

Observations

Jacques Libouton

En droit maritime et fluvial, l'abordage proprement dit vise le heurt entre deux navires ou bateaux; le heurt contre un corps fixe est une collision¹. Le quasi-abordage institué par l'article 256 de la loi maritime vise les "dommages que, soit par exécution ou omission d'une manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu d'abordage"², impliquant dès lors la survenance de dommages à un autre navire, ou aux choses ou personnes se trouvant à son bord, sans collision proprement dite entre les deux bâtiments, ce qui ne s'étend toutefois pas aux dommages causés à des corps fixes. Cette disposition de la loi maritime, applicable aux navires, concerne également les bateaux de navigation intérieure ainsi que les bâtiments de mer jusqu'à 25 tonneaux de jauge (cf. art. 71 de la loi maritime), et ce en raison de l'article 278 de la loi maritime qui étend aux bateaux les dispositions relatives à l'abordage, l'assistance, le sauvetage et certaines dispositions en matière de prescription.

En droit maritime, l'article 270 de la loi maritime prévoit un délai de prescription de deux ans, inspiré de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'abordage, incorporé

dans la loi belge par la loi du 12 août 1911. La primauté de la règle internationale implique que, même lorsque l'abordage maritime trouve sa cause dans une infraction pénale, le délai de prescription est celui de deux ans, introduit par la loi internationale, et non celui de cinq ans, applicable à l'action civile fondée sur l'infraction selon l'article 26 du titre préliminaire du code d'instruction criminelle³.

En droit fluvial, les mêmes règles légales s'appliquent en raison de l'article 278 de la loi maritime, rappelé ci-dessus, mais leur origine n'est pas internationale, comme le souligne à juste titre l'arrêt annoté, de sorte que, malgré l'incorporation de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'abordage dans la loi belge et son application, par l'effet de la loi belge, à la matière fluviale, la primauté du texte international ne trouve pas à s'appliquer.

La prise en compte, pour le calcul de la limitation de responsabilité du propriétaire du convoi de poussage, du tonnage cumulé du pousseur et de la barge est une solution traditionnelle, consacrée notamment par l'arrêt du 11 septembre 1981 de la Cour de cassation⁴.

¹ Cf. notamment J. POLLET, *L'abordage fluvial*, pp. 14 et s.; I. DE WEERT, "Aanvaring – Rechtsleer en rechtspraak 1940-1983", *E.T.L.* 1985, 209.

² Voy. notamment J. POLLET, *o.c.*, pp. 29 et s.; R. DE SMET, *Précis de droit maritime et fluvial*, I, n° 465.

³ T. KEGELS, *R.D.C.* 1989, 1056; L. DELWAIDE et J. BLOCKX, *R.D.C.* 1991, 987.

⁴ *Pas.* 1982, I, 60 cité par l'arrêt annoté (voy. également Bruxelles 3 novembre 1971, *J.P.A.*, 208).