dans le cadre d'une procédure de fond ne demande pas de commentaire spécifique

Art.11 LLMC / 12 CLNI

- Condition préalable de l'art. 11 pour constituer un fonds?

  « Iedere persoon, *die aansprakelijk gehouden wordt*, kan een fonds vormen »

  Trad. « Toute personne, *qui est tenu responsable* peut ….. »

- An.

  « Any person *alleged to be liable* may constitute a fund … »

- Fr.

  « Toute personne *dont la responsabilité peut être mise en cause* peut constituer un fonds…. »

Constitution d’un fonds- Compétence

- Compétence à base de l’art. 11 LLMC / art.12 CLNI?
- Non; Compétence à déterminer par le droit national
- Ensuite seulement droit de limiter sous LLMC ou CLNI 2012
- Conséquence? Des ‘trucs’ de toutes sortes
- Surtout dans les pays qui se basent sur la traduction fautive

Constitution d'un fonds- Compétence

- Problème? Sous la LLMC? Un fonds peut être constitué seulement dans un Etat dans lequel « *une action* ***est*** *engagée pour créances soumises à limitation* »

- Faux problème à vue de la procédure à suivre en Belgique.
  - Requête demandant l'autorisation de constituer un fonds = une action engagée pour des créances soumises à limitation → Décision d'ouverture.
  - Une fois le montant de la limitation payé → Décision constatant la constitution d'un fonds

Premiere ouverture: Le ss MELMAR

- C’est plus ou moins ce que la Cour d’Appel d’Anvers à décider
  (Appel Anvers, 6 mai 2024)

- Affaire de limitation dans le Fluvial mais encore sous le régime du CBN – avant l’application en Belgique de la CLNI 2012

- Texte du CBN = CLNI 2012

- La Cour applique l’art. 627, 10° du CJ

Conclusion concernant la compétence

- Combinaison ‘Toute personne *dont la responsabilité peut être mise en cause’ (art. 11 LLMC)*

et

- Requête demandant l’autorisation de constituer un fonds = ‘*une action engagée pour de créances soumises à limitation’*

donne, aussi sous la LLMC, le doit de constituer un fonds.

Le fonds limitation - Litispendance

Limitations de responsabilité et conditions de responsabilité

- Litispendance? *Maersk Olie / De Haan*
  - Cause et objet différent
  - Confirmé par CJE, 14.10.2004, Maersk Olie / De Haan, C-39/02
- Pas de Litispendance

Le fonds limitation - Effets

Effets d'un fonds de limitation en Europe? Le *ss Dandia.*

– Collision en Belgique, le ss 'Dandia' coule.
– Créances de touts sortes, contractuelles et extracontractuelles
– Devant plusieurs juridictions
– Fonds de limitation constitué en Belgique
– Action en responsabilité en Allemagne par la marchandise à bord du ss 'Dandia' sous le contrat d'affrétement
– Sous droit Allemand, responsable + pas de limitations possibles

Le fonds limitation – Reconnaissance

- BGH, 22.03.2022

  La défenderesse peut … invoquer une limitation de sa responsabilité par le fonds de garantie constitué …., dans la mesure où ce fonds produirait pour elle un effet limitatif de responsabilité et où cet effet doit être reconnu en Allemagne conformément à l'art. 36 Bruxelles I.

  …, l'article 36, § 1, de Bruxelles I prime la disposition de l'article 50 de la SVertO et peut entraîner un effet international de la limitation de responsabilité allant au-delà.

- C' est similaire à la décision '*Maersk /De Haan'* de la CJE

Le fonds limitation – L'effet barrière

- La BGH procède et développe le 'Sperrwirkung'
- La décision belge doit produire en Allemagne les effets qui lui sont attribués en Belgique et ont donc tous ces effets procéduraux comme l'autorité de la chose jugée matérielle, l'effet de forclusion, les effets procéduraux à l'égard des tiers et l'effet constitutif,
- Aussi pour les décisions relatives à la création d'un fonds de limitation de la responsabilité en matière maritime
- Les effets procéduraux d'une décision devant être reconnue dans l'État sur le territoire duquel elle a été rendue ne peut trouver de réponse qu'en vertu du droit de cet État.

MERCI