

Droit maritime

PLATON : « il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer. »

Y a-t-il alors un droit spécial ? Pour des gens spéciaux. Les activités maritimes sont non ordinaires. Le droit terrestre ne peut pas répondre aux particularismes du droit maritime. C'est ici le domaine de l'intuition.

De quoi parle-t-on ?

I. Définition.

M.Vialard (Agen) : « l'ensemble des règles juridiques applicables aux activités humaines en mer ».

M.Rodière : « l'ensemble des règles juridiques applicables aux activités liées à la navigation maritime ».

Les définitions sont souples. Elles laissent entrer beaucoup de disciplines touchées de près ou de loin.

Droit civil : la question du droit des obligations. Contrat de transport, d'affrètement. La question de la responsabilité. Le **droit commercial** : Le **droit bancaire** : titres et documents bancaires ; effets de commerce. **Droit administratif** : gestion des ports et réglementation ; les règles de navigation maritime. Le **droit pénal** : les infractions sur les bateaux. Le **droit fiscal** : les taxes portuaires. Le problème du temps à maîtriser, ce qui en mer est compliqué. Le **droit international privé**.

Le **droit international public** : le droit international public régit les questions de souveraineté sur les zones maritimes (Droit de la mer : un aspect du droit maritime).

Grotius : liberté des mers : en a fait un principe. Les **étendues maritimes doivent rester libres de toute souveraineté**. Un penseur hollandais du 17^e (Hollande grande nation commerçante). Les Etats ne doivent pas s'arroger des exclusivités transport maritime sur les étendues marines. Aujourd'hui les Etats cherchent par tous les moyens à s'arroger certaines zones (ex. de la Russie en Arctique). Les Etats côtiers veulent intégrer une partie des zones marines qui jouxtent leur territoire pour les exploiter.

Convention internationale de Montego Bay, 1982 : convention des Nations Unies, entrée en vigueur en 1996, longtemps boudée par les pays industrialisés. Elle reconnaît une souveraineté aux Etats côtiers. Se pose le problème du monopole : les pays en voie de développement peuvent exiger une contrepartie aux pays industrialisés qui exploitent leurs zones marines. Cela a permis de délimiter les eaux territoriales : dans la limite de 12 MN à partir des côtes. Au-delà : la zone économique exclusive : 188 MN. Puis la haute mer.

Dans les eaux territoriales les Etats peuvent faire ce qu'ils veulent. Mais ils doivent laisser le passage aux navires étrangers inoffensifs. Dans la ZEE, il n'y pas de réelle souveraineté mais un droit d'exploitation monopolistique. Le monopole peut être cédé contre contrepartie. La haute mer : zone où les souverainetés nationales cessent. Ce n'est pas pour autant que c'est une zone de non droit : il n'y pas de droit particulier qui s'y applique. Si deux navires entrent en collision, si deux personnes se marient : il faut décider quel est le droit

applicable. Ce sera le droit d'une des deux parties concernées ; ex. loi du pavillon.

On s'intéresse au droit privé : l'activité des entreprises de transport maritime : Question du transport de marchandises par la mer ou construction et exploitation des zones portuaires. Activités salariées : un Code du travail maritime. Activité de pêche, la plaisance. Exploitation des fonds marins. La recherche scientifique.

On s'intéresse au déplacement de marchandises par la mer : **droit du commerce maritime**.

Spécificité du droit maritime : il se veut une réglementation différente du droit terrestre. Il y a **quelques spécificités** :

Droit civil : la **responsabilité** est intégrale pour l'auteur du dommage, art 1382 du Code Civil. Or en droit maritime la responsabilité est limitée : l'auteur du dommage n'indemnise pas la totalité du préjudice.

Ensuite en civil, celui qui est propriétaire de la chose subit seul les atteintes portées à la chose. « **Res perit domino** ». En droit maritime : il y a des hypothèses où le propriétaire perd la chose et où les participants à l'expédition vont l'aider à supporter ce préjudice. > « Principe de l'avarie commune ».

Enfin, « Le **connaissance maritime** » : Document au régime juridique propre qui produit des effets juridiques contraires au Code Civil.

Mais le droit maritime n'est pas totalement spécifique.

Pourquoi certaines règles sont-elles originales ? Quelles sont les justifications ?

Une **justification naturelle** : le milieu dans lequel s'exerce l'activité est un espace mouvant, étranger à l'homme, qu'on maîtrise mal. C'est un **espace hostile** qui suppose un effort d'adaptation, supérieur à celui exigé pour les activités terrestres. L'activité maritime est potentiellement dangereuse. C'est le cœur de la spécificité. Les risques encourus sont eux-mêmes beaucoup plus importants qu'à terre.

***Risques physiques** : blessure, mort de personnes.

***Risques économiques** majeurs : la simple valeur du navire est considérable. Les marchandises représentent aussi des sommes faramineuses. Perdre un navire est pour une entreprise un risque de ruine.

La prise de risque économique et humaine est considérable. En conséquence pour la vie de cette activité il faut une solidarité au sens de l'entraide, au point qu'elle est juridicisée : obligation d'assistance aux vies humaines ou encore avarie commune : au niveau économique et du partage du risque.

La solidarité entre les participants à l'expédition maritime est sans équivalent à terre. La matière maritime a une dimension internationale : le transport de marchandises par des zones géographiques de souveraineté différente, ou des zones sans réelle souveraineté. Au cours d'un même itinéraire les gens de mer sont exposés à une modification des règles applicables : il est difficile de maîtriser le droit applicable. C'est un domaine où l'insécurité juridique est relativement importante, qui s'ajoute à l'insécurité économique. Deux insécurités insupportables, car la valeur des biens est énorme. Le monde maritime a réagi tôt : il s'est spontanément institutionnalisé. Des pratiques communes sont

apparues : des coutumes, des usages. Un droit des gens de mer s'est élaboré assez tôt : créé par ceux qui y étaient soumis.

Les rôles d'Oléron : recueils de décisions judiciaires qui concernent les commerçants de la côte atlantique, apparurent au XII^e siècle. Mettent en place des coutumes. Rôles d'Oléron : transport maritime du vin vers l'Angleterre (mariage d'Aliénor et d'Henri II).

En Italie, le **Consulat de la Mer**. Recueil de décisions juridiques qui montre les coutumes de l'époque.

Région hanséatique (nord de l'Allemagne, Pays Bas). Equivalent des rôles d'Oléron : usages propres à une région.

Aucune autre branche du droit n'a eu de volet international aussi tôt. Au 17/ 18^e siècles, cet aspect s'est un peu affaibli (naissance de l'Etat nation). Droit très internationalisé : seul moyen de lutter contre l'insécurité juridique.

Conclusion : l'activité maritime est intrinsèquement aventureuse et internationale. Pour cette raison elle est régie par des normes spécifiques qui répondent aux besoins spécifiques.

D'où un droit original : le droit maritime. Ainsi qu'une juridiction particulière, propre : les tribunaux maritimes commerciaux. Ils connaissent uniquement des délits au sens pénal : certains délits commis par les marins : pêcheurs, plaisanciers, marine marchande.

Délits liés à la navigation. Article 36-10 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

-refus pour un capitaine de tenir un livre de bord.

-abandon par un marin de son poste.

-fautes de navigation

-manquements à la discipline.

-refus pour un capitaine de rédiger l'Etat civil si nécessaire.

Il y a 14 **tribunaux maritimes commerciaux**, qui se trouvent tous en métropole. En outre-mer, les tribunaux correctionnels ont cette compétence. Ces tribunaux sont peu connus et ont mauvaise presse. Ce sont des juridictions d'exception, le respect de la procédure pénale est aléatoire. Il n'y a pas d'appel possible au jugement.

Les 4 juges sont des professionnels du monde maritime. Le tribunal est présidé par un magistrat professionnel. Le tribunal donne des peines de prison (refus de tenir, pour un capitaine, un livre de bord).

II. Groupements et instances, autorités qui existent en matière de droit maritime.

Ces instances sont nombreuses et souvent internationales.

Première instance : le Comité Maritime International, CMI. La première au plan historique, qui s'est préoccupée des règles et en a proposé.

Le comité maritime international : une association de membres représentatifs du monde maritime ; en particulier du commerce. Une instance professionnelle.

Le CMI a commencé ses travaux à la fin du 19^e siècle. Plusieurs conventions internationales ont vu le jour à la suite de ses travaux. Certains sont encore en vigueur. D'autres ne le sont plus mais ont servi de base.

= le socle du droit maritime contemporain.

Ex : question d'abordage, de connaissance maritime, d'assistance en mer, de saisies de navires.

Influence forte jusqu'au milieu du XX^e siècle, puis en déclin, au profit d'une autre instance beaucoup plus politique : *l'Organisation Maritime Internationale*, émanation des Nations Unies. L'OMI uniformise les règles de sécurité : c'est un objet précis. A élaboré des conventions sur les normes de construction des navires ; les règles de formation des équipages. Une catastrophe maritime a étendu son champ d'action ; elle devint ensuite une instance incontournable.

Une catastrophe mal gérée : le naufrage du Torrey Canyon au large de la Cornouaille Britannique en 1967. La destruction par bombardement du bateau a provoqué la marée noire. Comment réagir juridiquement ? Le problème de la limitation de responsabilité se pose. Il faut trouver un système d'indemnisation.

>création d'un organe international : le FIPOL. Fonds international d'indemnisation des pollutions par hydrocarbures.

L'OMI prit les devants et dépassa sur ce dossier le CMI, qui perdit alors beaucoup de sa légitimité.

Autre instance : *la CNUCED*, autre émanation des Nations Unies. Siège à Genève. Les pays en voie de développement y participent massivement. L'OMI influence les travaux de la CNUCED. Les pays en voie de développement qui exportent beaucoup de matières premières, ont pour cela recours aux navires des pays industrialisés. Les pays en voie de développement considèrent que la relation avec les pays industrialisés les lèse. Relation pays chargeurs/pays armateurs défavorable aux premiers.

OMI : pays armateurs ; élabore des conventions favorables aux pays armateurs ; à la CNUCED, beaucoup de pays en voie de développement tentent de rétablir un équilibre, en proposant des textes moins défavorables aux pays chargeurs. Mais en l'Etat la CNUCED n'a pas de poids politique suffisant à échelle internationale. Cependant on observe quelques progrès : l'OMI et la CNUCED tendent à travailler ensemble. On s'achemine vers des textes plus équilibrés afin d'éviter les doublons.

Union Européenne : influence la matière maritime. L'UE intervient dans le domaine de la pêche en particulier. Règles spécifiques, quotas de pêche. Les Etats ont été obligés à ouvrir leurs équipages aux autres citoyens européens. Gros problèmes entre marins Français et espagnols. Réguler la concurrence, améliorer les règles de transport maritime (lutte contre la concurrence déloyale).

Toutes ces réflexions nous amènent à une question : puisqu'on a un **droit maritime, est-il autonome ?** Cela signifie qu'il serait détaché du droit civil et commercial. L'ensemble des règles proposé a ses propres fondements et propres règles d'interprétation. En cas de lacunes du droit maritime, il ne peut pas être question d'aller chercher des réponses ailleurs. Il faut trouver des réponses propres. Il y a sur ce sujet une querelle d'auteurs qui a opposé en particulier René Rodière et Paul Chauveau.

Chauveau : partisan de l'autonomie du droit maritime. Le droit civil, droit terrestre, n'a pas de bonnes réponses à apporter.

Rodière : ne détachait pas le droit maritime du droit commercial ; en particulier du droit des transports. Le droit maritime est certainement particulier mais pas autonome.

Aujourd'hui le débat est plus équilibré. Le droit maritime n'est pas par principe autonome ou lié au droit commercial.

Vialard : si l'institution en cause est une question spécifiquement maritime, alors il faut y apporter une réponse spécifique.

Ex : en faveur de l'autonomie.

*Avarie commune : une institution typiquement maritime.

*Responsabilité limitée : un terrain spécifiquement maritime.

Contre l'autonomie :

*Formation d'un contrat de transport : rien de spécifique en droit maritime. Ce n'est pas lié au droit de la mer.

Il y a une réponse en droit civil.

- Il faut articuler les deux points de vue.

III. La question des sources.

Le droit maritime s'est développé dans un contexte internationalisé. Des traces du Moyen Age, montrent comme les agents maritimes avaient des pratiques communes, des usages. Au 16^e siècle : on assiste à l'émergence de pouvoirs plus forts, plus centralisés. Apparition des Etats nation. Ce phénomène a conduit à un nationalisme juridique. Le droit maritime n'a pas échappé à ce mouvement.

Grande ordonnance de la marine, Colbert, 1681. Texte remarquable, un avant goût des codes du 19^e siècle. Problème : l'ordonnance de la marine crée des règles franco-françaises.

Le CMI a mis un frein à ce nationalisme juridique, en faisant renaître le droit maritime. Article 55 de la Constitution : les sources internationales prévalent sur le droit national (sous condition de réciprocité).

Sources internationales :

- **Convention CMI** : 2 conventions du 23 septembre 1910 (abordage et assistance et sauvetage maritime). Convention du 25 août 1924 : sur le connaissement maritime, modifiée en 1968 et 1979. Convention du 10 avril 1926 (privilèges et hypothèques maritimes et immunité des navires d'Etat). Convention du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires.
- **Conventions de l'OMI** : Convention du 29 novembre 1969 (2 ans après la catastrophe du Torrey Canyon) : responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures. Convention du 18 décembre 1971 : création du FIPOL. Convention du 17 décembre 1971 : responsabilité civile des transports des matières nucléaires.

Sources internes.

Rien d'original : la loi, les décrets et règlements, la jurisprudence, la doctrine. La loi : la loi maritime française puise dans l'ordonnance de la marine. Pour certains « le Code de commerce était vieux avant d'être né. » En réalité, ce n'est pas un problème : les conditions d'exercice des activités maritimes étaient peu différentes en 1681 ou 1807. Mais il n'a plus été modifié jusqu'à la deuxième guerre mondiale.

Problème : la façon de faire du transport maritime a beaucoup changé dans l'intervalle : conteneurisation, motorisation. Bien avant 1945, le Code de Commerce était obsolète. La réforme a eu lieu après la libération et fut confiée à Rodière.

5 lois Rodière : la principale caractéristique était la prise en compte des textes internationaux, la prise en compte des progrès juridiques. Le droit maritime interne français aura beaucoup de points communs avec le droit international. Le droit français se devait d'être en phase avec le droit international, pour limiter le risque d'insécurité juridique. Rodière s'est inspiré des conventions internationales. Problème : législation internationale d'inspiration anglo-saxonne, ce qui le gênait (approche inductive).

Rodière a gardé l'inspiration mais a réécrit les textes à la manière française. Parfois, des problèmes de hiatus d'interprétation. A-t-il voulu exprimer la même idée ou se distinguer du texte international ?? Aujourd'hui le législateur reprend simplement les textes internationaux.

5 lois Rodière :

-18 juin 1966, décret du 31 décembre : contrat d'affrètement et de transport maritime. Le pendant de la convention de Bruxelles.

-3 janvier 1967 : statut des navires.

-3 juillet 1967, décret du 19 janvier 1968 : assurance maritime.

-7 juillet 1967, décret du 19 janvier 1968 : événements de mer (=catastrophes).

-3 janvier 1969, décret du 19 juin 1969 : armement des navires et ventes maritimes.

- **La jurisprudence**

La jurisprudence *stricto sensu* :

Elle a en matière maritime un rôle très important. Ce qui est original à ce propos c'est un rôle particulier de certaines CA qui sont amenées à connaître des litiges pour des raisons de localisation : Bordeaux, Rennes, Aix ... Qui sont plus spécialisées dans le domaine maritime. Ce n'est rien d'officiel, mais du fait. Elles rendent généralement des décisions de grandes qualités : elles prennent en compte la spécificité du droit maritime.

La cour de cassation joue un rôle important, mais sûrement car elle est moins confrontée au monde maritime, elle rend parfois des décisions de moindre qualité : elle a tendance à moins tenir compte de la spécificité du droit maritime. Elle est moins intuitive. Parfois on a des contradictions entre les chambres de la cour de cassation : opposition entre la 1^{ère} civ et la commerciale !

Exemple : Arrêt Com 8/10 /03 et 1^{ère} Civ. 16/03/04, solution sur les clauses compromissaires radicalement opposées alors que les faits sont parfaitement identiques. [legifrance].

L'Arbitrage : C'est le recours à une personne privée pour trancher un litige ; En matière maritime c'est **extrêmement fréquent**. On a 2 façons d'avoir recours à l'arbitrage : le **compromis** (décision une fois le litige né d'avoir recours à un arbitre) ou la **clause compromissoire** (clause préventive). La clause compromissoire est fréquente dans les contrats d'affrètement maritime ou dans les connaissements maritimes. Dans la doctrine on considère que c'est presque le mode ordinaire de règlement des litiges. Les sentences arbitrales sont particulièrement importantes pour comprendre la pratique.

⇒ Problème: les décisions sont confidentielles. Evite la mauvaise publicité qui est liée à un procès. Donc il faut gratter dans certaines revues (en forme anonyme) : *la revue de l'arbitrage* ; le *CLUNAY* (le journal du droit international) ; le *DMF* (droit maritime français).

LA France a ouvert une chambre arbitrale maritime (internationale) : permet d'exister sur la scène internationale, mais la grande place reste de très loin LONDRE.

Pourquoi l'arbitrage ? en raison de la connaissance que peuvent avoir les arbitres des **usages** maritimes. En fait il est plus **compétent** que le juge étatique. Ensuite il est plus **sensible au danger de la mer** ; et donc plus indulgent.

- **La doctrine**

En droit maritime la doctrine a joué un rôle considérable (lois **Rodière**). **Ripper** a également écrit énormément. **Chauvaux** également a participé. Il reste des auteurs vivants : **Viallard** (ouvrage « droit maritime » PUF 1997) ; **E. Du Pontavis** (daloz 1995 « droit maritime »). En 2006 on a « Droits maritimes » qui regroupe tout ce qui touche au droit maritime (droit de la mer ; droit du littoral ;) il montre le caractère transversal de cette matière ; Ecrit par **Beurrier** (Nantes). Enfin on a de 2007 le « traité de droit maritime » rédigé par **P. Bonassies et Scapel** chez LITEC.

FILS CONDUCTEUR DU COURS : le droit maritime cherche à répondre aux conditions très particulières dans lesquelles s'exercent l'économie maritime et plus spécifiquement le transport de marchandises par mer. Donc on va d'abord essayer de montrer que le droit prend en compte le fait que l'exploitation maritime est une entreprise risquée (voire dangereuse). Ensuite on va montrer que le déplacement de marchandises par voie maritime impose de mettre en œuvre des moyens humains, financiers, matériels considérables. Donc le déplacement par mer de marchandises est très complexe ;

Première partie : L'expédition maritime, une entreprise périlleuse

Les marins sont des gens à part : ils affrontent le péril de la mer. On va assister sur l'importance du danger. On expose des dizaines, parfois des centaines, d'hommes et porte sur des biens d'une valeur extrêmement importante. Evidemment, la navigation maritime n'est pas privée des **progrès techniques** qui vont rendre celle ci plus sûre (radar, GPS...). Cependant ces mêmes progrès techniques permettent aussi de transporter des charges toujours plus importantes, de faire des bateaux plus rapides, grands... Donc les problèmes sont plus importants. L'idée que les progrès techniques rendent la navigation plus facile ne veut pas dire sans danger. Il y a toujours une spécificité de l'activité maritime et donc il faut un droit spécifique.

Le 14 avril 1912 : le Titanic sombre, 1513 morts. 5 ans après, le 6 décembre 1917, un paquebot explose dans un port canadien 1963 morts. **1987, le 20 décembre, un pétrolier aborde un ferry (collision), les 2 prennent feu, 3000 morts.** En 1994 l'Estonia fait naufrage, 912 morts. **En 2002, au Sénégal en Casamance, le Joola fait naufrage 1963 morts.** Attention il n'est pas nécessaire d'être en pleine mer pour que cela soit dangereux : Les naufrages meurtriers ont souvent lieu près de la terre ou dans un port.

Xxe : Une nouvelle catégorie arrive, la **catastrophe écologique** : la marée noire. Elle va **exposer** à ses conséquences des **individus** n'ayant **rien à voir avec le navire en question** : pêcheurs, riverains, entreprises touristiques, la nature... Les marées noires sont particulièrement médiatisées. D'un point de vue strictement économique, elles sont bien moins coûteuses que les naufrages classiques. 1967 Le Torre Cayon verse 130 000 tonnes de pétrole au large de la Cornouaille. **Erika 1999 15 000 tonnes ; Le Prestige en 2002 déverse 40 000 tonnes dans les eaux territoriales Espagnoles.**

Environ **360 accidents graves par an en moyenne**. En fait la notion de péril est ce qui justifie les règles dérogatoires au droit commun. Le droit maritime en tant que législation ne donne pas de définition du péril de la mer. La JSP ne dit rien de plus. **Dans le péril de la mer il faut voir le risque de dommage et de perte de leur vie et /ou de leurs biens auxquels s'exposent ceux qui entreprennent la navigation maritime. Attention, le péril de la mer n'est pas la force majeure**, le rapprochement n'est pas à faire ou au moins n'est pas à exagérer. Les juges sont très réticents à admettre la force majeure. Jusqu'à une époque très récente on exigeait 3 éléments (imprévisible, irrésistible, extérieur). En droit civil la FM a un effet exonératoire (Totalemment).

En appliquant cette idée au droit maritime, se pose un **problème** : Il n'y aura **quasiment jamais d'événements de force majeure. Imprévisibilité** impossible à réunir (on sait que la tempête va venir, mais on ne sait pas exactement quand, où...). Donc la prévisibilité n'a pas la même importance à terre ou en mer : On sait que la tempête arrive mais on est coincé au milieu de l'Atlantique, question : ça change quoi ? **On ne peut s'en sortir simplement parce que l'on sait.** Ensuite les solutions originales du droit maritime ne cessent pas de s'appliquer sous prétexte qu'au moment de l'accident, la mer était calme : Le péril est toujours possible. L'événement le plus redouté par les marins est l'incendie : peut se produire en mer parfaitement calme.

Ce **péril de la mer explique** que les hommes participants vont faire preuve de **SOLIDARITÉ** qui est absolument nécessaire. Sans elle, l'expédition maritime ne pourrait pas survivre. Cette solidarité va se **traduire dans les règles** du droit maritime. Elle apparaît comme le seul moyen de résister à l'aléa auquel on est exposé sur la mer.

Sur un second plan, c'est ce danger perpétuel qui va expliquer la **LIMITATION DE RESPONSABILITÉ** des exploitants de navires. Cette limitation vient comme une sorte de **contrepartie** qu'acceptent de prendre les marins. L'idée est que : ceux qui acceptent de s'exposer (personne et fric) ne doivent pas engager leur responsabilité de la même manière que ceux qui restent à terre. Incitation car on a besoin d'eux : l'activité maritime représente entre 70% et 80% des échanges à travers le monde ; C'est une idée que l'on retrouve partout : quasi universelle. C'est un privilège.

Chapitre I : La solidarité des gens de mer

Une idée assez banale. Mais bien loin de n'être qu'une idée : Cette solidarité se traduit **matériellement** et **juridiquement** : Matériellement car les marins savent qu'à tout moment ils peuvent avoir besoin les uns des autres. Une question de survie ; Juridiquement car le droit maritime va organiser cette solidarité, voire l'imposer. En droit maritime elle est d'abord humaine : le droit maritime va organiser les conséquences juridiques de l'obligation de porter secours à un navire en détresse. En même temps, elle présente un aspect économique car il va s'agir d'essayer de protéger économiquement ceux qui s'exposent au péril de la mer.

Section I : La solidarité humaine (l'assistance)

Se manifeste en situation de catastrophe : Si un navire est en danger de se perdre ; dans l'hypothèse où les personnes et les biens sont exposés au risque de disparition ou de destruction. **Les autres navires sont tenus de porter assistance au navire en détresse.** L'assistance maritime est-elle un comportement altruiste ? Même si on est obligé, c'est un comportement qui impose d'aller vers l'autre et qui impose au navire assistant de mettre entre parenthèse ses propres intérêts pour tenter de préserver les intérêts des autres navires ; Ensuite pour aider on est parfois amené à se mettre en danger.

La convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 régit les relations internationales, la loi du 7 juillet 1967 y est très largement conforme : règle cette assistance. Encore la convention OMI de Londres de 28 Avril 1989 l'oblige également.

I. la notion d'assistance

Dans le langage courant, on parle d'assistance. Mais on dit assistance pour les biens et de sauvetage ou secours pour les personnes. Rien ne définit précisément **l'assistance maritime**. Cependant on comprend très bien au regard des textes. Pour faire simple c'est le secours porté par un navire à un autre navire lorsque celui-ci est en danger de se perdre.

C'est donc une aide apportée de l'extérieure et qui vient d'un autre navire. Attention Navire est différent du Bateau (Navire = Mer ; Bateau = Fleuve ou lac, bâtiment de navigation intérieur). Attention le secours peut également être porté par un bateau. La loi de 1967 nous dit « depuis tout engin flottant » : depuis une barge flottante. Ensuite le secours peut être porté depuis une plate-forme pétrolière flottante (non fixe).

Pour qu'on soit bien dans l'assistance maritime, **il faut que l'aide soit apportée depuis la mer** : tout aide arrivant par voie aérienne n'est pas assistance maritime. Ensuite le secours ne doit être apporté depuis la terre. La convention de Londres de 1989, toute forme de secours apportée à un navire en détresse relève de l'assistance maritime.

Ensuite, il faut que le navire assisté soit en danger : C'est un critère essentiel de l'assistance car **permet de distinguer** ce qui relève de l'assistance de toute autre forme d'aide qui peuvent être apportées à un navire (**Approvisionnement ; Remorquage ; Pilotage**). Le remorquage est une opération habituelle (certains navires ne peuvent entrer seuls dans les ports). Il est parfois difficile de distinguer les 2 : un remorquage peut commencer normalement, puis change de nature (vent se lève...). Alors le remorquage devient une opération de secours. Important car le risque financier ne sera pas supporté par la même personne.

Mercredi 3 octobre 2007

Il faut que le danger soit réel, mais pas nécessairement actuel ou imminent : certain mais **peut être futur**. Dans l'hypothèse d'un navire en panne de moteur très loin des côtes, il peut se passer parfois plusieurs jours avant que le navire ne risque de s'échouer, mais il est certain qu'il finira par s'échouer ; Donc danger certain mais futur.

Concernant l'intensité du danger : particulièrement difficile à définir donc n'est pas utilisé comme critère de l'assistance. La seule chose que disent les textes, la JSP c'est **qu'il suffit que le navire soit exposé au risque de perdre ses passagers ou sa cargaison**.

Enfin, pour savoir si on est dans le cadre juridique de l'assistance, il faut savoir si le navire assistant doit lui-même se mettre en danger ou être en danger ? NON. Le navire assistant n'a pas à être lui-même en danger pour bénéficier du régime et donc de la rémunération qui va avec. **Cependant**, même si cette exposition n'est pas un critère de l'assistance, **ce n'est pas sans influence** : la **rémunération** de l'assistance prendra en compte le danger plus ou moins élevé auquel s'expose l'assistant. **L'existence ou l'absence d'un danger pour l'assistant ne remet pas en cause le principe de l'assistance mais influe sur les compensations financières**. La rémunération est d'autant plus importante que les moyens mis en œuvre pour porter secours sont adaptés. On cherche à limiter les dégâts : assistance au bien alors que pas adapté, risque de causer des dommages. Donc on préfère mieux payer des navires plus adaptés. On a incité par ce biais à la création d'organismes professionnels d'assistance, ou au moins à des techniques d'assistances.

Le lieu où se réalise l'assistance est sans importance : Haute mer, Port ... Un navire amarré à quai est soumis à une violente tempête, menace de tout casser. Il est aidé par un autre navire qui lui lance des amarres : Assistance maritime. Le même navire a des problèmes, mais des pompiers aident, alors ce n'est pas de l'assistance maritime.

L'assistance maritime est constituée lorsqu'un navire ou engin assimilé porte secours à un autre navire exposé à un danger imminent ou futur, peu important que l'opération ait lieu au port ou en pleine mer et que le navire assistant se mette en danger ou non.

I. La question de l'obligation d'assistance

A. Assistance aux personnes

Elle est **obligatoire** : originalité historique du droit maritime [a terre, l'assistance à personne en danger arrive en 1941]. En droit maritime **dans les rôles d'Oléron** on trouve cette assistance obligatoire. Inscrite dans les **instruments nationaux** et les **textes conventionnels, elle s'impose avec sanction**

pénale : toute personne susceptible d'apporter secours sans exposer sa propre vie. Elle s'impose **même au bénéfice des soldats ennemis en temps de guerre** !

Une des grandes règles du droit maritime : elle **n'est pas rémunérée**.

B. Assistance aux biens

Elle **n'est pas obligatoire** mais très avantageusement **rémunérée**. Une **exception** dans l'hypothèse particulière de **l'abordage** (collision entre 2 navires). Elle **devient obligatoire** pour les **navires impliqués** (pas les tiers), **indépendamment des fautes commises** par l'un ou l'autre. Le règlement de compte se fera au stade des responsabilités.

Concrètement : l'assistance intervient après un appel de détresse [capitaine]. Donc l'assistance est une réponse à cet appel. La **question** s'est posé de savoir si **l'assistance peut être imposée ?** (Refus ou pas de demande). Cas de figure se pose car c'est très bien rémunéré. La réponse est assez évasive : **« l'assistance ne peut pas être imposée à un capitaine qui la refuse lorsque ce refus n'est pas déraisonnable » « compte tenu des circonstances et des éléments à sauver »**. On ira voir des arbitres, pas des juges... Si l'assistance est imposée, alors que le refus est raisonnable, il n'y aura pas de rémunération ; inversement.

1 **hypothèse** ou la **loi** elle-même **impose l'assistance** : Lorsque les **autorités riveraines considèrent** que le navire présente un **risque de pollution** des côtes de l'Etat. Cependant, c'est une **fausse exception**, car il y a intervention forcée mais les causes ne seront **pas traités dans le cadre de l'assistance maritime car un navire peut polluer sans être en danger** [critère de l'assistance] ;

II. La rémunération de l'assistance

A. Gratuité pour les personnes

S'agissant de l'assistance aux personnes, le principe est celui de la **gratuité** (la vie humaine n'a pas de prix. Mais on ne « rémunère » pas la vie, mais le service rendu !). On retrouve **l'idée de solidarité**. Principe **affirmé** par les **conventions internationales**, mais elles **réserve** la possibilité pour les Etats de modifier ce principe [FR Loi 1967 maintient le ppe].

Mais cette solution de la gratuité est **contestée** par certains auteurs : **Antoine Viallard** et **Martine Remond-Gouilloud**. Dans les conditions dans lesquelles se déroulent l'assistance maritime, on devrait remettre en cause le principe de la gratuité. Les **conditions actuelles** de l'assistance maritime **n'ont plus rien à voir avec les circonstances à l'origine de la règle**. Avant c'était le hasard qui faisait que l'un voyait l'autre. Au pire on le voyait au loin, donc on ne se déroutait pas. **Aujourd'hui**, avec les moyens de **communication**, avec les balises de détresse, on **voit le problème** à des **centaines de miles** nautiques. Les navires qui ne sont pas sur zone doivent se **dérouter** en raison de la loi. **Coûte beaucoup d'argent**. Le point d'orgue de la démonstration est l'hypothèse d'Isabelle Autissier toute seule en mer : détourner un cargo est exagéré. On **devrait au moins** mettre en place un système **d'assurance** permettant **d'indemniser** ceux qui ont porté secours aux personnes (pas de rémunérer).

B. Rémunération pour les biens

« **NO CURE NO PAY** »: pas de rémunération si pas de résultat utile. En fait il n'y aura pas de rémunération si on a rien sauvé. Cela peut évoquer la « gestion d'affaire », mais il y a la différence de la rémunération, la gestion d'affaire n'est qu'indemnisée (que les actes de gestions soient utiles ou pas).

Il y aura **rémunération si des biens ont été sauvés**. Cette rémunération sera d'un **montant au maximum égal à la valeur des biens sauvés** [Il ne faut pas que l'assisté doivent payer plus que sa cargaison : pas rentable]. La **rémunération dépend du résultat obtenu, pas des efforts déployés**. Mais, la convention de Londres De 1989 aménage cette règle « no cure no pay » : un navire assistant pourra obtenir une indemnisation ou une rémunération lorsque son action sans avoir été utile aura permis d'éviter une pollution. C'est l'idée d'un « *safety net* ».

LE CONTRAT D'ASSISTANCE MARITIME : on parle de **contrat** car accord entre **l'assisté** et **l'assistant**. Mais il est conclu dans des **circonstances dramatiques**. Ensuite ces contrats sont conclus **par radio**. On ne prend pas la peine d'exiger un écrit. Le législateur aussi bien national qu'international a explicitement indiqué que la rémunération doit reposer sur un principe d'équité. Pas d'autres contrats l'indiquant à priori. **Article 10 Loi 1967** : « **Tout fait d'assistance ayant eut un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération** ». **Le juge qui sera amené à trancher le litige pouvant naître, il se voit reconnaître un pouvoir : il peut modifier le contrat, voir même l'annuler !**

Finalement on est dans le vice du consentement : vice de violence, le contrat conclu sous la contrainte. **Mais la différence est qu'ici le juge peut modifier le contrat**, pas seulement l'annuler. Attention le juge peut également augmenter la rémunération [danger mal évalué].

La solidarité trouve une manifestation. Fait penser au « **solidarisme contractuelle** » : cette règle est clairement fondée dessus.

LES CRITÈRES DE LA RÉMUNÉRATION DE L'ASSISTANCE :

- Ampleur des **efforts** déployés
- Intensité du **danger** [pour l'assisté et l'assistant]
- La **rapidité** des secours
- Le **temps** consacré à l'assistance
- Les **frais** engagés pour l'assistance
- Les **dommages** subis par l'assistant
- **L'adaptation** des moyens employés

On ne peut pas donner d'index car **dépend du cas de figure** (quelle **cargaison**, où, combien de temps). Les **fautes commises** (« l'enfer est pavé de bonnes attentions ») **seront déduites**. Cette rémunération sera décidée en terme de % de la valeur des biens sauvés. Ce % peut être variable (Jusqu'à 100 %, en général entre 4% à 60% des biens sauvés...). Le % n'est pas proportionnel à la valeur des biens sauvés : 4% diamants vaut plus que 60% bananes...

mardi 9 octobre 2007

Une fois le montant déterminé, la **rémunération** sera **partagée** entre tous **ceux qui ont participé** à l'opération de sauvetage : Entre ceux qui sont à bord du navire, le **capitaine**, les **marins**, mais aussi le propriétaire du navire assistant

[**armateur**] car c'est son navire qui encoure les risques et éventuellement les dommages ; Ensuite il aura peut être du retard et donc des comptes à rendre envers ses clients. **Si plusieurs navires** le font : **on répartit** entre les navires de manière équitable (**distributive**).

Il peut arriver que **plusieurs** autres navires viennent aider un autre, **le premier** ayant pour **mission** de **sauver les personnes**. Les **suivants** vont se consacrer au **sauvetage** des **biens**. Alors les premiers ne sont pas rémunérés ? Dans cette hypothèse, le **navire sauvant les personnes participe** à la **rémunération de l'assistance**. Si on ne le faisait pas, celui qui a sauvé la valeur la plus importante (la vie) serait le moins bien loti.

Conclusion :

Assistance maritime : emblématique de la solidarité en mer, les règles juridiques la gouvernant révèlent l'originalité des solutions du droit maritime.

Section II : La solidarité économique

Lorsqu'une expédition a subi un dommage, le règlement de ces difficultés **n'est pas soumis aux mêmes règles qu'à terre**. L'idée de **faute** ou de **causalité n'ont pas le même rôle en droit maritime**. **POURQUOI** : le fait de subir des difficultés en mer peut conduire à des réactions particulières : on peut sacrifier volontairement une partie de la cargaison. Ce sacrifice permet de sauver l'expédition toute entière.

Outre **l'avarie** commune on a **l'assurance** : c'est un autre aspect de cette solidarité économique. On va mutualiser les risques pour essayer de répartir la charge économique des sinistres.

i. L'avarie commune

En british on dit « **general average** ». C'est de loin l'une des **institutions les plus anciennes** : textes antiques y font référence (Texte Romain du *Digeste* : La « *Lex Rhodia de jactu* » la « *loi de Rhodes à propos du jet* »). On est pratiquement sûr qu'elle existait déjà chez les Phéniciens (apogée : VII et Ve avant JC) on trouve des traces de ces gens là dès le IIIe millénaire avant JC...

En gros il s'agit de jeter quelque chose à la mer pour sauver sa peau. C'est la règle « Jonas » quoi. On a tiré des conséquences juridiques de cette pratique. **Tous les participants à l'expédition ont bénéficié de ce sacrifice, ils doivent tous alors supporter une partie de ce risque économique même si la cargaison jetée ne leur appartenait pas** ; C'est la fatalité qui fait qu'une partie de la cargaison a du être jetée, donc pas de raison que ce ne soit que le propriétaire qui supporte cela. C'est l'avarie commune.

La grande ordonnance de la marine de 1681 connaissait la pratique en la réglementant. Le code de commerce de 1807 reprend sans modifier ces

dispositions. Cette **non actualisation** du droit maritime était **compensée** par des **usages** qui ont été écrits par la pratique professionnelle : **Les règles de York et d'Anvers**. En matière d'avarie commune ce sont les règles de référence.

LES RÈGLES DE YORK ET D'ANVERS : 18 règles énonçant des hypothèses d'avaries communes, et les solutions. Très casuistique, cela vient d'Angleterre. Elles furent officialisées à Liverpool en 1890, ayant longtemps remplacé la loi Française (supplétive). La dernière version est de 2004. Cependant, il y a la loi de 1967. Mais en pratique ces les règles de Y et A qui sont juridiquement des usages (s'imposent si les parties n'en ont pas convenu autrement).

1. La notion d'avarie commune

Tous les dommages survenant au cours de l'expédition ne sont pas nécessairement avarie commune. On a d'un côté les **avaries communes** et les **avaries particulières**. La loi de 1967 dit très clairement « tout ce qui n'est pas avarie commune est avarie particulière ». L'avarie commune correspond à une situation très précise qui correspond à une exception : **le principe est l'avarie particulière**. Si les Conditions ne sont pas remplies, on revient au droit commun.

L'avarie particulière est le dommage qui est subi par le navire ou par la cargaison (ou une partie de celle ci) sans qu'un intérêt commun à l'ensemble de l'expédition puisse justifier ou expliquer ce dommage. On sera dans l'avarie particulière lorsqu'une marchandise placée à bord sera endommagée par un conteneur au cours d'une tempête violente.

A l'inverse **l'avarie commune est constituée lorsque le dommage résulte d'un SACRIFICE VOLONTAIRE qui a été réalisé dans L'INTÉRÊT DE L'EXPÉDITION maritime pour éviter un danger dont LE RÉSULTAT AURA ÉTÉ UTILE.**

1. Un sacrifice volontaire

Perte d'une partie de la valeur du navire ou de la cargaison ou le fait de subir une dépense imprévue qui va augmenter le coût de l'expédition : perte décidée par le capitaine.

On parle « d'avarie dommage » quand le **dommage atteint** soit le **navire**, soit la **cargaison**. Cela peut être le fait de forcer les moteurs pour éviter un haut fond ou sortir d'une tempête. Encore cela peut être le fait de mouiller des marchandises car on a éteint un incendie. Ce peut être le fait d'échouer un navire sur un banc de sable.

On parle « d'avarie frais » si elle résulte d'une **dépense imprévue**, qui auront été **décidée** par le **capitaine** qui aura décider de **sauver l'expédition**. Elles sont les plus fréquentes, mais il est parfois ardu de les distinguer des dépenses qui auraient de toute manière été faites. Un navire qui doit être remorqué pour entrer dans un port : remorquage occasionne des frais ordinaires car prévus. Mais si le remorquage est imposé car le navire est en panne de gouvernail. Différent car si ordinaire : armateur supporte seul. Sinon tous les participants à l'expédition maritime doivent participer.

Le caractère volontaire du sacrifice : Un pléonasme ? oui. Le **sacrifice** doit **résulter** d'une **décision** du **capitaine**. Cette décision doit avoir pour **objectif** de **sauver le navire**. En d'autres termes, si la perte n'a pas été décidée, il n'y a pas d'avarie commune. Le fait de jeter un conteneur pour sauver le navire est

avarie commune ; Au contraire **la chute à la mer de la boîte n'est pas une avarie commune**. Donc tout **ce qui est accidentel n'est pas avarie commune** ; Le fait de forcer les moteurs pour sortir d'une zone de turbulence est une avarie commune. Le fait d'abîmer les hélices en heurtant une épave n'est point avarie commune ; La coque est percée par l'épave n'est pas avarie commune, mais que l'on balance à la flotte ensuite la cargaison pour sauver le bateau est avarie commune ; **La décision doit respecter certaine formalité** : Autrefois **consultation** des **principaux** (officiers) même si ce n'est que consultatif. **Supprimé par la loi de 1967, mais le capitaine doit rédiger un rapport de mer** : explique dans son journal de bord qu'il a prit telle ou telle décision pour X raisons. Ce rapport devra être **déposé au premier port d'escale** et affirmé par le capitaine : certifier que ce rapport est sincère. Il est probable que ce rapport soit contesté par ceux qui ne veulent pas payer (donc on va nommer des experts).

2. Une situation de danger

Si et seulement si le sacrifice a été fait pour **sortir** d'une **situation de danger** : **UN PERIL PRESSANT** nous dit la loi. Fait penser à l'état de nécessité (création d'un dommage pour éviter un dommage plus grand. Le moindre mal). La jurisprudence montre que l'on **n'exige pas que le péril soit imminent** : peut être Une journée si on est à 10 jours des premières côtes, tout est question de situation. Ensuite, il n'est pas nécessaire que le péril soit avéré : **ce qui importe est que le capitaine estime** que le péril est pressant. **Appréciation subjective** (eût égard aux circonstances et à l'état d'esprit du capitaine). **Attention : l'appréciation doit être raisonnable.**

Le danger doit être encouru par toute l'expédition : Si le navire transporte une marchandise périssable, que les bananes pourrissent, il déroute pour vendre dans un port branche : Pas une avarie commune car le danger n'est pas couru pour les hommes.

Le danger peut-il résulter d'une faute ? Il y a-t- il encore avarie commune si le danger vient de cette faute ? Oui ! Une fois les calculs fait, on déclenche une action en responsabilité : Dommages et intérêts. Attention, les fautes peuvent venir de l'armateur : navire pas aux normes. Encore le chargeur peut avoir mis la marchandise n'importe comment, ou a mis une marchandise inflammable sans le dire... Enfin, la faute peut venir d'un autre navire (grille la priorité).

3. Un intérêt commun

Le sacrifice doit avoir été fait pour sauver tout le monde : dans l'intérêt commun. Cela ne veut pas dire que le sacrifice doit toucher l'ensemble, mais **doit profiter à tous**. Chacun pour tous, mais pas tous pour un. Si cela n'est pas fait, tous risque de périr. Cet intérêt commun explique la solidarité dans le support du coût. Dupontavis « pour le meilleur et pour le pire ».

Attention : Les marins n'étant pas des « participant économiques », ils ne sont pas solidaires, ils ne profitent pas du déplacement de la marchandise. **Ceux qui doivent supporter le coût du sacrifice sont ceux qui participaient à l'expédition au moment de la décision du capitaine.** Le propriétaire de marchandise qui décharge à la première escale alors que le danger vient après n'est plus participant au moment de la décision. Donc n'a pas à supporter car le sacrifice n'a rien sauvé ; Les marins ne sont dans l'expédition maritime qu'au travers de l'entreprise d'armement. Même chose pour le capitaine qui est préposé de l'armateur.

4. Un résultat utile

Il **faut** que **l'expédition** soit **sauvée**. Si rien n'est sauvé (concernant les marchandises et le navire), si seuls les hommes sont saufs, personne n'a gagné au sacrifice. Il faut que quelque chose ait été sauvé. Peu importe que la chose sauvée soit moindre que prévue. Si l'acte a un résultat moins efficace, il est tout de même utile.

*Navire s'échoue sur un banc de sable, et fait appel à un remorqueur. Coûte très cher. Mais en fait, ne marche point, le navire ne bouge pas... Le lendemain une marée importante se produit et le navire est à l'eau. Le coût du remorquage entre-t-il en avarie commune ? Non car résultat pas utile. **Pas juste** : aurait pu être utile. **La question ne devrait elle pas celle de l'opportunité, de la pertinence, plus que de l'utilité ?***

Si on prend les **textes (Loi de 1967 ou YORK)** rien de rien n'exige **l'utilité du résultat**. C'est la tradition en somme, la jurisprudence... Bref cela pourrait facilement bouger.

Tous ces éléments sont à priori cumulatifs avec nuance pour le dernier : l'utilité peut amener à des solutions injustes.

mercredi 10 octobre 2007

Si on est dans l'avarie commune, reste à déterminer le règlement : qui assume quoi ?

2. Le règlement de l'avarie commune

Hyper complexe : un métier à part entière dénommé « **dispatcher** ». La répartition de la charge s'appelle la « dispatch ». Opération complexe car : les navires transportent des valeurs diverses. L'établissement de la valeur est ardu : dans l'hypothèse d'un ferry, il transporte les personnes, les voitures, le carburant, des boutiques souvenirs, des restaurants... Il transporte des discothèques, piscines... Donc c'est le bordel. Un cargo : transporte des conteneurs : livres, œuvres d'art... Si l'avarie commune nécessite une séparation : le navire prend une valeur globale plus importante qu'avant l'avarie (changement de moteur).

Il faut distinguer 2 masses de biens pour opérer le dispatch : la masse créancière et la masse débitrice.

LA MASSE CRÉANCIÈRE représente les **intérêts qui ont été sacrifiés pour le bien commun**. Elle est ainsi nommée car c'est elle qui **donne naissance à une créance au profit de ceux dont les intérêts furent sacrifiés**. Elle est à **faire valoir contre l'ensemble de l'expédition**. Que contient-elle ? Il est prouvé par ceux qui ont intérêt à ce que leurs biens entrent dans cette masse : si un participant à l'expédition estime que le dommage ou la dépense résulte du sacrifice volontaire, il doit d'abord en apporter la preuve. Lui seul supporte la charge de la preuve. Si il n'y parvient pas son dommage sera « avarie particulière ». **Il faut donc qu'il prouve que son dommage a aidé tout le monde.**

LA MASSE DÉBITRICE : représente **l'ensemble des intérêts qui ont été sauvés**, c'est donc **l'ensemble des intérêts qui ont été engagés dans l'expédition au moment de l'avarie**. Cela **inclus** donc les **éléments** qui ont été **sacrifiés** : il ne s'agit pas d'en rembourser complètement la valeur, mais il faut faire en sorte que les propriétaires de ces biens ne soient pas seuls à en supporter les

conséquences. Mais ils ne doivent pas être dispensés des conséquences de ce dommage. Or si on rembourse intégralement, c'est comme si ils ne participaient pas à l'effort commun. **Les propriétaires victimes ne doivent pas récupérer l'équivalent de ce qu'ils ont perdu mais l'équivalent moins la part que paiera chaque participant (eux même inclus).**

Une fois ces 2 masses déterminées, les dispatchers doivent déterminer comment répartir entre tous les participants le coût de l'avarie commune. [propriétaire victime inclus]. Cette **répartition** se fait sur un mode **proportionnelle** de la **valeur** des **biens engagés** : A proportion de la valeur des biens qu'il a mis. « **Au marc le franc** » : à proportion de... S'oppose à « *la répartition par part virile* » (un homme = une part).

EXEMPLE : Navire N vaut 800. N transporte 2 conteneurs (A = 400 et B = 400). B est jeté à la mer. De combien est la masse créancière ? 400. La masse débitrice ? 1600 (N + A + B). La masse créancière représente $\frac{1}{4}$ de la masse débitrice. Tous les participants doivent mettre dans le pot commun $\frac{1}{4}$ de la valeur qu'ils ont engagés pour aider le propriétaire du conteneur perdu.

Propriétaire N = 200 ; P A = 100 ; P B = 100.

Pot commun = 400, mais en réalité 300 car PB a payé 100 qui lui revient.

PN fini avec 600

PA fini avec 300

PB fini avec 300

Attention si on ne met pas PB dans le truc, il récupère 400 alors que PA aurait moins ! Or PB doit contribuer au même titre que les autres : il a été sauvé aussi. Si tout coule, pas d'avarie commune.

EXEMPLE 2 : Navire = 100 000 A = 30 000 B = 20 000 ; On ne jette pas de conteneur, mais on force les moteurs (M) il faut les réparer (avarie Frais) 15 000.

Masse Créancière = 15 000

Masse Débitrice = On ne compte pas les 15 000 Car ils ne sont pas dans l'expédition au moment du dommage, ils ne viennent qu'après. Donc MD = 100 000 + 30 000 + 20 000 = 150 000.

Masse créancière = 10 % de la Masse débitrice. Donc chacun contribue à hauteur de 10 %.

PN = 10 % 100 000 = 10 000.

PA = 10 % 30 000 = 3000.

PB = 10 % 20 000 = 2000.

Pot commun = 15 000 virtuellement (mais PN retire immédiatement, donc 5000).

Donc PN Fini avec 100 000 - 10 000 = 90 000.

PA = (30 000 - 3000) = 27 000.

PB = (20 000 - 2000) = 18 000.

Il se peut que l'un des participants à l'avarie commune ne puisse pas payer : faillite. Alors tous les autres vont devoir mettre à hauteur de ce qu'il ne met pas. (dépend aussi de l'assurance : elle ne marche pas toujours). En voit très peu d'avarie commune devant les tribunaux, les experts remplissent leur rôle, les assureurs se débrouillent.

ii. Les assurances maritimes

Une autre forme de solidarité économique qui est organisée par avance, à terre : prévision du risque, donc différent de l'avarie commune. On fait supporter à toute une collectivité (des assurés) la charge du malheur de l'un de ses membres (le péril de la mer).

Le développement du commerce maritime et de **l'assurance** maritime sont très liés. L'assurance est le **seul moyen de rendre économiquement supportable le risque de l'expédition maritime**. La valeur de l'expédition est monumentale. Donc assurance = Nécessité. Elle a un coût, celui des primes d'assurances.

L'assurance n'est pas aussi ancienne que la navigation, mais elle est née à l'occasion de l'activité maritime. Déjà à **l'époque Romaine** on a l'empereur Claude qui offrait une sorte de garantie à ceux qui prenaient la mer. Les premiers vrais **contrats d'assurance maritime datent du XIVE en Italie** (les premiers que l'on a trouvés, ne veut pas dire qu'ils sont les plus anciens). Après, avec les « lois sur les grands nombres » on se rend compte de la rentabilité de l'assurance ; **Aujourd'hui c'est une industrie**, c'est le lieu d'un brassage de capitaux impressionnant. Les compagnies d'assurances ne veulent jamais assurer seul un navire = plusieurs compagnies couvrent une seule expédition. Donc on a des **groupes de Co assurance, avec une société apéritrice** qui ouvre les assureurs et qui mène le litige. Attention : **les compagnies pratiquent la réassurance** (elles s'assurent au cas où le litige serait trop grand).

En matière d'assurance maritime, la réglementation est en grande partie supplétive de volonté. Les parties au contrat d'assurance maritime sont des professionnels négociant sur un pied d'égalité, donc peuvent faire à peu près ce qu'ils veulent : Pas de partie faible à priori. En matière de pêche c'est aussi vrai, car les pêcheurs ont recours à des courtiers d'assurance qui négocient. La plaisance n'est pas soumise à cette réglementation supplétive, ce sont des assurances proches des assurances terrestres.

Ces caractéristiques mises à part c'est un **contrat classique : consensuel** (pas écrit nécessaire), à **titre onéreux**, et **aléatoire** (l'assureur ne sait pas exactement ce qu'il devra payer). C'est aussi un contrat de **bonne foi** : on accorde une attention particulière aux déclarations de l'assuré qui ne doit pas minimiser les risques.

On a 3 types d'assurances : Assurances Corps, Assurances Facultés, Assurances de responsabilité.

mardi 16 octobre 2007

A. Les assurances corps

L'expression vient du fait que le **navire se perd « corps et bien »**. Il perd : tout ! Lui-même et sa cargaison. L'assurance corps vient couvrir les risques qui sont courus par le navire lui-même (qui est déjà une valeur colossale). C'est avant tout une **ASSURANCE DOMMAGE** : Couvre les dommages que peut subir le navire. Mais c'est aussi une **ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ** : couvre les dommages causés par le navire (bousille le quai ...). Couvre aussi les dépenses liées à des événements de mer (Assistance, Avarie commune).

L'assurance fonctionne sur la base d'un **plafond** qui correspond à la **valeur agréée du navire** : au moment de la **négociation** du **contrat** d'assurance les

parties (assureur et armateur) vont **fixer** une **valeur** censée **représenter** la **valeur** du **navire** (c'est la valeur agréée : Agrément sur la valeur). Cela sert dans l'hypothèse de la disparition totale du navire c'est cette valeur agréée et seulement celle la qui sera versée par l'assureur à l'assurée.

Attention : **La valeur agréée peut ne pas être la valeur réelle**, mais peu importe car c'est la valeur agréée qui sera versée comme indemnité. Ceci entre en **contradiction** avec le **PRINCIPE INDEMNITAIRE** : on indemnise le dommage, mais rien que le dommage ! Au mieux on rembourse l'équivalent, mais jamais plus : **pas d'enrichissement**. Or la valeur agréée est négociée à un moment T, des choses peuvent se produire entre temps... Usure, panne ...

Cette valeur agréée ne joue que dans l'hypothèse de la perte totale du navire.

LA RÈGLE DU DOUBLE CAPITAL : Quoi qu'il arrive, **l'assureur déboursa** au **maximum 2 fois** le **montant** de la **valeur agréée**. C'est l'hypothèse dans laquelle le navire avant de disparaître casse tout sur son passage. L'assurance dommage et responsabilité se pose dans le cadre de cette règle : On verse au titre de l'assurance dommage au maximum la Valeur Agréée, et au tiers (au titre de l'assurance responsabilité) au maximum la valeur du navire.

Si le dommage de la victime est plus important que la valeur agréée, pas d'indemnisation totale de la part de l'assureur qui ne paiera que l'équivalent de la valeur agréée. Mais la **victime** pourra **intenter** une **action en responsabilité** contre **l'armateur responsable** de son **dommage** (en fait c'est son assureur qui l'indemnise et se retourne contre l'armateur).

Attention : la **règle du double capital est supplétive**, l'armateur peut parfaitement faire sauter le plafond (à condition de payer une surprime...).

B. Les assurances facultés

Synonyme d'assurance sur faculté, elles sont destinées à couvrir les risques pesant sur les marchandises. On en rencontre principalement 2 sortes : **L'assurance sur police particulière ; l'assurance sur police flottante.**

1. L'assurance sur police particulière

C'est l'assurance faculté au voyage. Ce type d'assurance est conclu pour une marchandise particulière. Ces contrats sont conclus pour des cargaisons particulières, et répondent au principe **d'indemnisation du préjudice réel**. Donc on **indemnise les marchandises perdues à hauteur de leur valeur au port de destination** : Du prix de vente que leur propriétaire espérait en tirer. En effet, le cours des marchandises peut évoluer le temps d'un voyage (cuivre, pétrole...).

Mais cette estimation peut être **délicate** à faire si les **marchandises ont été perdues** : Si elle tombe à l'eau, on ne peut pas prouver son état. **Si on ne peut pas, on prend la valeur de départ majorée de 20% représentant le profit espéré.**

2. Les assurances sur police flottante

On parle aussi **d'assurance par abonnement** : on assure pas une marchandise déterminée, mais **l'assureur s'engage auprès de l'assuré à couvrir toute marchandise jusqu'à concurrence d'un chiffre** déterminé (un plafond) que l'on **nomme** le « **plein d'assurance** » ou « plein maximum » (pléonasme) qui est calculé en fonction d'une perte de marchandise moins importante : je transporterai principalement des cailloux. Mais un jour il coule avec des diamants... Or la prime est calculée selon un risque bien inférieur au plafond.

L'assureur ne sait pas combien d'expéditions vont être faites, et n'arrive donc pas vraiment à évaluer son risque : il se contente d'assurer un montant global.

Avec cette **assurance** on n'a **pas à évaluer sans arrêt** : plus de **souplesse** dans la relation contractuelle. Mais ce système suppose aussi une **relation de confiance** entre l'assureur et l'assuré, car le premier ne contrôle pas du tout ce qui est placé à bord du navire. C'est un contrat **beaucoup plus risqué** pour l'assureur. C'est pour les **clients connus et sérieux...** L'obligation de **bonne foi** sera beaucoup plus importante.

De manière générale : les **assurances facultés** sont **conclues** souvent pour le **compte d'autrui**, on parle d'assurance pour compte pour les assurances facultés. Celui qui la prend n'est pas forcément celui qui en profite. Une même marchandise sera souvent vendue, vendue et vendue tout au long du voyage... **Celui qui met la marchandise au départ prend l'assurance**, mais la prend pour le compte de celui qui l'appartiendra : le propriétaire au moment du dommage. Il vend la marchandise assurée, transmettant le contrat d'assurance. Cela permet de fluidifier les transactions [les propriétaires ne le sont parfois que pour quelques heures].

a. Les assurances de responsabilité

Une des composantes des assurances corps, et c'est vrai aussi de certaines assurances facultés. Mais en matière maritime il existe des **assurances exclusivement à caractère civil** (que pour les dommages causés à autrui). Elles sont très particulière car dans plus de 90% des cas elles sont **fournies** par des **institutions originales** : des mutuelles d'armateurs que l'on nomme **les clubs de protection et d'indemnité (P and I)**. Ils sont issus du monde maritime et ont pour unique objectif de garantir les risques couru par leurs membres. Aujourd'hui ce sont des acteurs incontournables, majoritairement Anglais, basés à Londres.

A côté de ce rôle d'indemnisation, ils **interviennent** dans l'hypothèse ou, à la suite d'un dommage, les **créanciers demandent** la **saisie du navire**. Cette saisie du navire est pour l'armateur très grave : la fermeture d'un fond de commerce. Non seulement le navire ne rapporte plus rien, mais il en coûte (taxe portuaire, marins à payer, marchandise en retard...). Pour **palier** à la saisie d'un navire, **les P and I se portent garant pour le propriétaire du navire immobilisé**, et vont permettre à l'armateur **d'obtenir** la « **main levée** » du navire (arrêt de la saisie). Ils permettent au navire de reprendre la mer. Cette garantie financière prend souvent la forme d'une lettre de garantie à la victime (créancier) et au profit de l'armateur responsable (débiteur).

On s'est posé la question de savoir si on **peut assurer les dommages causés par la faute de l'auteur**. Oui, c'est vrai d'une manière générale. La **seule chose que l'on ne peut pas assurer est la faute intentionnelle** (faute volontaire = conscience de l'acte ; Intentionnelle = Conscience du dommage).

La solidarité des gens de mer est essentielle à la viabilité de l'expédition maritime. Elle se fonde sur la notion de risque, bien trop grand pour qu'il y ait expédition sans solidarité. C'est également le péril de la mer qui va expliquer que l'exploitant de navire qui cause un dommage à autrui ne sera pas responsable dans les mêmes conditions que le responsable à terre.

Chapitre II : La responsabilité des gens de mer

En matière maritime comme dans les autres domaines, il est nécessaire que celui qui cause un dommage réponde de celui-ci. Mais en matière maritime cette obligation présente des spécificités. D'abord elle prend en compte le danger de la mer. Risque qui existe pour l'exploitant de navire comme pour autrui : le navire est vulnérable et donc, il est dangereux. Le navire non manœuvrant risque d'entrer en collision avec autrui. Perte de la cargaison qui peut être polluante, donc risque pour autrui. **Le risque ne pèse pas que sur celui qui accepte de le courir.** Alors la responsabilité en droit maritime doit tenir compte de ces éléments. Pour comprendre en quelle mesure cette responsabilité est spécifique, on va analyser 2 aspects : un accident spécifique qui est l'abordage ; ensuite on verra le droit commun.

Section I : L'abordage

On ne parlera pas de piraterie (snif)... Mais elle existe pourtant : une pratique de grand banditisme, très pratiquée en mer de Chine. Peter Blake aura laissé sa peau au large des côtes du Venezuela, assassiné par des pirates... C'est en règle générale d'une extrême violence.

L'abordage est la collision de navires, collision accidentelle. Donc on n'est pas dans l'attaque... La **collision volontaire n'est pas un abordage** (CA Caen 19 octobre 1987 : éperonnage volontaire d'un navire de plaisance par un navire de pêche).

Compte tenu de la taille des navires et de leurs vitesses, les conséquences d'un abordage peuvent être terribles : risque de naufrages des 2 navires. Accident très fréquent car les navires sont plus nombreux, gros, pressés... Donc on cherche à réglementer : souvent l'abordage implique des navires de pavillons différents. Donc on a une **convention de Bruxelles du 23 septembre 1910** toujours en vigueur, **la loi Rodière du 7 juillet 1967 copie très grandement celle-ci.** Le législateur n'a pas estimé pertinent d'appliquer la **responsabilité du fait des choses.** Mais le législateur a estimé qu'un régime juridique spécifique doit s'appliquer. Donc il faut une définition de l'abordage qui permette qualification pour application du régime.

« Accident qui résulte de la collision entre 2 navires », mais les engins ne sont pas forcément des navires, qu'il n'y a pas toujours besoin d'une collision...

mercredi 17 octobre 2007

I. LES ENGINS CONCERNÉS

Le principe reste le **navire**. Mais en regardant les textes internationaux (convention de 1910) admission de l'abordage si collision entre 2 navires et / ou entre navire et bateau de navigation intérieure. **Il faut au moins un navire en cause.**

La loi FR de 1967 permet l'abordage entre 2 navires, mais également entre le navire et le bateau de navigation intérieure, et en plus entre « **tout engin flottant non amarré à un poste fixe** ».

NAVIRE : On considère le navire comme l'engin **flottant apte à affronter les dangers de la mer et qui est effectivement exploité dans le cadre de la navigation maritime**. N'est pas navire ce qui est un engin flottant pas apte à affronter les dangers de la mer. On pense par exemple aux barges, planches à voile ou autre marine salope (« dragueuse »). On va exclure les engins flottants amarrés à un poste fixe (plate forme amarrée). Les balises, bouées de signalisation.

Peut-il y avoir abordage quand aucun des engins n'est un navire ? La **réponse** est très **floue** : **Certaines juridictions l'admettent**, mais la **doctrine** n'est **pas favorable**, il faut au moins que l'un des deux soit navire.

II. LA COLLISION

On parle de **choque, de heurt...** Les textes régissant l'abordage sont plus souples : loi interne et convention internationale élargissent le champ de l'abordage à **l'occasion de l'exécution d'une manœuvre, de l'omission d'une manœuvre ou dans l'hypothèse du non respect de la réglementation maritime**.

Collision : Si un navire veut éviter un autre et heurte une bouée, quai ... Ensuite, on peut penser à un dommage causé à un navire en raison des remous provoqués par les hélices de l'autre navire.

III. La responsabilité issue de l'abordage

Les 2 textes (interne et international : Pas en concurrence) disent : **Responsabilité sur la faute prouvée**. Surprenant ? Le régime juridique de l'abordage n'est **point soumis à la responsabilité pour fait des choses** (présomption de responsabilité : 1896 Tefaine on a pas prouver la faute du propriétaire ; 13 février 1930 Jand'heur : Responsabilité du fait des choses est présumée, ou objective, ou encore « de plein droit »). En matière maritime on continue d'exiger la responsabilité pour faute prouvée estimant que le système est adapté.

On a 3 types d'abordage :

- **L'abordage non fautif** : **collision provoquée** par un événement de **force majeure** (ou un cas fortuit : grosso modo synonyme). **Pas de faute**, et puisque la responsabilité ne peut être engagée que pour faute prouvée, **pas de responsabilité**. Chacun supporte ses propres dommages (assurance corps). Situation lourde pour l'assureur car pas de recours contre le fautif ! Elle assumera donc toute seule... Mais les **juges Français n'aiment pas la force majeure**, elle est assez **rarement admise**. Par exemple : Le Benjamin Franklin, Méthanier, est amarré dans la rade de Sète tout à fait correctement, mais arrive la tempête... Les amarres cèdent alors qu'ils furent renforcés. Il va se heurter à un autre navire. Cassation 16 OCT 1910 : n'est pas FM car pas imprévisible.
- **L'abordage douteux** : il est **sans cause certaine**. On est ici dans l'hypothèse où des fautes sont vraisemblables, mais on ne parvient à les imputer avec certitude. Donc c'est dénoué de la même façon que l'abordage non fautif. **On ne sait pas qui a causé quoi ; chacun supporte les dommages subis (responsabilité pour faute prouvée)**.
- **L'abordage Fautif** : Donne lieu à responsabilité. Si **un seul des navires est en faute**, c'est **l'exploitant qui supporte la responsabilité**.

L'assurance est ici indispensable. Si des **fautes** sont prouvées **des 2 côtés, chaque exploitant assume responsabilité en fonction de la gravité des fautes respectives**. [Idiot : le raisonnement se fait en causalité, une mini faute peut causer une catastrophe, et on doit réparer l'ensemble du dommage]. Quand les juges n'arrivent pas à déterminer la gravité des fautes, ils prononcent une responsabilité par part virile (Un homme = Une part).

Si en plus l'abordage entre les navires **cause dommages à un tiers** : alors les **2 navires sont tenus solidairement** (si l'un ne paye pas, l'autre paye tout) **des dommages corporels** des dommages du tiers (écrase les touristes...) **mais pas des dommages matériels** (tant pis pour la victime si l'un ne paie pas).

La preuve de la faute incombe à celui qui s'en prévaut car aucune partie n'a de présomption : celui qui prétend que ... Doit le prouver. Le propriétaire du navire en cause n'a pas de présomption non plus.

En conclusion, la responsabilité issue de l'abordage est radicalement différente de la responsabilité du fait des choses de droit commun.

Section II : Le régime général de la responsabilité de l'exploitant de navire

Lorsque l'exploitation d'un navire cause un dommage à autrui, la responsabilité de l'exploitant est par principe limitée. En droit commun elle est par principe intégrale. Pourtant, c'est une solution constante et universellement admise... **Ripper** « **Le principe de la limitation de responsabilité c'est la clef de voûte du droit maritime** ».

L'exploitant de navire expose à la foi sa **personne** et sa **fortune**... **L'activité maritime est donc dangereuse, mais aussi indispensable à l'activité commerciale** : Elle mérite donc plus que toute autre d'être **encouragée**, protégée par des règles spécifiques. Ensuite, on trouve **une autre justification**, peut être **moins convaincante** : **l'assurance**. Si la responsabilité des exploitants de navires n'était pas limitée, les assureurs n'accepteraient pas de couvrir ce genre de risque ; Bof : en matière d'assurance tout n'est que question de prix : on augmente la prime.

Cette **limitation de responsabilité est acceptée dans le monde maritime** : Si un jour il souffre de cette limitation (victime) le lendemain il pourra en profiter (responsable). Mais ce principe de limitation est **exposé à des évolutions** de l'activité maritime, qui pourraient le remettre en cause ou l'atténuer... Si la limitation de responsabilité est admise c'est car elle se réfère à des dommages purement maritimes : que les gens de mer (qui en profitent). **Mais au Xxe on fait sortir l'activité de son milieu professionnel : la pollution marine. TORRE CANYON 1967** on sait depuis que les accidents de pollution ne concerne pas que les marins. Et les **victimes terrestres ne profitent jamais du système** de limitation de responsabilité. Donc ceci joue toujours à leur détriment.

Aujourd'hui, on se demande si le principe de la limitation de responsabilité doit être maintenue. En droit positif il existe toujours, mais ne joue que pour le **régime général** : on verra qu'on été institué des **régimes spécifiques** pour les accidents de **pollution marine**. Donc un régime général et des régimes spéciaux.

I. Le principe de limitation de responsabilité en matière maritime

C'est quoi ? Un exploitant de navire cause une merde, et ne répare pas l'intégralité du dommage causé. Donc que paie-t-elle ? **Historiquement on a 3 systèmes** : FR ; GB ; ALL. Le pire étant le Français, il a donc perdu...

A. Le système Français

Au XIXe on avait mis au point ce **système simpliste hyper favorable à l'armateur** (216 Commerce, abrogé), on l'appelait le **système de l'abandon en nature du navire**. Lorsque l'exploitant avait causé un dommage important, il abandonné son navire et le fret au créancier, point barre... Il donne le fond de commerce. Mais quand le navire coule, tant pis ! Vraiment n'importe quoi...

Si a l'issu du voyage la créance est supérieure à la valeur du navire et du fret, il donne le bateau. (Il aborde, on lui porte assistance...). C'est en fait **un patrimoine d'affectation (interdit en droit Français jusqu'à récemment)**. Ensuite l'armateur était assuré. Cela a **perduré jusqu'en 1967. Le droit maritime est un droit d'armateur, pour les armateurs...**

B. Le système germanique

Aussi un système d'abandon, mais **abandon en valeur**. Là encore, c'est le navire qui est la limite de la responsabilité de l'exploitant, c'est sa valeur mais pas le bateau qui est abandonnée. Plus désavantageux pour les armateurs : peu importe l'état du navire, la valeur est toujours due.

En principe la valeur est estimée au départ. Ici le navire est perdu en cas de pépin, mais l'armateur remet aussi jusqu'à la valeur de son navire. Ensuite, les armateurs ne font pas estimer la valeur au départ, donc on **estime après coup la valeur de départ**.

mardi 23 octobre 2007

C. Le système britannique

Radicalement différent : Il reposait sur une **autre technique** qui était celle du **fond de limitation** (on affecte une certaine quantité d'argent à quelque chose) et cela permet à l'exploitant du navire de se libérer de ses dettes par la remise d'une **somme forfaitaire calculée ab initio en fonction du tonnage du navire**. A la fin du XIXe il était calculé sur la base de la « livre or », chaque exploitant de navire savait qu'au max, sa responsabilité serait fixée à X livres or par tonnes de jauge brut (TJB).

Système était très fonctionnel : Fiable et sur on **savait qu'elle était la limite de responsabilité** de l'exploitant, et il y avait **dissociation de la responsabilité et de la propriété du navire**. Ce n'était pas uniquement le propriétaire qui été bénéficiaire de cette technique.

L'ÉTAT DU DROIT

Donc au XIXe on avait une diversité de systèmes. Diversité qui était source d'insécurité maritime. Alors le **comité maritime international** a voulu y remédier par la création d'une **convention internationale** (convention de Bruxelles d'abord, de mauvaise qualité car reposait sur une combinaison assez mauvaise des 3 systèmes : peu de ratification). Donc la **convention nouvelle** arrive le **10 octobre 1957** (la convention CMI sur la « **limitation de**

responsabilité des propriétaires de navires de mer »). Elle a été beaucoup plus incisive en adoptant le système anglo saxon du fond de limitation. Elle est très largement ratifiée et est entrée en vigueur 2 ans après la signature.

Une convention pertinente mais qui sera **victime collatérale du TORRE CANYON**. En effet le système de limitation n'était pas adapté pour **l'indemnisation des dommages de marée noire**. Les limitations de responsabilités sont alors mal perçues.

L'OMI (Organisation maritime internationale) a essayé de rédiger de **nouveaux instruments internationaux**. Puis elle a créé un **régime d'indemnisation spécial pour les accidents de pollution** : on ne peut plus avoir un régime unitaire.

L'OMI propose la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime. Elle **confirme** l'adoption du **système britannique** du fond de limitation. Elle est entrée en vigueur en 1981. Cette convention constitue notre droit positif en matière de limitation de responsabilité. La loi du 3 janvier 1967 transcrivait la convention de 1957. Donc en 1984 on change la loi interne pour introduire les modifications apportées par la convention de Londres. **On a définitivement dénoncé la convention de 1957 en 1987** : elle n'est plus en vigueur.

II. Les conditions de la limitation de responsabilité

A. Les bénéficiaires de la limitation de responsabilité

Le système anglais du **fond de limitation dissocie** la **limitation de responsabilité** de la **propriété du navire**. Il ne s'agit plus d'abandonner le navire ou sa valeur. Seul le propriétaire pouvait le faire en fait. Le système GB créé un fond dissociant la limitation de la propriété : **donc la limitation peut profiter à quelqu'un d'autre que le propriétaire**. Le système anglais a permis de généraliser la limitation de responsabilité aux exploitants. C'est pourquoi la convention de Londres parle de limitation de responsabilité en matière de créance maritime.

Tous les débiteurs et leurs garants (cautions, assureurs...) peuvent bénéficier si leur dette est liée à l'exploitation du navire. Cela peut être le **propriétaire** du navire, **l'armateur** (qui n'est pas forcément propriétaire : si une banque est amenée à saisir un navire elle est propriétaire sans être armateur), mais aussi **l'affréteur** du navire, le **capitaine** du navire, les **préposés nautiques/terrestres**. Toutes ces personnes peuvent en bénéficier si leur dette est liée à l'exploitation du navire.

La convention fait aussi bénéficier de la limitation **celui qui porte assistance** à un navire en détresse (si il cause un dommage au navire assisté). Ce n'est pas prévu dans la loi interne. Convention prévoit aussi que **l'assureur** bénéficie de la limitation qui profite à ses assurés. (Ici on s'éloigne de la justification originelle de la limitation, de même pour les préposés).

B. Les créances soumises à la limitation de responsabilité

On les nomme les **créances limitées**. Expression mal choisie car la créance n'est pas limitée, mais la possibilité de recouvrement de la créance l'est... Ici on parle des créances qui ne pourront pas être intégralement payées.

A l'énumération de la convention de Londres on comprend que si la créance se rapporte à l'exploitation du navire, elle va subir la limitation de responsabilité : **il faut et il suffit que la créance soit maritime. Cela vaut pour les créances contractuelles et délictuelles.**

Exception 1 : Certaines créances vont être **soustraites à la limitation**. On peut demander le paiement intégral. Selon la convention de Londres : **Les créances qui sont liées à l'exploitation de certains bâtiments de mer qui ne sont pas considérés comme des navires.** *Les plates-formes pétrolières, aéroglisseurs, navires de forage...* Si on est créancier de l'exploitation d'une plate-forme pétrolière, on peut recouvrer intégralement la créance.

Exception 2 : Les **créances liées à l'assistance d'un navire en détresse**. Ici on parle de la créance que détient le navire assistant contre le navire assisté (en cas d'assistance aux biens). L'autre ne peut opposer la limitation de responsabilité.

Exception 3 : Créance qui résulte d'une **avarie commune** n'est pas limitée.

Exception 4 : La **créance salariale des marins**. Mais la convention de Londres dit qu'en principe elles ne sont pas limitées à condition que la loi applicable au contrat de travail maritime le confirme. **Si la loi applicable ne confirme pas ce principe, alors le marin ne bénéficie pas de l'absence de limitation.**

La loi française interne ajoute quelques exceptions : au profit de l'Etat notamment... La **personne morale de droit public** qui aura procédé à la place du propriétaire de navire, à des opérations de **renflouement** ou de **destruction** du navire, cette Personne Morale de Droit Public ne peut pas se voir opposé la limitation de créance. Par exemple le navire épave posé sur un haut fond doit être détruit. Si l'Etat doit le faire, cela a un coût : Il a alors une créance maritime. Mais elle ne peut pas être limitée.

C. L'exercice de la limitation de responsabilité

C'est une **prérogative** pour l'exploitant de navire : **pas automatique**, elle doit être invoquée. Le bénéficiaire de la limitation peut parfaitement **renoncer à sa limitation**. Il décide de tout payer pour des questions de relations commerciales (indemnisation intégrale d'un client pour le garder). Ce choix est **discrétaire**.

Pour les autres créanciers (non maritime) ce choix n'est pas sans conséquence ! Si on paye intégralement la créance maritime, peut être que l'on aura plus d'argent pour les créanciers non maritime. (D'où l'intérêt de prendre des sûretés).

Attention le bénéficiaire de cette **limitation** peut subir une **déchéance** de cette limitation : on est privé de la possibilité de faire. On la rencontre lorsque le débiteur a commis une **faute inexcusable** ou une **faute intentionnelle**. Alors le débiteur n'a plus le droit d'invoquer la limitation de responsabilité. **L'idée était que cette hypothèse de déchéance soit très très rare.** Il fallait avoir

fait quelque chose de très grave. Le problème est que depuis 1976 les plafonds fixés à cette limitation de responsabilité n'ont pas été rehaussés : ils sont toujours aux mêmes valeurs. Aujourd'hui ils apparaissent comme très bas par rapport aux valeurs des créances. Les **tribunaux** ont trouvé un moyen détourné pour compenser : ils **voient de plus en plus souvent des fautes inexcusables**... Alors l'indemnisation est totale.

D. Le plafond de la limitation de responsabilité

La manière dont on calcul est révélateur du fondement de la limitation : On va s'apercevoir qu'en pratique ce plafond n'est véritablement utile que si produit un véritable événement de mer (vrai catastrophe maritime).

On raisonne par événement de mer. Le fond de limitation est créé en vue d'un événement. Si il se produit 2 événements, il faudra créer un autre fond de limitation. Il devra être renouvelé à chaque nouveau départ.

Exemple : Notre Navire entre en collision avec un autre navire, c'est notre faute. Alors on a une dette. On créé un fond de limitation. Si par la suite, dans un autre voyage, notre navire s'échoue sur un banc de sable, il faut le remorquer, alors c'est un second événement, il faut alors un autre fond de limitation. **Seul les créances maritimes liées à l'événement de mer pourront être payées sur ce fond.**

Pour calculer la somme maximale il faudra distinguer entre les dommages corporels subis par les passagers et les dommages corporels des membres de l'équipage et les dommages matériels. On a 2 paquets : l'un pour les passagers, l'autre pour l'équipage et le matériel. Ensuite on a une unité de compte : Droit Tirage Spéciaux. C'est une valeur calculée par le FMI sur la base de 4 grandes monnaies que sont l'Euro, le Dollar, la Livre, le Yen.

1. Pour les passagers.

On cherche à savoir combien au maximum un exploitant de navire devra payer **pour le dommage corporel d'un passager : 46 666 DTS par passager.** Mais cette limite s'accompagne d'une autre limite qui est une limite par voyage. **Au maximum pour un voyage, l'exploitant du navire paiera 25 000 000 DTS.** Si on ne dépasse pas 535 passagers, et que tous sont blessés pour une valeur > à la valeur de 46 666 DTS, ils ne toucheront que 46 666 DTS. Si il y a plus de 535, ils toucheront moins que 46 666 DTS.

2. Pour le matériel et les membres de l'équipage.

La limite est calculée en fonction du tonnage du navire.

DOMMAGES CORPORELS DE L'ÉQUIPAGE :

- Jusqu'à **500 tonneaux** de jauge **333 000 DTS.**
- Entre 501 et 3000 tonneaux : chaque tonneau supplémentaire dans cette catégorie vau 500 DTS.
- Entre 3001 et 30 000 Tonneaux : Chaque tonneau supplémetaire vau 333 DTS
- Entre 30 001 et 70 000 tonneaux : Chaque tonneau 250 DTS
- Plus de 70 000 : Chaque tonneau 167 DTS

DOMMAGES MATÉRIELS :

- Jusqu'à **500 Tonneaux** de jauge : **167 000** DTS.
- Entre **501 et 30 000** : **167** DTS par tonneau
- Entre 30 001 et 70 000 : 125 DTS par tonneau
- Plus de 70 000 : 83 DTS par tonneau

EXEMPLE : En matière de dommages corporels prenons un navire de 3200 tonneaux de jauge.

[333 000 + (2500 * 500) + (200 * 333)] + [167 000 + (2700 * 167)] = 1 649 600 DTS pour les dommages corporels. En fait le système fonctionne par strate, comme pour l'impôt sur le revenu, pour éviter les effets de seuil. Chacun doit se répartir sur cette somme à proportion de la créance qu'il détient (au marc le franc).

Ces plafonds n'ont pas varié depuis 1976, ils apparaissent dérisoires car la taille des navires a augmentée. Donc le juge fait jouer la faute inexcusable...

III. Les effets de la limitation de responsabilité.

La constitution d'un fond de limitation n'a aucune incidence sur la reconnaissance de la responsabilité d'un exploitant du navire. **Il ne se reconnaît pas coupable par la constitution de ce fond.** Le fond est constitué par précaution : au cas où la responsabilité serait juridiquement établie.

Comment fait-on un fond ? Concrètement il est constitué par l'affectation d'une somme d'argent (équivalente au plafond calculé). Soit on met l'argent sur un compte, soit on fournit une garantie financière (un club de protection et d'indemnité). La constitution de ce fond est contrôlée par le président du tribunal de commerce (il nomme un juge commissaire : évoque les procédures collective, même si cela n'a rien à voir).

mercredi 24 octobre 2007

Le fond de limitation est constitué à chaque fois que le montant des dettes sera potentiellement supérieur à : la valeur du navire, au fret, au bénéfice que l'on pourrait espérer de l'expédition. Dans cette situation, on est dans une situation qui ressemble à la cessation de paiement, mais ce n'est pas le cas. L'exploitant de navire est toujours *in bonis*. **Justement, l'intérêt du fond de limitation est de permettre au navire de continuer son exploitation en évitant qu'il soit saisi.**

Précision : La convention de 1976 n'oblige pas l'exploitant de navire à constituer le fond de limitation pour pouvoir invoquer la limitation de responsabilité. La loi de 1967, à l'inverse, impose qu'un fond ait été constitué pour que l'exploitant puisse invoquer la limitation de responsabilité.

Lorsque le fond est constitué, il va avoir 2 effets : il va libérer tous les biens de l'exploitant du navire (y compris le navire lui-même). Ensuite il va placer tous les créanciers maritimes sur un pied d'égalité pour le paiement de leurs créances.

A. La libération de l'ensemble des biens du débiteur

Toutes les saisies qui ont pu être pratiquées sont levées. Normal car le fond de limitation a été garni à hauteur de la responsabilité maximale du débiteur. Donc si la somme maximale a été mise de côté, les créanciers n'ont pas à vouloir saisir d'autres biens.

Donc les biens personnels de l'exploitant de navire sont protégés. Ensuite et surtout, le navire (A l'origine des dettes) est protégé, il peut poursuivre son activité et permettre à l'exploitant de continuer à faire des bénéfices. Mais le fond de limitation n'est opposable qu'aux créanciers maritimes => Les créanciers non maritimes ne sont pas soumis à la limitation => Ils peuvent toujours saisir les biens du débiteur.

La convention de Londres nous dit que la constitution du fond conduit automatiquement à la libération des biens du débiteur : ARTICLE 13. Toutes les saisies qui ont pu être pratiquées sur le navire par les créanciers maritimes, sont automatiquement levées du seul fait de la constitution du fond. Mais cela pose un sérieux problème : si les créanciers invoquent une faute inexcusable (donc la déchéance de la limitation de responsabilité). Dans ce cas, il faudra un certain temps pour que le juge saisi se prononce au fond sur l'existence de ladite faute ; De l'autre côté la constitution du fond a entraîné une levée automatique des saisies. Le risque est alors que le jour où le juge se prononce sur l'existence de la faute inexcusable, il y a belle lurette que le navire sera reparti et que les créanciers auront perdu leur saisie.

Petite histoire du Heidberg

Navire nommé HEIDBERG opposant la CA BDX à la CASS. Le Heidberg patauge dans le chenal de la Gironde. Passage ardu. Or le Heidberg ne respecte pas le chenal. La nuit, en Mars 1991 il va s'encasturer dans les installations pétrolières de Pauillac. Les responsables demandent immédiatement la saisie du navire. Le propriétaire du bateau constitue un fond de limitation. Procès et faute inexcusable de la part de l'armateur car il n'y avait pas un équipage suffisant eu égard à la dangerosité du coin. Le montant des dommages = 60 Millions de Francs. Or le fond de limitation amenait à une responsabilité de 3 millions de francs... Donc l'enjeu de la faute inexcusable porte sur 57 Millions...

Mais la convention dit : Comme il y a constitution du fond, main levée ! La CA de Bordeaux décide contre la lettre de la convention de surseoir à la main levée de la saisie, en attendant de la réponse du juge sur la faute inexcusable. Mais la cour de cassation décide que la constitution du fond doit automatiquement procéder à la main levée (23 novembre 1993 : Commentaire Droit maritime Français 1994).

Sur le fond, l'affaire n'a été jugée que le 31 mai 2005 par la CA Bordeaux et admet l'existence de la faute inexcusable. Depuis, le Heidberg s'est barré dans les eaux chaudes, et ne vaut certainement beaucoup moins qu'à l'époque. A cette occasion la CA dit que même si la convention ne dit qu'il ne faut en générale que X personnes sur le bateau, pour ce passage il en faut plus... Elle prend en compte la situation maritime concrète.

B. Le placement de tous les créanciers sur un pied d'égalité par la constitution du fond

Les garanties et privilèges faits sur le navire avant la constitution du fond disparaissent. Chaque créancier maritime vient demander paiement à proportion de sa créance (Au marc le franc). Logique car point assez d'argent pour payer tout le monde, on ne veut pas qu'un privilégié rafle le tout. Une limite : pour les dommages corporels des membres de l'équipage, si leur fond de limitation ne permet pas l'obtention d'une entière réparation, ils peuvent venir en concurrence des non membres de l'équipage sur le fond réservé aux passagers. C'est le juge liquidateur qui procédera à la répartition des fonds.

Conclusion : Sur les régimes spéciaux liés aux incidents de pollution

Le régime général ne correspond pas aux problèmes spécifiques des incidents de pollution. Les limites fixés par les plafonds de responsabilité ne sont pas tolérés par les victimes de pollution marine (ne peut on pas raisonner de la même façon pour les passagers : Quel avantage à la limite de responsabilité ?)

Donc OMI et CMI font un régime spéciaux pour le nucléaire, hydrocarbure, substances chimiques (Substances Nocives Potentiellement Dangereuses ; Hazardous NS).

On a eu 2 conventions : 1962 et 1971 sur la responsabilité des transporteurs nucléaires ; Puis sur les hydrocarbures 1969 et 1991 ; Puis SNPD en 1996 (les plus dangereuses car on ne les voit pas).

I. Sur la pollution par hydrocarbure,

La France a bouffé, alors elle joue un rôle important : Convention de 1969. Avant même ces conventions les professionnels de l'activité avaient déjà imaginés un système de responsabilité à 2 étages : Une indemnisation des victimes par l'armateur, si insuffisant les compagnies pétrolières complètent jusqu'à un certain plafond. La convention OMI de 1969 s'est inspiré de ce système à 2 étages, on met en place la responsabilité du transporteur d'hydrocarbures et la convention désigne comme responsable le propriétaire du navire à l'origine de la pollution (exclusif). Pourquoi ? Car son nom est très facile à connaître, on cherche l'efficacité. Il pourra se retourner par la suite.

Cette responsabilité est d'abord une responsabilité objective ; de plein droit (on n'a pas à prouver la faute, et on ne peut s'exonérer en prouvant qu'on a pas commis de faute). On peut cependant s'exonéré en prouvant FM, par la preuve de la faute intentionnelle d'un tiers (terrorisme) ou enfin la défaillance de l'état dans l'entretien des aides à al navigation (phare, balise). Enfin il y a l'acte de guerre.

C'est une responsabilité limitée : les plafonds sont fixés de manière forfaitaire par des convections qui sont successivement fixée de manière forfaitaire. Après l'Erika on est à 59 million DTS puis à 90 millions après le prestige. Mais cette limitation de responsabilité tombe si la victime parvient à prouver la faute du propriétaire. A moment là il sera déclarer responsable de l'entier dommage. Certains projets veulent remplacer la faute simple par la faute inexcusable... On veut éviter de faire sauter les plafonds.

C'est une responsabilité obligatoirement assurée : Le propriétaire du navire doit être capable à tout moment d'apporter la preuve qu'il est assuré contre les pollutions marines à la hauteur des plafonds.

La convention de 1971 donne naissance à un FIPOL (Fond d'indemnisation des dommages par hydrocarbures) qui intervient dans un 2nd temps dans l'hypothèse ou l'indemnisation première s'est révélée insuffisante... Mais jusqu'à un certain plafond. Le FIPOL est financé par une taxe payée par les importateurs de pétrole. Très insuffisant aussi... A titre indicatif : pour l'Erika les victimes ont été totalement indemnisées, il y a 2 victimes qui n'ont pas demandé indemnisation dans l'Erika : Total et pourtant il a perdu sa marchandise ; ensuite l'Etat n'a pas demandé indemnisation. Pour le prestige, on considère que 20 et 30% des victimes ont été indemnisées. Les USA ont réagi de manière radicale : à la suite

de l'exon valdes, ils ont retenu le principe de pollueur payeur sans limitation de responsabilité. On peut penser qu'à terme que D international en viendra à ce système là...

On a pas le temps de faire le reste.

Partie II : L'exploitation du navire, une activité complexe

Le navire, en tant qu'objet est au cœur du droit maritime. Sa présence déclenche l'application des règles spécifiques du droit maritime. Pourtant, nous n'avons pas dans les textes de définition précise de la notion de navire. On peut dire que le navire n'est pas un meuble comme les autres. En outre il est objet d'exploitation commerciale, là encore, il est soumis à des techniques juridiques très particulières, à des titres juridiques qui sont parfaitement inconnus dans d'autres matières. Tout cela met en place des règles relativement complexes qui cherchent à répondre aux particularités de cette activité. On va voir le statut juridique du navire et l'utilisation commerciale du navire.

Chapitre I : Le statut juridique du navire

Beaucoup d'originalité dans le statut juridique du navire car les règles cherchent à répondre doit au péril de la mer soit aux exigences pratiques de l'activité commerciale.

Section I : La notion de navire

La loi n'a pas définie le navire, hélas, les conventions n'ont plus malheureusement, la doctrine et la jurisprudence : on n'a fait que le distinguer des bâtiments de mer et des épaves.

I. Le navire et les bâtiments de mer

Jusqu'au début du XX e les termes de navire et de bâtiment de mer sont parfaitement synonymes. La seule définition donnée par un arrêt de 1844 est assez complexe : « il faut entendre par bâtiment de mer quelque soit leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui avec un armement et un équipage qui leurs sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière ». L'équipage englobe l'ensemble du personnel de bord. L'armement du navire est le fait de l'équiper pour qu'il puisse prendre la mer.

On comprend que les navires ont une autonomie que leur permet de remplir seul la mission pour laquelle ils sont préparés. Donc les navires sont des bâtiments de mer. Mais les progrès techniques ont permis de créer des bâtiments de mer qui ne sont pas des navires : plate-forme pétrolière, usines flottante...

La doctrine sur cette définition Viillard « Est un navire l'engin flottant apte à affronter les dangers de la mer et qui est habituellement utilisé pour effectuer pour effectuer une navigation maritime ». En détaillant : L'aptitude à affronter les dangers de la mer suppose un certain armement dont tous les engins flottants ne disposent pas. Une barge de dragage ne le peut. Cette aptitude s'apprécie à priori : Ce n'est pas parce qu'on fait naufrage qu'on est pas apte à affronter les dangers de la mer. Exiger que l'engin soit apte ne suppose pas qu'il surmonte les dangers systématiquement. Ensuite ce critère pose un soucis pour les engins de loisir nautique : scooter des mers, planche à voile... Ces engins là ne sont pas conçu pour affronter les dangers le l'océan. Mais en fait même si certains sportifs arrivent à traverser avec, c'est un exploit.

Les aéroglisseurs : ont pu poser problème. Certains auteurs ont dit qu'ils ne sont pas navire car pas soumis à la poussée d'Archimède ! Plus sérieusement ils sont fait pour affronter les dangers de la mer => Navire. En revanche, les hydravions ne sont pas fait pour affronter les dangers de la mer.

Pour être considéré comme navire l'engin doit être habituellement affecté à la navigation. Donc qu'il soit susceptible de se déplacer de manière autonome. Donc il y a des engins qui sont aptes à affronter la mer, sans pour autant se déplacer (plate-forme). De même les « marie salope » sont forcément remorquées.

Enfin le déplacement doit être fait à l'occasion d'une navigation maritime. Or on a pas de définition. Pour la haute mer, pas de problème. Mais près des côtes, ou dans l'embouchure de certains fleuves, on a des problèmes... Il fut un temps ou la doctrine disait « navigation maritime » selon la salinité des eaux ! Pour d'autres la navigation est maritime jusqu' à ce que les navires rencontrent un

obstacle naturel ou artificiel... Mais le critère n'est pas bon : on peut faire un pont ou l'on veut. Ensuite, le navire à fond plat peut aller à peu près où il veut... **Donc on a pas de critère.**

La cour de cassation laisse le soin aux juges du fond de déterminer eux même si on est dans la navigation maritime. Pourtant l'enjeu est important : Ecarter le droit maritime si on est pas en navigation maritime. Enfin se pose un problème avec les navigations mixtes : Un même engin navigue sur mer, en zone fluvial ou lacustre. Il ne sera pas soumis tout du long au danger de la mer (Celui qui traverse l'atlantique et le canal de panama). Doit il changer de définition au cours de la navigation ? Non, on retient le critère de la navigation principale : Si l'essentiel est maritime, tout est maritime.

C'est encore plus complexe si l'engin est amené à naviguer sur des eaux différentes à des périodes différentes de l'année. Il transporte les touristes l'été croisière inter îles, puis l'hiver il navigue uniquement sur lac. On parlera de navire à l'époque mer, de bateau pour la navigation fluviale ou lacustre.

mardi 6 novembre 2007

II. Le navire et les épaves

Les épaves ont toujours fait l'objet d'une réglementation : On se rend compte qu'il y a eu une très grande stabilité dans le régime (**Colbert 1681**) et a tenu pendant III siècles (1961). Durant toute cette période l'objectif est resté le même : **protéger les intérêts du propriétaire de l'épave. Pourquoi ?** Car jusqu'à récemment le naufrage du navire s'accompagnait très souvent du **pillage de l'épave** par les populations riveraines (avec l'action des naufrageurs). Aujourd'hui les évolutions techniques font que l'épave est perçue comme un danger pouvant provoquer d'autres naufrages et même obstruer l'accès à un port, ou déverser dans la mer des cargaisons nocives.

D'une protection de l'épave jusqu'en 1961, à une protection contre l'épave...

La loi conservait un aspect protecteur pour le propriétaire de l'épave, mais est introduit la protection contre l'épave en faisant supporter aux autorités maritimes la charge de gérer les épaves dangereuses et si besoin de suppléer aux carences du propriétaire.

Epave : Navire qui n'est plus en état de naviguer. Il faut **distinguer les épaves proprement dites des navires abandonnés**, même si les 2 régimes juridiques sont très proches. Ce qui est plus important est que la JSP a affinée la définition de l'épave « *un navire en état de **non flottabilité**, et **abandonné** par son équipage* ». La non flottabilité pose un problème car certaines règles sur les épaves parlent des épaves dérivante (Dériver => Flottaison nécessairement) qui sont précisément les épaves les plus dangereuses. Donc une bonne partie de la réglementation sur les épaves n'a de sens que si l'épave flotte, mais la JSP est attaché à la « non flottabilité »...

Le propriétaire de l'épave : Est protégé si et seulement si l'épave n'est pas dangereuse. A l'inverse, si elle est dangereuse, des règles nouvelles arrivent en 1961 (Par rapport à l'ordonnance de la marine).

A. Dans l'hypothèse ou l'épave ne présente pas de danger (pour les autres navires ou pollution pour les riverains)

Le régime juridique est orienté vers la protection du propriétaire. Pour protéger la loi met en scène 3 personnes : Le propriétaire, L'inventeur, l'Etat.

L'inventeur doit immédiatement **informer** les **autorités maritimes** qui doivent tenter de **retrouver le propriétaire** et de l'informer de la situation de l'épave. Ensuite les **autorités** doivent prendre les **mesures nécessaires** pour mettre **l'épave à l'abri** et **sauver** ce qui peut l'être. Si l'inventeur est un professionnel qui a les moyens de participer au sauvetage de l'épave, il va bénéficier d'une priorité pour réaliser le sauvetage (rémunéré). Pour le **sauvetage les autorités ont des pouvoirs** (parfois exorbitant : Réquisition de navires, peuvent intervenir à partir de propriétés privées). Si le **propriétaire** est identifié, c'est lui qui **va devoir assumer pratiquement et financièrement ces opérations** ce sauvetage, si il refuse de le faire (ou est insolvable) l'administration se substitue soit elle même soit au travers de l'inventeur, le tout au frais du propriétaire. Si le propriétaire n'est pas retrouvé, les opérations seront réalisées et l'épave sera vendue.

A l'issue des opérations on a un règlement financier : Si le contenu de l'épave ou le navire lui même présente une certaine valeur. Ce règlement devrait permettre (dans l'idéal) de rémunérer l'inventeur dans des conditions assez similaire à l'assistance maritime.

Puis, **l'administration vient ensuite demander le remboursement** des frais qu'elle aura éventuellement déboursée (si elle l'a fait). Elle n'est jamais rémunérée.

Enfin, **le reste de l'argent vient au propriétaire**. Si il ne se manifeste pas, les fonds restent pendant 5 ans, si après un lustre il n'est toujours pas là => Va pour les fonds des invalides de la marine.

B. Si l'épave est dangereuse

Il ne s'agit pas de préserver les intérêts du propriétaire mais de protéger contre les dangers => Le **propriétaire devra intervenir le plus rapidement possible pour faire cesser le danger**.

Si le propriétaire n'est **pas identifié** ou **n'obtempère pas**, **ADM se substitue** au propriétaire et réalisera les opérations aux frais du propriétaire. La loi dit que **ADM doit mettre en demeure** le propriétaire d'agir. **Pas de mise en demeure** dans l'hypothèse de **l'urgence**.

En fait dans ce cas de figure les opérations de destruction/renflouement sont très très **coûteuses**. Il est fréquent que la valeur de l'épave / Cargaison ne suffisent pas à couvrir les frais. Pourtant les opérations sont réalisées au frais du propriétaire. Se pose alors une question : Le propriétaire qui est le débiteur de l'ADM peut invoquer la **limitation de responsabilité** de l'exploitant du navire ? Tout dépend de l'ordre juridique : Interne ou International.

Dans l'ordre international : On a la convention de Londres de 1976 en matière de créance maritime => **Le propriétaire de l'épave peut faire jouer sa limitation** ; Mais la convention prévoit sur ce point précis que les Etats peuvent décider d'une solution différente => **Supplétive** sur ce point. La FR n'a pas touché... Donc pour le moment la limitation de responsabilité peut jouer. Dans les rapports internationaux la **FR accepte de se voir opposer la limitation de**

responsabilité, qu'on ne lui rembourse pas intégralement ses frais. Mais ce n'est pas le cas de tous les pays.

Dans l'ordre interne : La loi **FR refuse la limitation de responsabilité** du propriétaire de l'épave, lorsque l'Etat a procédé au renflouement ou destruction, il peut demander l'intégralité du remboursement des frais engagés.

Section II : Le régime du navire

Le navire = Chose... Pourtant bcp de chose le rapproche d'une personne. C'est un bien meuble, mais il se rapproche par certaines règles du régime des immeubles ! On verra quel est ce bien original (I) et les droits qui portent sur ce bien (II).

I. Le navire : Un bien meuble original

Un bien : Pas de doute. Mais les juristes, les poètes et écrivains font des assimilations entre les navires et les personnes. Dupond Avis (Ortho ???) va en ce sens Vialard l'évoque aussi.

Les navires ont un nom, un domicile, une nationalité, autant d'attributs plus personnels que réels. Mais « comparaison n'est pas raison » donc on ne va pas trop personnifier. On reconnaîtra cependant son identité, et les différents éléments de cette identité sont fixés par la loi (de 1967) et les éléments de cet « état civil » sont **Nom, Domicile, Port d'attache, Tonnage, Nationalité**. Si tous les éléments sont réunis, alors le navire sera peut être immatriculé et deviendra « objet de droit » (il ne sera jamais sujet).

A. Le nom du navire

Le nommer = **Obligation** qui pèse sur le **propriétaire**. Concerne tous les navires > 2 tonneaux de jauge (Immense majorité). Le choix du nom est en **principe libre**, toutes les fantaisies sont possible (sauf OP). La seule limite = **Le nom choisi ne doit pas déjà être utilisé. Cette exigence concerne tous les navires > 10 T de jauge brut**. La raison est le péril de la mer => En cas de problèmes dans une zone on ne veut pas avoir 18 navires nommés « le Marsouin » dans une même zone !

Le nom doit être inscrit clairement sur la coque du navire => Sur la Poupe (et sur la proue ?).

B. Le port d'attache

Le port où les formalités ADM et douanières auront été effectuées. Mais en Fr tous les ports n'ont pas les 2 ADM (administration maritime et douanière). Les douanes sont compétentes pour la nationalité du navire et les droits réels portant sur le navire. Les affaires maritimes sont compétentes pour ce qui concerne l'exploitation commerciale des navires, l'équipement du navire et les visites de sécurité.

Si les 2 ADM sont dans le même port, il sera le port d'attache. Sinon c'est en principe le port des **affaires maritimes** (au niveau international c'est le port douanier). Le port d'attache doit apparaître sur la coque du navire sous le nom du navire (Initiales).

C. Le tonnage du navire

Ce qui détermine son volume ou sa capacité de transport. Ce **tonnage** se fait au cours d'une **opération** très précise nommée le **jaugeage**. Le tonnage est utile pour fixer les taxes, et pour l'emprunt de certaines voies maritimes. Historiquement, chaque pays avait sa technique de tonnage, donc c'était un immense bazar. On a adopté une nouvelle **convention de Londres de 1969** => On a désormais la même façon de jauger un navire. Mais la **ratification a été longue**, entre en vigueur en 1982 et le taux de ratification raisonnable (pour qu'il y ait une certaine sécurité juridique) n'arrive qu'en 1996.

D. La nationalité du navire

Une obligation internationale qui a été explicitement imposée par la convention de Montego Bay. Comparaison possible avec les personnes qui ont obligation d'avoir une nationalité (DUDH). Cette comparaison ne doit pas être poussée trop loin car en parlant de nationalité du navire on est presque dans l'abus de langage : La nationalité pour l'Homme traduit un lien politique, elle suppose une appartenance d'un individu à une communauté nationale. Le navire n'a pas cette relation avec un Etat => La nationalité du navire n'est qu'un rattachement juridique du navire à un Etat. **Montego Bay** demande que la nationalité du navire traduise un « **lien substantiel** » entre le navire et l'Etat, mais on sait que certains Etats accordent leur nationalité sans ce lien substantiel. Parfois le lien entre le navire et l'Etat est très ténu, très fragile, c'est ce qui donne naissance aux pavillons de complaisance (nationalité alors que pas de lien entre le navire et l'Etat en question) => Panama ; Chypres ; Le Libéria.

Chaque navire ne peut avoir qu'une nationalité (à la différence des individus) selon la CMB. Le navire qui arborerait 2 pavillons est considéré comme celui qui n'en a pas => Un navire pirate. Il est donc « ennemi commun de l'humanité ». Attention : Pavillon de courtoisie en fonction des eaux ; N'a rien à voir.

Le fait de **battre le pavillon** d'un Etat fait peser un certain nombre **d'obligations** : **Fiscales, Législation du travail** si ce n'est pas de la plaisance. Ensuite cela permet de profiter de certains **droits/protection**. Enfin c'est un **facteur de rattachement très important en matière de DPrivé**. Le **droit Pénal international** fait aussi une place importante => On appliquera souvent la loi pénale du pavillon !

L'attribution de la nationalité française => **Francisation d'un navire**. Cette attribution est soumise à conditions qui s'assouplissent de plus en plus, mais sont encore assez rigoureuses. L'intégration européenne a obligé d'assouplir, notamment au bénéfice des ressortissants européens. Ensuite la concurrence en matière maritime est rude, elle a conduit les autorités à assouplir les conditions au point même de **créer un second pavillon** : Le pavillon Kerguelen (pavillon **TAAF** : Terres australes et antarctiques Françaises), du nom de ces îles australes... La France cède à la complaisance pour des raisons économiques.

TRADITIONNELLEMENT ON AVAIT 3 CONDITIONS POUR AVOIR LA NATIONALITÉ : (LA DERNIERE N'EN EST PAS UNE)

La première concerne la **construction** du navire => Seulement pour les navires fabriqués en France. Mais cette convention a été **abandonnée en 1866**, le navire peut être construit ailleurs et avoir la nationalité si il paye certaines taxes et a un lien éco avec la FR.

Ensuite, la **propriété du navire** : Les propriétaires devaient être FR pour que le navire soit FR. Cette condition a été assouplie par une loi du 26 Février 1996 [Condamnation de GB pour cette cause, alors on bouge]. La loi de 1996 permet à des **ressortissants communautaires** d'avoir un navire FR, si le lieu **stable d'exploitation du navire est situé en FR**. Si le navire est possédé par des **personnes physiques**, il faut qu'au moins 50% de ces personnes soient ressortissant communautaire. Si le navire est possédé par des **personnes morales** il faut qu'il soit détenu à 100% par des communautaires.

Enfin la **composition de l'équipage**. Ce n'est pas vraiment une condition, mais une **conséquence** => Le navire peut être FR sans avoir d'équipage ; Traditionnellement la loi demandait 100 % FR en ce qui concerne les marins et au $\frac{3}{4}$ FR pour le personnel de service général. Cette exigence a été très vite en contradiction avec les règles communautaire de liberté de circulation, de non discrimination. CJCE 1974 Condamne la France => Lorsqu'un navire est Francisé il doit mettre en place un équipage composé pour une certaine **proportion par des ressortissants communautaires**. Elle varie en fonction de la taille du navire, du mode d'exploitation. Mais **la loi FR exige que le capitaine et son suppléant soit de nationalité FR**. Marche mal avec Luxembourg, mais l'argument est celui du pouvoir spécifique du capitaine de navire => Représente l'autorité public (OPJ, Notaire, Mariage)... Ces exigences ont un coût social considérable, sans commune mesure avec les autres pays du monde. Donc le pavillon FR est l'un des plus cher au monde (coût du travail et fiscalité).

Donc la FR va **créer le pavillon TAAF** qui est socialement moins exigeant, n'impose pas la législation FR du travail maritime classique, mais le code du travail d'outre mer. Les exigences en terme de nombre de ressortissants communautaires ne sont plus. A l'origine il est réservé à la marine marchande et la pêche d'outre mer. Puis, doucement on a ouvert le régime à presque tous les navires. Un secteur est excepté : Pour les navires de transport de personnes de lignes régulières intracommunautaire (FR - Corse).

Kerguelen a été critiqué par la doctrine et les syndicats. Donc on a **adopté le RIF** (Registre International Français) **encore plus souple socialement et fiscalement**, qui devrait se substituer au TAAF. Le principe est la **soumission à la loi du pays d'origine en matière de travail** (syndrome Bolkenstein) à **condition que la législation ne soit pas moins favorable que les normes de l'OIT** (L'OIT est intervenue).

Mercredi 7 Novembre

II. Les droits réels sur le navire.

On va opposer les **droits réels principaux** aux **droits réels accessoires**. Mais ce n'est pas du droit des biens ordinaire : La navire représente dans le patrimoine du propriétaire un élément très important. On s'apercevra que les droits réels portant sur le navire conditionnent l'exploitation du **navire car la valeur du navire permet au propriétaire d'obtenir du crédit** nécessaire à la poursuite de l'exploitation => C'est un support de crédit.

A. Les droits réels principaux.

On parle du droit de propriété. La propriété peut s'exercer de 2 manières : Soit individuellement soit collectivement (copropriété). En réalité c'est cette seconde pratique qui est la plus fréquente : On rencontre plus de navire en copropriété que de navires « individuels ».

1. La propriété individuelle

L'accès à la propriété individuelle peut résulter d'un contrat de vente ou d'un contrat de construction. Le contrat de vente de navire n'est presque pas réglementé : Acte écrit, le transfert doit faire l'objet d'une publicité pour qu'il soit opposable aux tiers.

En revanche le contrat de construction de navire est plus réglementé : Loi du 3 janvier 1967 => Ecrit quel que soit le tonnage, Formalité administrative qui est la déclaration préalable (le constructeur du navire doit déclarer toute construction d'un navire de plus de 10 tonneaux de jauge au conservateur des hypothèques maritimes) ; Concernant le transfert de propriété : Elle reste au constructeur jusqu'à ce que le navire soit terminé et payé, avec transfert des risques *res perit domino* => Le constructeur assume. Mais notre adage pose un problème en cas de faillite du chantier avant la fin de la construction : L'armateur perd tout (même les acomptes versés). Donc on peut aménager et alors la propriété est transférée au fur et à mesure de la construction. Le contrat de construction est plus favorable à l'armateur qu'au constructeur : Garantie des vices cachés ...

2. La copropriété de navire (Technique et long)

Vieille technique : Commence à une époque où en droit terrestre il est inconcevable de co posséder un immeuble. Cette copropriété de navire s'appelle **copropriété quirataire** : Chaque part se nomme un « quirat » dont l'étymologie laisse penser que ce terme de quirat vient d'un mot grec représentant une gousse de haricot contenant 24 graines => Chacune de ces graines était donnée à un propriétaire pour symboliser sa copropriété. (Attention un navire comme le club méditerrané a pu être possédé par 36 000 personnes !).

La copropriété de navire ne peut porter que sur un seul navire : Chaque navire constitue une sorte d'entité autonome qui ne peut faire l'objet que d'un seul groupement de copropriétaire. Donc si plusieurs copropriétaires décident ensemble d'acquérir plusieurs navires, il y aura autant de copropriété autonome que de navires. Chacune prendra seule ses décisions, assumera toute seule ses dettes, créances... Même si les propriétaires sont parfaitement identiques. Cette règle est issue de la loi de 1967 réformée en 1987 et 1996 pour faciliter la copropriété et inciter les investisseurs à participer.

a. Les droits individuels du copropriétaire

Chaque copropriétaire va exercer des droits réels sur le navire, sur sa part de copropriété (quirat). **Le copropriétaire n'apporte pas son quirat à la copropriété => Chaque quirat reste dans le patrimoine de son propriétaire.** Donc cela fonctionne différemment d'une société dans laquelle on apporte une part à la société.

- ⇒ Les créanciers personnels de chaque copropriétaire ont un droit de gage sur le quirat : Sur une part de la copropriété du navire, une portion du navire.
- ⇒ La copropriété peut avoir des créanciers : Ils n'ont pas de droit de gage sur le navire qui n'appartient pas au groupement lui même (certaines atténuations sont possibles).

Ces droits réels sur le quirat peuvent être exercés librement : **Libre disposition sur la part** (aliénation, hypothèque).

En ce qui concerne l'aliénation : Dans certains cas le règlement de la copropriété peut imposer un agrément à l'acheteur en cas d'aliénation. Le vendeur a donc une liberté limitée dans sa vente dans ce cas de figure. C'est

souvent le cas dans les copropriétés ayant un fort intuitus personae => Petite copropriété (plaisance, pêche).

Ensuite concernant l'aliénation des quirats : On ne peut pas vendre librement à un acheteur étranger si on risque de faire perdre la francisation du navire (50 % Si personne physique ; 100 % Pour une personne morale). Il peut vendre, mais alors il faut un vote à l'unanimité de tous les quirataires.

Enfin, on a un cas particulier dans lequel le propriétaire quirataire peut imposer à la copropriété de racheter son quirat : Si le propriétaire sortant est également membre de l'équipage (souvent le capitaine : Si il est licencié il n'a pas envie de garder). Il peut vendre à quelqu'un d'autre aussi, mais rarement le cas. Attention dans ce cas de figure le quirat entre dans le patrimoine de la copropriété.

Le propriétaire peut également hypothéquer son quirat : Le quirat est un bien meuble ! Or on ne peut pas hypothéquer les meubles en principe ! Mais ici le quirat est souvent à très forte valeur, donc on peut tirer du crédit dessus même si c'est ardu à mettre en œuvre.

b. Les droits collectifs de la copropriété sur le navire

Chaque copropriété ne porte que sur un navire (Single ship company). Cette copropriété doit être organisée : Une exploitation rationnelle doit être possible. Donc il faut que la copropriété puisse exercer des droits sur le navire. Mais le navire n'est pas dans le patrimoine du groupement.

Pour l'exercice de ces droits le groupement va fonctionner de manière semblable à une société. Il va falloir nommer un gérant. Les décisions sont prises comme en matière de société par un vote à la majorité (Vote = Valeur du quirat ; On est pas dans la règle « un homme une voie »). Ces décisions sont prises en principe à la majorité simple, mais il faudra une majorité qualifiée quand le gérant veut hypothéquer le navire par exemple (il faut alors $\frac{3}{4}$ des voies). Il faudra même l'unanimité si la vente d'un quirat risque au navire de faire perdre sa francisation. Encore l'unanimité si aucun gérant n'a été nommé : Alors toutes les décisions doivent être prises unanimement. Enfin on a des règles de protection de la minorité (droit des sociétés) : La loi de 1967 prévoit que la minorité de quirataire peut faire valoir en justice le fait que l'intérêt général de la copropriété a été minoré. La loi prévoit également que le tribunal bouge en cas de blocage.

i. Le gérant :

Nommé à la majorité simple. Il faut inscrire le nom du gérant sur la fiche d'immatriculation du navire, sans quoi cette décision n'est pas opposable aux tiers : Tous les copropriétaires sont réputés gérants (et donc responsabilité lourde). Le gérant est parfois pris parmi les copropriétaires (navires de pêche) ou il peut être un tiers : Il faudra alors désigner au sein de la copropriété certains quirataires personnellement et solidairement responsables des dettes de la copropriété.

Le gérant nommé a tous les pouvoirs pour agir au nom de la copropriété. On peut fixer des limites, si c'est le cas, ces limites ne sont pas opposables aux tiers. Parmi les pouvoirs du gérant le plus important est sans doute la possibilité d'hypothéquer le navire. Il va hypothéquer au nom de la copropriété un bien qui n'appartient pas à la copropriété (les parts sont dans le patrimoine des copropriétaires pas de la copropriété). Technique très particulière : On va imposer au propriétaire d'un bien une hypothèque sur son bien ! Donc il faut un vote à la majorité qualifiée des $\frac{3}{4}$ des copropriétaires. Le

gérant peut aussi faire un appel de fond auprès des copropriétaires (demande de l'argent) car les copropriétaires sont tenus de participer aux dépenses de la copropriété => Financement des dettes d'exploitation du navire.

Le gérant est responsable de sa gestion vis à vis des copropriétaires dans les conditions fixées dans l'acte de nomination. Le gérant est également responsable vis à vis des tiers, mais cette responsabilité va varier selon qu'il est gérant copropriétaire ou gérant extérieur. Si il est copropriétaire, il sera tenu à l'égard des tiers personnellement et indéfiniment des dettes de la copropriété (et donc il sera mieux payé). Si il est extérieur : Un mandat salarié donc l'étendu de la responsabilité est moins importante.

ii. Les copropriétaires

Ils participent aux dettes et créances à proportion de la valeur du quirat. Mais ici encore il faut distinguer les copropriétaires simples et les copropriétaires gérants : Les seconds sont tenus bien au delà de leur part car pour les dettes ils sont tenus indéfiniment et solidairement. Les copro non gérant sont tenus à proportion de leur part (Si j'ai 50% je paye 50% des dettes). Mais le règlement peut prévoir une règle de responsabilité limitée : Peu importe la proportion du quirat on est tenu qu'à hauteur de la valeur monétaire du quirat.

Pour les propriétaires non gérant : Responsabilité qui n'est pas solidaire en principe sauf si les statuts prévoient le contraire.

c. La nature juridique de cette copropriété

La grande question est de savoir si le groupement a ou non la personnalité juridique ? Etant donné que les quirats restent dans les patrimoines des copropriétaires. Mais pourtant elle a la personnalité juridique. Aubry et Raut (ortho) : Revoir cours de droit des biens... => Si personnalité juridique on a nécessairement un patrimoine.

Dans le patrimoine : Bénéfice d'exploitation, appel de fond du gérant... En raison de la personnalité juridique, le groupement peut ester en justice.

La doctrine s'est demandée si la copropriété était ou non une société ? Ressemble dans le mode de fonctionnement. Mais on a pas apporté le quirat au capital. Si on dit OUI, on ne sait pas pour autant quelle est cette société (SARL, SA, *Sui generis* ?). On peut dire NON (Viallard).

B. Les droits réels accessoires

Le navire objet de crédit : Le navire est une valeur importante donc on doit pouvoir prendre du crédit. Ensuite le navire est parfois un gouffre financier. Il faut financer les dettes naissant de l'exploitation du navire. Don on se tourne vers le navire pour demander du crédit. Mais il a fallu tenir compte du fait que le navire est amené à se déplacer sur des zones de souveraineté différentes, où les sûretés prises sur le navire ne sont pas forcément reconnues.

Les sûretés en DIP posent problème : Elles portent sur le bien, mais on lui applique la loi dans lequel le bien se trouve (Lex rei cite). Donc gros problème de sécurité juridique : le navire bouge... Donc la sûreté peut parfaitement ne pas être reconnue. EX : Des sûreté en Droit GB sont inconnues en FR (Floating Charge). Elles ne seront pas reconnues car feraient porter aux tiers un risque important.

Donc on a fait une convention internationale : **CMI 10 avril 1926 « pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes »** faite à Bruxelles. La FR a ratifié, mais au niveau international elle n'a

pas été ratifiée par tous. Elle a inspiré une des lois Rodière de 3 / 01/ 1967. L'OMI a préparé une convention en 1993 qui modifie pas mal, mais pas en vigueur... La convention de 1926 prévoit des sûretés qui sont soit des privilèges soit des hypothèques. Les privilèges sont pour les créanciers de tous les jours. Les hypothèques sont prises pour les très gros investissements. On a créé des rangs de paiement : Pas les même que ceux du droit civil classique. Les privilèges maritimes priment les hypothèques maritimes ! Alors qu'en civil l'hypothèque est la reine des sûretés. Solution étonnante car les petits créanciers passent avant les gros. Mais en cas de catastrophe majeure, l'indemnité d'assurance (corps) est subrogée en lieu et place du navire dans le patrimoine de l'armateur et elle ne joue qu'au profit des créanciers hypothécaires.

1. Les privilèges maritimes

Lorsque l'on met en œuvre les privilèges c'est qu'il risque de ne pas avoir assez d'argent pour tous.

Les privilèges sont passablement identiques dans la loi et dans la convention internationale. Ils sont au nombre de 6 et dans l'ordre de priorité suivant :

- Les frais de justice
- Les taxes publiques (droits de port, droits de pilotage, frais de conservation ou de garde du navire avant sa vente aux enchères)
- Les salaires : Créances salariales au profit de l'équipage
- Les créances pour assistance ou avarie commune car elles ont permis de sauver le navire (et alors plus personne n'a d'argent).
- Les créances liées à l'exploitation du navire (dépenses quotidiennes) et les indemnités pour lésions corporelles des passagers et membres de l'équipage
- Les dépenses du capitaine pour la conservation du navire ou la continuation du voyage

mardi 13 novembre 2007

Ces privilèges portent sur le navire lui-même, sur ses accessoires (canaux de survie) et sur le fret (prix du transport) qui est dû au cours de l'expédition au cours de laquelle les privilèges sont nés, et enfin les créances dues à l'armateur. Les privilèges ne portent pas sur l'indemnité d'assurance corps car seul les créanciers hypothécaires en profitent.

Arrivent en premier lieu les créanciers disposant d'un privilège maritime, ensuite les créanciers hypothécaires, ensuite les créanciers disposant d'un privilège de droit commun (terrestre) et enfin les créanciers chirographaires (qui n'ont aucun privilège leur permettant d'être sûr d'être payé).

Mais le problème : Souvent il n'y a pas assez d'argent pour fournir une seule catégorie, ou dans le meilleur des cas, pas assez pour tout le monde. Alors l'ordre est celui des 6 (frais de justice, taxes, salaires, créances d'assistance ...). Les créanciers venant par la suite seront payés au marc le franc (à proportion de leur créance).

Pour protéger le crédit de l'armateur, les privilèges sont « remis à zéro » à chaque voyage. Soit les créanciers demandent à être payés à la fin du voyage, soit ils perdent leur privilège. Autrement dit, le jour où on demande paiement, ce sont toujours les créanciers du dernier voyage qui sont payés les premiers ; A l'issue du nouveau voyage ce peut être des nouveaux créanciers qui

seront prioritaires. Une exception au profit des créances salariales : Les marins pourront réclamer leurs salaires de manière privilégiée. (Pas de remise à 0 pour les créances salariales).

Pourquoi cette règle de remise à 0 ? Pour inciter les partenaires économiques à re contracter avec l'armateur => Ce sont alors les derniers créanciers qui seront les premiers payés (pour leur dernière créance).

Les privilèges donnent naissance à un « droit de suite » sur le navire : On poursuit le bien en quelques mains qu'il se trouve pour en demander la saisie. En matière maritime ce droit de suite n'est pas véritablement efficace car ne peut être exercé (spé droit maritime) que si le navire a été vendu volontairement par l'armateur, pas s'il a fait l'objet d'une vente judiciaire.

Ces privilèges maritimes s'éteignent lorsque la créance s'éteint ou par prescription. Mais en matière maritime les privilèges ne sont pas publiés => Danger pour les tiers => Prescription courte : 1 AN. La 3^{ème} cause d'extinction des privilèges est la constitution du fond de limitation de responsabilité par l'armateur : Les créanciers perdent alors leurs sûretés. Ceci ne vaut que pour les privilèges maritimes.

2. Les hypothèques

Navire = Meuble. Or les meubles n'ont pas de suite par hypothèque. Pourquoi refuse-t-on de grever les meubles d'une hypothèque ? Car les meubles peuvent se déplacer, on peut donc les perdre, et on ne peut alors exercer de privilège ; Ensuite on disait que les meubles n'avaient pas de valeur *res mobilis res vilis*. Ensuite le meuble risque de se déplacer dans un pays ne connaissant pas la sûreté.

Mais en droit maritime ces arguments sont inopérants : Très grande valeur. Ensuite les navires sont immatriculés. Enfin le problème du déplacement a été très tôt pris en compte => Conventions internationales. Donc tout concorde pour admettre l'hypothèque sur un navire.

Mais résiste le risque de perte du navire : L'hypothèque sombre avec le capitaine. On perd alors toute la sûreté qui va avec le navire. Ce risque est présent à chaque voyage. Mais dans ce cas de figure l'indemnité de l'assurance corps prend la place du navire dans le patrimoine du propriétaire et est réservée aux créanciers hypothécaires. Donc même si le navire disparaît, les créanciers conservent un droit => Donc plus rien ne s'oppose à ce que l'on admette l'hypothèque sur les navires.

a. La constitution de l'hypothèque

Il faut un acte écrit (validité) mais pas nécessairement un acte authentique. Ecrit *ad validitatem*. (pas *ad probationem*). Il est imposé qu'il y ait une publicité sur l'hypothèque => Découle de l'inscription sur le registre du conservateur des hypothèques maritimes (douanes) et sur la fiche matricule du navire.

Sans cela, pas d'opposabilité aux tiers.

b. Les effets de l'hypothèque

Chaque hypothèque ne peut porter que sur un navire, point sur une flotte. Il faut une pub par bateau. C'est *la règle de spécialité = Une Hypo par Bateau*. L'hypothèque garantit le capital (montant de la créance) + 2 ans d'intérêts pour la créance.

L'hypothèque produit effet pendant 10 ans, renouvelable. Elle donne naissance à un droit de suite et un droit de préférence.

Lors de l'exercice du droit de suite, on peut se heurter à un droit ne reconnaissant pas l'hypothèque. D'où l'importance des conventions internationales : Convention de Bruxelles de 1926 qui impose la reconnaissance de l'hypothèque à tous les Etats membres à la convention. La loi FR a ajouté une protection : Limite au droit de vendre un navire qui existe si le navire risque de perdre sa Francisation => Il sort alors de l'OJ FR, risque de tomber dans une loi ne reconnaissant pas l'hypothèque.

Concernant le droit de préférence, en matière d'hypothèque il ne donne qu'un second rang : On passe après les créanciers privilégiés. Mais bien sûr les hypothécaires passent avant les terrestres et les chirographaires. Enfin et surtout, en cas de disparition du navire, l'indemnité d'assurance leur est réservée.

Si on a plusieurs créanciers hypothécaires : La priorité est dans le temps *Prior tempore Potior jure*. Bref premier inscrit, premier payé. => Premier en date, préférable en droit.

C. Les voies d'exécution sur le navire

La mise en œuvre concrète des sûretés. En matière maritime on a 2 procédures principales qui sont la **saisie conservatoire** et la **saisie vente** (Saisie exécution avant 1991). En réalité seule la saisie conservatoire a fait l'objet d'une réglementation internationale : La convention de Bruxelles du 10 mai 1952 (Conv. CMI) très largement ratifiée.

1. La saisie conservatoire :

Elle est la plus intéressante et la plus utilisée car lorsqu'un armateur laisse vendre son navire c'est que son navire ne vaut plus rien. Donc la saisie vente est peu utilisée car en général le navire ne vaut plus rien. Ensuite la saisie conservatoire est un moyen de pression sur le débiteur justement parce que le créancier sait très bien que l'armateur débiteur ne laissera pas vendre son navire. Problème : Même si le créancier n'a pas vraiment l'intention de procéder à la vente judiciaire du navire, il n'en provoque pas moins l'immobilisation du navire, ce qui est mortel pour l'armateur. C'est comme un fond de commerce fermé.

Selon la convention internationale de 1952 la saisie conservatoire peut être demandée au juge sur simple allégation d'une créance (je prétends avoir une créance). Favorable au créancier car le juge n'a pas à vérifier la véracité de la créance. Mais la convention a réservé la possibilité de demande de la saisie conservatoire aux créanciers maritimes.

Selon la loi interne : Demande que la créance paraisse fondée en son principe. Mais la loi FR permet à tous les créanciers d'effectuer une saisie conservatoire (pas de conflit car pas même application : Conflit international ou pas).

Deux questions :

- **Le navire doit-il appartenir au débiteur pour qu'il fasse l'objet d'une saisie conservatoire ?** La réponse dépend du texte => Pour la **convention**, puisque la créance est nécessairement maritime, c'est bien le navire qui doit en répondre plus que le propriétaire. Donc on peut saisir un navire même si le débiteur n'est pas le propriétaire du navire (cela peut alors être l'affréteur, celui qui loue le navire). Mais la **loi interne** ne réserve pas aux créanciers maritimes la possibilité de saisir le navire => Seul le navire dont le débiteur est aussi propriétaire peut être saisi.

- **Le créancier peut-il saisir n'importe quel navire, ou simplement celui dont l'exploitation a donné naissance à la créance ?** Par exemple : X a un navire, Y a un navire. X défonce Y. X débiteur de Y. Y peut-il saisir le second navire de X car (par ex) le premier navire de X a sombré. Dans la **loi interne**, on utilise un principe très connu du droit des biens : Le principe du droit de gage général des créanciers. Un créancier peut alors se faire payer sur l'ensemble du patrimoine du débiteur. Donc on peut saisir tous les navires (ou n'importe quoi d'autre sauf si il crée un fond de limitation). **La convention** considère au contraire qu'il faut distinguer : Soit le navire à l'origine de la créance appartient au débiteur, et donc on applique le principe du droit de gage général ; Soit le navire n'appartient pas au débiteur, alors le créancier peut saisir ce navire là, mais il peut également saisir les autres navires du débiteur, mais en revanche il ne peut pas saisir les autres biens du propriétaire du navire.

La question de la propriété du navire : Pose problème dans les single ship company et dans les navires d'Etat.

Pour les single ship company : Autour du navire on a une mini entreprise. Le créancier d'une SSC peut-il saisir le navire d'un autre de cette même SSC ? Le créancier d'une compagnie peut-il saisir le navire d'une autre compagnie ? Chaque SSC est une personne morale à part entière => Juridiquement distincte et donc indépendante des autres. Donc on ne devrait pas pouvoir saisir en raison de cette indépendance. Mais la convention permet de ne pas tenir compte de l'écran de la personnalité morale si les propriétaires sont parfaitement identiques. La loi FR dit la même chose.

Les navires d'Etat : La question se pose dans les pays à économie dirigée (URSS). L'activité éco est sous l'emprise de l'Etat => y compris les sociétés commerciales. Il existe en DIPublic un principe d'immunité qui profite à l'Etat et démembrements : immunité de juridiction et d'exécution. La Russie est propriétaire de très beaux navires. Mais l'Etat Russe est endetté auprès d'une société Suisse qui a demandé à un huissier de saisir le plus beau voilier du monde (Le Sedov). La question est de savoir si l'immunité peut bénéficier à la société Russe qui a le navire. Les tribunaux FR considèrent d'abord que le navire appartient à l'Etat lui-même => Pas de saisie. Le Sedov fout le camp. On a des critères : Lorsque le navire participe au SP ou a des prérogatives de puissance publique, alors immunité. Même si il a par ailleurs des activités commerciales.

mercredi 14 novembre 2007

Procédure pour la saisie conservatoire : on la demande au président du tribunal de commerce (ou éventuellement au président du tribunal d'instance si pas de commerce) dans le ressort duquel le navire a fait escale. Le président statue par une ordonnance sur requête. C'est une procédure non contradictoire => L'autorisation de saisie sera signifiée par Huissier au capitaine du navire. Avant on faisait un référé (contradictoire) donc on avertissait le capitaine et donc il foutait le camp.

L'effet de la saisie conservatoire : Immobilisation du navire. Une fois la décision prise, les autorités maritimes en sont informées, elles sont en charge de faire respecter la décision mais n'ont pas bcp de moyens matériels. Autrefois ils démontaient une pièce essentielle, mais a été considéré comme « voie de fait ». Aujourd'hui les autorités maritimes conservent les papiers du navire. Mais la pratique n'est pas unanimement admise (certains tribunaux y voient une « voie de fait »). Considérons le navire bloqué : C'est économiquement intenable pour l'armateur et va falloir trouver une sortie de crise => Le débiteur devra

demander la « mainlevée » de la saisie à celui qui a prononcé la saisie. Il l'accordera si le débiteur fournit une garantie financière suffisante pour redonner confiance au créancier (en général P and I).

La constitution du fond de limitation peut-il provoquer la mainlevée de la saisie ? On sait qu'il n'est pas suffisant pour désintéresser les créanciers... Le fond de limitation a pour effet de libérer les biens du débiteur => Fait sauter les saisies (cass. A tendance à le voir en ce sens). Attention : Ne s'impose, le débiteur peut de toute manière faire appel au débiteur.

Le président du tribunal peut autoriser le navire à effectuer un ou plusieurs derniers voyage(s) => permet de rapporter quelques écus pour payer le créancier (si navire rempli de cargaison périssable). Il faudra proposer une garantie financière très sérieuse car il peut très bien ne plus revenir, ou peut faire naufrage.

La saisie conservatoire est un moyen de pression très utilisé, trop : On saisie pour être sûr d'être payé alors qu'on est dans une relation d'obligation mineure. L'abus du droit de saisie conservatoire est sanctionnée dans les conditions de la responsabilité civile de droit commun.

2. La saisie vente

Pas grand chose, pas de convention internationale et la loi interne est incomplète. La loi maritime renvoie pour l'essentielle à la procédure en matière immobilière (!). Pas forcément adapté, mais on s'en cogne car la saisie vente n'est presque jamais utilisée.

Chapitre II : L'utilisation commerciale du navire

On est surtout dans les navires de commerce, peu des navires de pêche, et presque pas des navires de plaisance faisant l'objet d'une utilisation commerciale.

Historiquement (XVIII et XIX) : Les navires de commerce étaient utilisés dans le cadre de **l'affrètement** de navires. Les conditions techniques et éco de l'exploitation

maritime se sont modifiées tout au long du XIX => **Est apparu** un autre type de contrat « **le contrat de transport maritime** ». Jusqu'à la fin du XIX le déplacement de marchandise se fait à la demande, de façon ponctuelle selon les besoins des « chargeurs » (industrie, etc.). Les trajets peuvent varier considérablement. Surviennent alors **2 transformations** qui vont modifier les pratiques : La motorisation et la métallisation des navires. La première a permis de réguler le trafic en limitant les temps de trajet (les navires sont aussi plus indépendants des conditions météo). La seconde rend les navires plus solides et permet la construction de navires plus grands. Elle a au XX permis le déplacement par conteneur => transport de marchandises hétérogènes.

En parallèle, au XIX, **se développent les USA** qui restent encore économiquement sous la domination GB, mais ils sont un très grand exportateur de matière première. Les USA exportent et la GB a les navires. Les USA sont alors le « pays en voie de développement » du XIX. Or le contexte juridique est très clairement favorable aux armateurs (encore vrai aujourd'hui). Condition très lourdes pour les chargeurs et peu de responsabilité pour les armateurs => Déséquilibre qui conduit à une situation de crise. Les chargeurs USA réagissent de manière radicale en adoptant une loi en 1893 « HARTER ACT » posant une nouvelle réglementation moins déséquilibrée.

Apparaît à côté du **contrat d'affrètement** une nouvelle forme juridique qui donne naissance au **contrat de transport maritime**. Le contrat d'affrètement est soumis à la liberté contractuelle, et le contrat de transport est plus réglementé. Le Harter Act inspire le CMI qui commence à prendre conscience des abus des armateurs. Il élabore alors une convention internationale sur le contrat de transport de marchandise qui se rapproche de la loi de 1893. C'est la convention de Bruxelles de 1924. Le contrat d'affrètement pour sa part n'a jamais fait l'objet d'une réglementation internationale.

Aujourd'hui on a ces deux formes de contrats « affrètement » surtout utilisé pour les déplacements ponctuels (à la demande) et massifs de marchandise (on le nomme trumping en GB : Vagabondage) ; Et le « contrat de transport » plus utilisé sur ligne régulière avec des marchandises hétérogènes.

Section I : Le contrat d'affrètement de navires

Il n'est soumis à aucune convention internationale. En revanche la loi FR a proposé une réglementation => **18 JUIN 1966** ; Cette loi a l'originalité d'être intégralement supplétive.

Le **contrat d'affrètement** est l'archétype du contrat de gré à gré. Il est **totalemtent négocié**. Liberté contractuelle totale sous réserve de l'article 6 Civ. Cette liberté s'explique par l'histoire et par le fait qu'en matière d'affrètement on a à faire en principe à des cocontractants d'égale puissance économique. Ce sont

toujours des professionnels avertis, donc fonctionne à peu près. Le besoin de protection de la partie faible n'existe pas à défaut de partie faible.

On utilise des contrats types : Peuvent être modifiés mais servent de source d'interprétation au juge en cas de contentieux.

Le contrat d'affrètement : Loi 18 JUIN 1966 « Le contrat par lequel le fréteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition de l'affréteur ». **Le fréteur doit proposer un navire**, le mettre à disposition de quelqu'un qui en a besoin. Cela peut être le propriétaire ou autre. Généralement l'armateur et le fréteur sont une et même personne, mais pas forcément le propriétaire ; **L'affréteur a besoin du navire mais n'en a point**. Soit il n'en a pas car ce n'est pas son métier, Soit il est du milieu mais tous ses navires sont utilisés. La rémunération donnée par l'affréteur se nomme le fret (peut aussi désigner la marchandise).

Aujourd'hui il existe peu d'entreprises dont le métier n'est pas l'activité maritime et qui possède un flotte de navires. Les rares cas concernent des boites très importantes et qui sont démembrées : Filiale pour l'activité transport.

Le contrat d'affrètement est un cadre général organisé avec des sous catégories : Un modèle est très courant c'est le **contrat d'affrètement au voyage**, et parallèlement le **contrat d'affrètement à temps** qui se divise avec le contrat d'affrètement ordinaire et le contrat d'affrètement coque nue (disposition d'un navire non armé).

Comment distinguer les sous contrats ? En fonction de la gestion nautique et la gestion commerciale du navire. La gestion nautique regroupe toutes les décisions qui concernent la marche technique du navire (armement, l'équipage, navigation maritime). Pour la gestion commerciale, c'est toutes les questions qui concernent l'exploitation économique du navire (choix des marchandises transportée, montant du fret, délais de mise à disposition du navire, charge des assurances). On va distinguer les sous contrats en fonction de la répartition des pouvoirs de gestion nautique ou commerciale.

Pour le contrat d'affrètement au voyage : Le plus courant. Dans ce contrat l'idée est que le fréteur met à disposition un navire parfaitement déterminé pour un voyage tout aussi déterminé, pour déplacer une marchandise déterminée, pour une durée précise (délai), et sont déterminées les charges des assurances. La gestion nautique et la gestion commerciale restent alors à la charge du fréteur. Le fréteur propose tel navire pour déplacer telle marchandise, et c'est le fréteur qui conduit le navire avec tel équipage. C'est comme louer une voiture avec chauffeur.

Pour le contrat d'affrètement à temps : Navire déterminé mis à disposition pendant un laps de temps X, mais l'affréteur l'utilise comme il l'entend. Dans l'affrètement à temps ordinaire, la gestion nautique est à la charge du fréteur et la gestion commerciale de l'affréteur ; Dans l'affrètement coque nue: On donne un navire pas armé, alors les pouvoirs de gestion nautique et commerciale reviennent à l'affréteur.

Dans la pratique les parties n'entrent pas nécessairement dans un cadre précis : On peut prendre certains aspect et aménager avec des éléments de l'affrètement à temps ; Liberté contractuelle. Mais il existe des constantes, des éléments communs à tous les contrats d'affrètement.

I. Les éléments généraux de l'affrètement (constants)

Déplacement de marchandise homogène.

Le contrat d'affrètement est conclu à la suite d'une négociation contractuelle qui va prendre appui sur des **contrats types**, mais qui **reste flexible** : Pas de contrainte législative. Ensuite la grande majorité des **contrats** d'affrètement sont **internationaux** => Peu d'intérêt pour la loi nationale. Souvent ils sont conclus à Londres.

Ils sont **soumis à la loi choisie par les parties** (comme tous les contrats internationaux) il est fréquent qu'ils choisissent la loi du pavillon. On trouve presque toujours une **clause compromissoire** (arbitre choisi, pas comme une clause de juridiction), c'est presque un usage. C'est une clause anticipant le litige. Les clauses compromissoires désignent souvent un arbitrage à Londres, payé très grassement.

Le contrat d'affrètement ressemble au contrat de louage, mais le navire reste un meuble exposé au péril de la mer. Il peut à tout instant disparaître => Des règles spécifiques qui n'existent pas dans le contrat de louage de meuble. Le **contrat d'affrètement est conclu** dans un **instrumentum, la charte-partie** dont le nom viendrait de l'expression carta partita (carte partagée, déchirée => Une fois le contrat conclu on remettait une partie à chacun, pour prouver il faut les réunir).

La loi de 1966 évoque la rédaction d'un écrit à titre de preuve (supplétif comme le reste). Il n'y a pas d'affrètement sans écrit. La charte-partie est un élément essentiel ayant presque toujours des éléments spécifiques « la charte-partie est la loi des parties » disait machin.

La charte partie est essentielle : Le doc régissant les rapports entre contractant, particulièrement vrai dans l'hypothèse du connaissement maritime. Dans cette hypothèse où le connaissement est émis (c'est le titre représentatif de la marchandise) la charte partie est alors vraiment essentielle car le connaissement déclenche un régime juridique qui n'est pas celui de l'affrètement. Le connaissement est destiné à circuler (le connaissement change de main). Dans la relation entre le fréteur et le détenteur du connaissement, ce n'est pas le régime de l'affrètement qui s'applique. **Même si le connaissement est émis, dans la relation fréteur affréteur c'est toujours la charte-partie qui joue.** Cela pose un problème important car dans les connaissements il n'y a pas de clause d'arbitrage contrairement aux chartes-partie. Alors on peut se poser la question : Arbitrage ou pas ? C'est la charte partie qui joue. Une exception arrive si à l'occasion de l'émission du connaissement on en a profiter pour aménager la charte-partie => Si telle est la volonté des parties, le connaissement aura une influence sur la charte partie, alors le connaissement produit effet entre le fréteur et l'affréteur.

[...]

Si le connaissance est resté dans les mains de l'affréteur, le connaissance ne change rien à la relation juridique [C'est alors la Charte partie qui gère les relations juridiques]. Exception : Sauf si connaissance a pour ambition de le faire (volonté expresse des parties). → Il faut alors le considérer comme avenant au contrat.

La charte est recopiage d'un contrat type (obl), elles sont plus ou moins lourdes selon les obligations nautiques / commerciales.

Ex : Affrètement coque nue → Etat de navigabilité, l'affréteur doit alors armer le navire. Répartition des obligations nautiques ou commerciales.

Obligation affréteur : Payer le fret, (mise à disposition du navire).

Est prévue une mention de la loi 1966 → Protection du fréteur qui prend la forme d'un privilège → Pèse sur la marchandise contenue dans le navire affrété. Cette disposition fait controverse dans la JSP / doctrine sur l'assiette de ce privilège (quelles marchandises ?). La loi ne distingue pas entre les biens, alors il porte sur toute la marchandise, mais pourtant elle n'appartient pas nécessairement à l'affréteur : elle peut appartenir à des tiers qui ne sont pas débiteur du fréteur.

CASS. Avril 1972 Adriana : *le privilège pèse sur toute la marchandise*. Décision dans le sens de Vialard. Une autre partie de la doctrine trouve cela injuste → Le fréteur devrait pouvoir saisir des marchandises à des tiers mais uniquement à ceux qui n'ont pas payé l'affréteur. → logique car ces tiers n'ayant pas payé, ils sont potentiellement responsables du non paiement de l'affréteur (ce dernier ne peut payer le fréteur, n'ayant pas l'argent). Solution retenue par : Cass. 1991 VEGA. Depuis l'association FR de DM a proposé une modification de l'article 2 Loi 1966 dans le sens de Vega, la cour semble être revenue sur cet arrêt.

II. Le contrat d'affrètement voyage.

Ancien → Dès 1681 GOM (Colbert).

Fréteur met à disposition de l'affréteur un navire déterminé qui répond à des caractéristiques précises. Mise à disposition dans un délai déterminé pour un type de marchandises. Fréteur conserve la gestion nautique et commerciale. Le contrat est conclu entre un fréteur pro et affréteur pas nécessairement pro du Monde maritime. Dans le contrat, le Fréteur est responsable de la gestion nautique et commerciale. Il doit faire voyager les marchandises dans les meilleures conditions (navire adéquat).

- Le fréteur doit préparer le navire et mettre en état de recevoir les marchandises. Vérification par experts. Etat doit être maintenu, fréteur responsable tout au long du voyage.
- Navire à disposition en temps et lieu, charte partie.
- Obligation pour les marchandises → Responsable pour faute prouvée.

Tenir compte du caractère péril de la mer → OBL moyen.

Les clauses limitatives sont valables dans le contrat d'aff au voyage → **Même responsable en raison d'une faute, le fréteur n'aura pas de responsabilité entière.** La loi n'organise pas de protection particulière sur les marchandises.

Affréteur : Doit payer le fret, **doit assumer le chargement et déchargement** (risques les plus grands). Cette marchandise doit correspondre en tout point à celle décrite dans la charte partie. Qualité, quantité, conditionnement... Le fréteur a mis à disposition un navire spécifiquement adapté. Si ces marchandises causent des dommages (non convenu dans la CP), responsabilité de l'affréteur.

Chargement dans les délais → **IMPORTANT** le navire est mis à disposition ne l'est que pour un temps donné. **CP très précise sur ce délai nommé STARIES** [STARE : rester]. On les nomme aussi **jours de planche** (on charge avec des planches). Les staries sont accordées le plus étroitement possible pour que l'immobilisme soit limité. S'il y a un retard → CP prévoit des amendes nommé les **surestaries** (par jour, très hautes). Sur la computation du délai, la loi renvoie aux usages des ports de chargement.

A l'issue du voyage, la marchandise est récupérée soit par l'affréteur, soit par un tiers destinataire. **Comment connaître le destinataire ? Le porteur du connaissement.** Dans un autre état que prévu la marchandise → Dommage, problème de responsabilité.

Si la question se pose entre F et AFF, la question sera réglée par la CP ; Si la CP n dit rien → Loi 1966 supplétive.

L'obligation du fréteur vis-à-vis de la marchandise est une obligation de moyen. Cela impose à l'affréteur de prouver que le fréteur a commis une faute.

Si Tiers porteur du connaissement et le F → Délicat pour le fréteur qui a affaire à un inconnu → La transmission du connaissement de l'aff à un tiers fait naître entre le fréteur et le tiers une relation juridique différente de celle qui unissait le fréteur et l'aff. Cette nouvelle relation juridique est soumise au **contrat de transport maritime**. Or ce régime est impératif et très protecteur du porteur du connaissement. → Obligation de résultat pour le fréteur au regard des marchandises → Point de faute. Ensuite les CLR sont interdites dans le contrat de transport et donc la limitation de responsabilité ne pourra être opposable au tiers destinataire. Responsabilité du fréteur sera pleine, original car l'affréteur a transmit avec le connaissement plus de droit qu'il en avait.

Section II. le contrat de transport.

Récent, 100 ans, lié aux évolutions techniques. Méthode du contrat d'aff moins adapté pour des questions de rentabilités → X chargeurs avec un seul fréteur. → Rupture de l'égalité éco → Aff < Fréteur encore plus qu'avant. → Liberté contractuelle au profit exclusif du fréteur, le contrat est léonin → Harter act 1893 → R impératif.

Association de DI a élaboré un connaissement type, et l'a proposé aux professionnels du MM : Les règles de la Haye. Les GB n'aiment pas du tout... Donc échec. CMI → Elabore alors la **convention de Bruxelles de 1924**, elle constitue encore la référence, largement ratifiée. Application dans 3 situations :

- Si le connaissement est établi dans un état contractant,

- Si le voyage a lieu au départ d'un état contractant
- Si le connaissement contient une clause paramoulte, clause de choix de la loi applicable au contrat de transport par la quelle les parties décident de se soumettre à la convention.

Convention aménagée en 1968 par un protocole → Les règles de Wisby. Aménagée encore de 1979. La France a ratifié les modifications, alors que certains gardent l'original, et d'autres sont en 1968 → Insécurité juridique.

mercredi 21 novembre 2007

Le cadre juridique sur le contrat de transport est complexe :

Convention CMI, Convention NUCED (CNUCED) qui est la convention de Hambourg du 31 mars 1978. Elle est plus satisfaisante que Bruxelles du point de vue de l'équilibre (intérêts des armateurs et des chargeurs). Les pays du 1/3 monde ont ici pesé dans la convention. Donc la convention de Hambourg n'a pas été ratifiée par les pays armateurs. La France a dit qu'elle ratifierait lorsque l'UE ratifiera, mais la Grèce s'oppose constamment.

La consolation vient de la CNUCI est un projet qui vient à placer la barre un peu moins haut, pour permettre une ratification. Tout progrès est bon à prendre.

S'agissant des sources internes, on a la **loi du 18 juin 1966** avec de décret du 31 décembre 1966. Cette loi est très largement **inspirée de la convention de 1924**.

Sur les grandes lignes, c'est la même chose, mais on note **des différences entre les 2 textes quant au domaine d'application :**

Par exemple, **la loi Fr.** s'applique à tous les **contrats de transport par mer** alors que la **convention** ne s'applique **que pour les contrats de transport pour lesquels a été émis un connaissement**. Sinon, la **convention ne s'applique pas au transport d'animaux vivants**, mais la loi s'y applique. De même **pas d'application de la convention concernant le transport en pontée** (marchandise sur le pont, pas dans les cales), mais application de la loi.

Ensuite la convention ne s'applique qu'aux opérations de transport stricto sensu : De « palan à palan », du chargement au déchargement, pas en dehors du transport. Pour le reste, la convention ne s'applique pas, alors liberté contractuelle (éventuellement clause limitative de responsabilité). Au contraire **la loi interne a une approche plus large du transport :** En droit interne le transport comprend le **chargement**, et le **déchargement**, c'est à dire la prise en charge par le transporteur de la marchandise jusqu'à la livraison. Donc le transporteur est soumis aux règles de 1966 pendant toute la prise en charge de la marchandise. Hors de cette zone de prise en charge, il peut y avoir des clauses de limitation de responsabilité, mais pas pendant la prise en charge. **Donc le propriétaire de la marchandise est plus protégé par la loi interne.** Arrêt soulignant la complexité de l'application de la convention et la loi : **CA ROUEN 2004 HORNSEA** (DMF 2005 P. 851).

Ensuite la **loi 1966** contient un **article 16** qui indique que la **loi s'applique** à tous les **transports par mer au départ ou à destination d'un port FR, pour les opérations de transport qui ne sont pas soumises à une convention internationale.**

Concernant l'idée du contrat de transport :

Il répond à une philosophie différente du contrat d'affrètement : On est dans le domaine d'un régime impératif visant à **protéger le chargeur contre les clauses défavorables du transporteur**. On est plus dans la liberté contractuelle.

La différence principale qui existe est cette fameuse **obligation de résultat du transporteur** vis à vis de la marchandise => L'affréteur n'avait qu'une obligation de moyen. D'un point de vue technique, le **document du contrat de transport** n'est pas le même que pour l'affrètement, c'est ici le **connaissance maritime**, pas la charte partie.

I. Le connaissance maritime (bill of lading)

Historiquement il est apparu dans le contrat d'affrètement en plus de la charte partie comme reçu de la marchandise. **Initialement** il ne prétend donc pas organiser les relations entre les parties. Il n'a **pas le sens d'instrumentum**. Un titre étonnant.

Avec l'apparition du contrat de transport, il prend une importance toute particulière et va peu à peu se détacher de la charte partie et **va devenir un titre juridique original** avec **d'autres fonctions** que **celle de simple reçu**. **Pourtant, l'émission d'un connaissance n'est pas obligatoire.**

Lorsqu'il y en a un, il y a **nécessairement un écrit**, il doit être **remis** par le transporteur dans les **48 heures suivant le chargement des marchandises**, et il est possible qu'il ne soit signé que par le transporteur (obl) pas par le chargeur (facultatif).

A. Les fonctions du connaissance : Un reçu de marchandise

C'est le document par lequel le transporteur reconnaît avoir reçu telle marchandise. Il peut y avoir le **connaissance pour embarquement** (émis au moment de la réception de la marchandise par le transporteur) ou le **connaissance embarqué** (émis quand la marchandise est placée à bord du navire).

Dans le connaissance embarqué on sait que la marchandise est dans le navire dans tel état, après chargement (phase la plus risquée), le destinataire final recherche donc ce type de connaissance.

Il en résulte un rôle probatoire très important du connaissance car c'est de lui dont on se prévaut si la marchandise n'est pas en bon état ; Donc le connaissance devrait indiquer : quelle marchandise, quelle qualité, quantité, quel emballage, quel état pour l'emballage. C'est essentiel car à l'issue du voyage ces indications permettent de déterminer si le contrat de transport a été correctement exécuté. Le fait qu'il y ait une obligation de résultat donne une importance encore plus grande : Si pas d'exacte correspondance, alors on engage la responsabilité du transporteur.

Attention, Il y a 2 personnes qui peuvent engager la responsabilité du transporteur : Le **destinataire** ou le **chargeur**.

Entre le transporteur et le chargeur, le connaissance vaut présomption simple de l'état des marchandises décrites. Dans les relations entre transporteur et destinataire : Présomption irréfragable.

Le problème des réserves :

En pratique il est fréquent que ce soit le chargeur qui rédige le connaissance « j'ai placé tel truc à bord ». Cela s'explique par le fait que tout doit aller très vite. Souvent c'est le chargeur qui décrit la marchandise et le transporteur se contente de vérifier rapidement. **Si ce qui est écrit ne va pas, il émet des réserves** sur le connaissance lui même. Elles sont absolument **désastreuses pour le chargeur** car on peut douter de l'honnêteté du chargeur car vont rendre plus ardu la revente de la marchandise par la suite (marchandises qui peuvent être vendues 20 fois de suite). La question est alors « que veut dire le connaissance ? ». Le chargeur n'arrive alors pas à la vendre (la marchandise part souvent alors qu'elle n'est pas vendue).

Pour éviter les réserves, les chargeurs vont implorer le transporteur d'établir des connaissances net de réserves. Ils (chargeurs) font alors appel à des Clubs de protection et d'indemnité et demandent d'établir au profit du transporteur des **lettres de garantie (qui s'apparente à une contre-lettre** : Convention de 1924 ne dit rien, la loi FR dit que c'est inopposable aux tiers, mais opposable par les tiers), documents par lesquels le chargeur et le CPI s'engage à garantir le transporteur contre toutes les actions en responsabilité qui pourraient être intentées par les destinataires.

La loi de 1966 a essayé de lutter contre cette pratique en aggravant la responsabilité : Si la fraude du transporteur est démontrée, il est automatiquement et intégralement (pas de Fond de limitation) responsable envers le destinataire. Néanmoins **ces lettres ne sont pas illégales**. En revanche, elles faussent la confiance que l'on peut avoir dans le connaissance. Cela pose particulièrement problème dans le cadre du crédit documentaire.

Le protocole de 1968 sur ce point donne la même solution, on **prive du droit à limitation de responsabilité**. Mais tous les Etats n'ont point ratifié.

B. Le connaissance : Un titre représentatif de la marchandise

D'un point de vue économique et juridique cela donne de l'importance : **Celui qui détient le connaissance est détenteur de la marchandise**. Celui a qui un connaissance est remis en gage est créancier gagiste de la marchandise. C'est grâce à cette fonction que peuvent être réalisées de nombreuses opérations en cours de transport et que le destinataire peut entrer en possession de la marchandise.

Donc le connaissance est un titre négociable pouvant circuler sous les formes simplifiées du droit commercial, il n'a pas à respecter les formes de la cession de créance (1690). Cela signifie également que le connaissance peut être émis soit au porteur, à ordre (la personne n'est pas précisément identifiée) ou à titre nominatif.

La question : Le connaissance est-il un effet de commerce ? Un effet de commerce est un titre abstrait, détaché de l'opération de base. **Non**, il n'est pas un effet de commerce car on est dans un domaine spécifique : Le contrat de marchandise par mer, l'opération est tellement exposée au **danger** qu'il est inenvisageable de le couper de ce risque.

mardi 27 novembre 2007

C. Le connaissance, support du crédit documentaire

Le crédit documentaire :

Opération juridique à 3 personnes, un exportateur, importateur et une banque. L'exportateur et l'importateur ont des intérêts différents => Le premier souhaite être payé immédiatement (ne veut pas prendre le risque d'attendre que la marchandise soit dans les mains de l'importateur). Le second souhaite au contraire obtenir un délai de paiement.

Alors on va concilier ces objectifs à priori contradictoires : **La banque va s'engager à payer l'exportateur dès l'instant qu'il lui présente un certain nombre de documents** (crédit « documentaire »). Il faut des documents qui prouvent que l'exportateur a exécuté ses obligations. Concrètement, il s'agit des titres de transport attestant que la marchandise a été placée à bord... Donc le connaissement joue ici un rôle essentiel. Il fait partie des documents remis. Il peut aussi y avoir des certificats en tout genre, d'attestation de qualité...

Les documents font foi => Banque accorde un crédit à l'importateur. L'importateur pour pouvoir récupérer les documents et la marchandise, va voir la banque et la paie.

Importance d'un connaissement sincère : Il est sensé prouver presque à lui seul que le contrat s'est bien exécuté (et donc que la marchandise est en bon état). Le connaissement corrigé fausse alors le jeu du crédit documentaire. **Attention la banque ne fait qu'un contrôle formel (pourtant très strict) : Elle n'a pas pour rôle de vérifier que le connaissement correspond à la réalité.**

Crédit documentaire : Sécurise les relations commerciales, les banques ne font pas faillite très souvent. Mais le connaissement doit être sincère. Un connaissement avec réserve ne sera pas accepté par la banque.

En conclusion :

Les fonctions du connaissement sont nombreuses. Le **connaissement est unique en son genre**. Il est tellement original que la cour de cassation a voulu lui faire jouer un rôle encore plus important : Com 25 JUIN 1985 MERCANDIA **Les actions en responsabilité contre le transporteur sont réservées au porteur du connaissement**. Donc si le destinataire l'a en main, le chargeur ne peut pas agir.

La doctrine a hurlé, certaines cours d'appel se rebellent => Saisine de L'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE, LE 22 DÉCEMBRE 1989 et entend la doctrine => Désavoue la chambre commerciale et refuse le droit d'action exclusif. A été confirmé par la chambre commerciale elle même (19 DÉCEMBRE 2000 ET 22 JANVIER 2002).

Est-ce que le contrat de transport est à 2 ou 3 personnes ? Est-ce que le tiers destinataire (hors contrat en principe) est partie ? Pas de réponse vraiment satisfaisante. A priori on dit non en raison de l'effet relatif des conventions. Pourtant il tire beaucoup de droits => Tire des actions contre le transporteur. **Certains auteurs proposent la stipulation pour autrui** => On stipule au bénéfice du destinataire. **Mais ne peut être fait que si cela ne porte pas atteinte aux droits d'autrui (ne le rend pas débiteur) sinon heurte 1165 civ. Vialard dit que c'est un contrat initialement à 2 qui devient à 3 par l'adhésion du destinataire (accepte le connaissement).**

La **jurisprudence** pour sa part, n'a pas répondu directement. **Elle considère que les dispositions sont opposables au destinataire** (Opposabilité : Toujours au tiers !) Mais il y a **certaines clauses** qui ne participent pas à

l'économie générale du contrat (notion à la mode) de transport et qui donc ne sont **pas opposables** au destinataire tant qu'il ne les a pas formellement acceptés. **Notamment : La clause de juridiction** (si il n'accepte pas, elles ne sont pas opposables).

II. Les obligations du chargeur

Une convention est en préparation. En attendant, peu de choses.

A. Payer le fret

Souvent, le fret est payé par le chargeur et au départ (avant le transport). Ce fret, même si il n'est pas prépayé, **il est dû dans tous les cas, sauf si la marchandise est perdue par fortune de mer** (de manière involontaire, à la suite d'un événement de mer => Pas avarie commune car involontaire).

L'obligation de payer le fret est **assortie d'un privilège sur la marchandise embarquée** => Le transporteur a un privilège **qui dure 15 jours après la remise de la marchandise au destinataire**. Inversement, le transporteur peut refuser de livrer => **Droit de rétention**. Attention : En principe il ne retient pas à bord car immobilise le navire (ne peut pas mettre autre chose). Ensuite, elle ne doit pas se perdre. Il appartient au **transporteur de conserver la marchandise comme bon père de famille**.

B. Informer le transporteur

Obligation d'information : Extrêmement important.

Il est tenu d'informer précisément le transporteur de la **nature de la marchandise** qui lui remet. De première importance pour les **marchandises dangereuses, toxiques** ... Hyper important pour des raisons de placement dans les cales du navire. **Le transporteur n'est pas responsable si les dommages qui sont causés (aux marchandises) résultent d'un défaut d'information de la part du chargeur**. Dans le cas des marchandises dangereuses => **Si pas d'information, le capitaine a un droit de débarquement ou de destruction des marchandises dangereuses**. (Peur de l'incendie).

Le **chargeur sera responsable** pour les dommages résultant d'une fausse déclaration => **Responsabilité pour faute prouvée**, il appartient alors au transporteur ou à la victime que c'est le défaut d'information qui est à l'origine du préjudice.

Dans les rapports entre transporteur et chargeur, cette **responsabilité** est de **nature contractuelle** ; Si elle est recherchée par un tiers (autres marchandises placées à bord) alors on est dans la **responsabilité délictuelle**.

Attention : droit commun 1384 al.1 => responsabilité du fait des choses => responsabilité objective. Or on est dans la responsabilité pour faute prouvée => Pas du droit commun, même si délictuelle.

La responsabilité du chargeur se pose de plus en plus => **Difficulté** qui vient de la **conteneurisation**. On ne sait pas toujours ce qu'il y a dans les conteneurs. En plus les portes conteneurs sont immenses. Un conteneur peut faire faire naufrage à un navire entier. (Feu d'artifice sur la mer méditerranée).

III. Les obligations du transporteur

C'est le transporteur qui exécute la prestation caractéristique du contrat. Le contrat de transport est soumis à un **régime juridique qui se veut favorable au chargeur** => Inexécution déclenche rapidement la responsabilité. Attention, il faut immédiatement tempérer : **Même si la responsabilité du transporteur est plus lourde que la responsabilité du fréteur, cette responsabilité reste très encadrée et finalement assez limitée.**

A. Le contenu des obligations du transporteur

1. Des obligations concernant le navire

Contrairement à ce qui se passe dans le contrat d'affrètement, **le contrat de transport peut être conclu sans que le navire soit identifié**. Cela ne veut pas dire que le transporteur n'a pas d'obligation concernant le navire : Obligation d'utiliser un navire qui permet de transporter correctement la marchandise. La différence avec le contrat d'affrètement est qu'il n'a pas à rendre compte de cette organisation au chargeur.

Cela étant, **le transporteur doit mettre le navire en état de navigabilité** (nautique et commerciale) il **doit faire « toute diligence pour ... »**. **Obligation de moyen renforcée**. Attention **l'état du navire doit être apprécié au moment du départ** (voir causes d'exonération).

Remarque : Il est très fréquent en pratique que la marchandise soit transportée sur un navire qui n'appartient pas au transporteur => Vient tout compliquer.

2. Des obligations concernant la marchandise (le cœur de ses obligations)

Doit se comporter comme BPF, la loi estime que le transporteur doit apporter **les soins ordinaires, conforme aux usages du port de chargement**. Tout dépend du perfectionnement des installations portuaires.

Ici, les obligations du transporteur sont lourdes par rapport à celle du fréteur : **Responsable dès sa prise en charge et jusqu'à la livraison** ; Donc c'est le transporteur qui va **assurer le déplacement, manutention, arrimage, désarrimage, garde, conservation** ... Doit assumer sous l'empire d'une **obligation de résultat**. Il doit remettre une marchandise exactement en l'état. Il n'y a **pas de faute à prouver** donc, juste souligner que la marchandise n'est pas dans l'état décrite au connaissance.

La loi prévoit que si défaut de la marchandise, les actions ne peuvent être que contractuelles. Donc même si le destinataire sait que c'est untel qui a fait la bêtise, il faut agir contre le transporteur.

3. Des obligations concernant le voyage

En principe, le transporteur a l'obligation d'effectuer le voyage en ligne directe, sans détour, sans escale supplémentaire il faut **faire le voyage en droiture**. Détour : Perte de temps et risque. **En droit anglais** le déroutement du navire est considéré comme **violation fondamentale du contrat de transport**.

Péril de la mer : On peut avoir des problèmes ou croiser des navires en difficultés. Encore, si on a une panne. Peut causer des problèmes de transbordement => Passer les marchandises d'un navire à un autre. **Transbordement** : Risque d'avarie et surcoût. Ces **frais supplémentaires seront répartis entre le transporteur et le chargeur**. Si la responsabilité du transporteur est établie (navire pas en état de navigabilité) alors il assume sa

responsabilité (limitée) seul. Attention : Le transporteur est responsable jusqu'au bout, même si transbordement ;

B. L'inexécution des obligations du transporteur

C'est sur ce terrain que les **armateurs avaient réalisé** les plus graves **abus** dans les contrats d'affrètement => Clauses limitatives de responsabilité (clause léonine). **Donc Harter act** qui ensuite inspire la **convention de 1924**.

Bruxelles 1924 : Interdiction des clauses limitatives de responsabilité. Les progrès sont importants. Mais ces textes n'ont pas complètement détachés la responsabilité du transporteur par rapport à la responsabilité du fréteur. **Ni la convention internationale, ni la loi interne ne sont parvenus à un rééquilibrage du contrat.**

Malgré le régime : Le **transporteur** continue de bénéficier d'une **situation assez favorable**, voire très favorable pouvant **s'exonérer de responsabilité** dans de très nombreuses hypothèses.

Les textes applicables : Convention 1924, pour la France les 2 modifications ultérieures (1968 et 1979). **Au plan interne la loi du 18 juin 1966** (modifiée en 1981 et 1984). La loi et la convention ont un dispositif identique : Lorsque l'on regarde les 2 textes, il y a pourtant des points de divergences (Rodière a voulu réécrire certains points). Malgré cela c'est plus du style que du fond.

Ces textes organisent la **responsabilité du transporteur autour de 3 principes** : Présomptions de responsabilité, causes légales d'exonération, une limitation de la responsabilité du transporteur.

1. Présomption de responsabilité du transporteur maritime (responsabilité de plein droit)

La responsabilité qui découle du contrat de transport est plus lourde que celle du contrat d'affrètement. Ceci en est une illustration.

Si le transporteur ne remet pas au destinataire une marchandise conforme au connaissance, il est présumé responsable. [Ici responsabilité de plein droit => présomption terme pas adapté, on ne fait pas que reverser la charge de la preuve].

Donc la victime n'a pas à prouver la faute du transporteur. Mais il faut être prudent => **Assimile à l'obligation de résultat, mais** des solutions existent en droit maritime qui s'accordent mal avec l'idée d'obligation de résultat. On pense en particulier à la **faute de la victime, force majeure, fait du tiers présentant les caractères de la force majeure.**

Mais en droit maritime on **multiplie les causes d'exonération**. Tout ceci laisse un doute sur le caractère « objectif » de cette responsabilité.

Mercredi 28 novembre 2007

2. Les causes d'exonération (les cas exceptés).

C'est ici que l'on peut mesurer l'étendue de la responsabilité et la charge qu'elle représente pour celui qui la supporte. Droit commun : Responsabilité objective, ou fondée sur une obligation de résultat, les causes d'exonération sont très limitées (FM, fait du tiers FM, faute de la victime). La preuve de l'absence de faute n'est pas une cause d'exonération en droit commun.

En maritime : L'interprétation que l'on donne de la convention internationale ou de la loi Française en terme d'obligation de résultat doit être relativisée. En effet,

la présomption de responsabilité du transporteur n'est pas aussi lourde que son équivalent en droit commun. La loi et la convention prévoient beaucoup d'exo qui se nomment *les cas exceptés*.

La convention prévoit 18 cas. Méthode GB casuistique => Rodière réécrit les cas avec généralisation (**9 cas dans la loi Française**). Cela ne veut pas dire que la loi française est plus sévère, mais simplement des regroupements.

Quels sont les 9 cas de la loi :

- **Si les dommages subis par la marchandise sont dus à l'innavigabilité du navire.** Exonération totale en prouvant que son navire n'est pas apte à naviguer. Pourtant l'une de ses obligations est la navigabilité. L'idée est que **l'état de navigabilité du navire est une obligation pour le transporteur au moment du départ**. Si c'est en cours de route que le navire devient innavigable, si cet état nouveau n'est pas lié à un manquement du transporteur avant le départ, alors c'est une cause d'exonération. Ex : Transporteur donne un navire en état au départ, mais vieux bateau. Puis la mer est plus forte, alors l'usure a raison du navire.
- **Si les dommages sont dus à la faute nautique du capitaine ou de l'un des préposés du transporteur.** Une cause d'exonération dans le comportement des employés alors qu'**en droit commun ce comportement est directement cause de responsabilité de l'employeur. Cette solution s'explique par l'histoire** : Autrefois alors que l'expédition était encore plus risquée, il fallait répartir le risque. Les **capitaines** étaient en outre des **indépendants** à l'époque, **ils ne rendaient plus compte au jour le jour** => Pas d'emprise de la part de l'armateur. **Aujourd'hui les capitaines sont salariés** des armateurs, en **contact permanent**. Ils sont alors préposés de l'armateur selon la cour de cassation (pour les protéger). Donc comment justifier que le comportement du préposé soit source d'exonération (si faute nautique) ? **Ensuite 25 février 2000 COSTEDOAT** => On ne peut, en droit commun, agir contre le commettant seulement alors que le préposé est l'auteur ? (JSP contra legem : 1382). Alors ici, il faut espérer que la victime (chargeur) soit assurée. On ne sait pas si COSTEDOAT s'applique.

Vilalard : « *Le transporteur maritime peut s'exonérer des dommages qu'il cause à autrui en montrant qu'il a une mauvaise entreprise, car a du mauvais matériel ou du mauvais personnel* ». Finalement ces 2 cas montrent l'état d'esprit du reste. La convention de Hambourg avait supprimée la faute nautique. La JSP Française se montre de plus en plus exigeante vis à vis de la faute nautique du capitaine => Prive le transporteur de cette cause d'exonération.

- **L'incendie du navire.** Exonératoire, à priori, quelqu'en soit la cause. Pas vraiment de discussion.
- **Les événements non imputables au transporteur.** Evoque la **force majeure**. Mais la convention est aussi d'inspiration de droit GB : **Moins exigeant qu'en droit cocorico**. Cela dit, la **JSP française** continue à **exiger** en matière maritime les **même caractéristiques qu'en droit terrestre**. Pourtant en mer on peut prévoir. Mais on peut difficilement surmonter ; Cour de cassation pas au point. En GB on dit ACT OF GOD : la notion qui s'approche le plus de notre notion de force majeure;
- **Les grèves sont causes d'exonération pour le transporteur.** En droit interne : Pas FM car pas extérieur.
- **Les vices cachés du navire** : Pas à assimiler avec l'innavigabilité du navire. Il est possible qu'un vice caché conduise à l'innavigabilité. Alors c'est cette hypothèse. Le vice caché du navire existe **avant même que le navire ne prenne la mer**. C'est un défaut qui n'a pas pu être **décelé** par « **une inspection normalement vigilante et attentive** ». Les transporteurs font inspecter les navires par des experts avant le départ. Si ils ne voient le vice, alors c'est un vice caché. Le vice va conduire à une avarie de la marchandise. C'est le chargeur ou le destinataire qui va agir en responsabilité contre le transporteur. Si l'avarie est causée par ce vice, alors on a une hypothèse d'exonération.
- **La freinte de route.** Elle correspond à un phénomène naturel qui fait qu'une certaine quantité de marchandise peut naturellement disparaître pendant le voyage. Tassement de la marchandise ou évaporation, assèchement. Vrai pour les céréales, marchandises

alimentaires, gaz... La question est de savoir ce que l'on peut attribuer à la freinte de route et ce qui doit être supporté par le transporteur. **La loi prévoit que la freinte de route sera calculée selon les usages du port de destination** (1 et 3% de la masse totale).

- **Le vice propre de la marchandise.** C'est le **défaut** que la **marchandise présente intrinsèquement** et qui fait qu'elle ne supportera pas le voyage alors qu'une marchandise de même nature aurait pu. Les fruits sont visés en particulier les bananes. Parfois cela se joue à une journée trop tard. Pas évident de démontrer que la banane a été cueillie trop tard. **Problème d'ordre probatoire pour le transporteur.**
- **La faute du chargeur :** La faute de la victime. On pense au conditionnement de la marchandise ou dans l'étiquetage de celle-ci. Encore faut-il que cette faute soit à l'origine du dommage : Lien de causalité. (obligation d'information du chargeur). Sans surprise.
- **Assistance et sauvetage en mer :** Si le déroutement ou autre cause dommage à la marchandise, le transporteur sera exonéré de sa responsabilité. Sans surprise.

mercredi 5 décembre 2007

La convention de 1924 prévoit d'autres cas exceptés : Piraterie, faits de guerres, tensions sociales (différente de la grève) qui dans la version FR se rangent sous la bannière « événements non imputables au transporteur ».

Toutes les **causes d'exonération tomberont** dans l'hypothèse où la **victime** parviendra à **montrer** que le cas **excepté est lié à une faute du transporteur**. C'est à mettre en lien avec l'incendie => Pas exonératoire si faute du transporteur qui serait à l'origine de l'incendie.

CCL : Responsabilité de plein droit, obligation de résultat. Si on engage, le transporteur a des causes d'exonérations très nombreuses et larges. Donc le système reste favorable au transporteur (classique en maritime). Enfin elle est limitée.

3. Une responsabilité limitée

Même si elle paraît lourde, la responsabilité du transporteur ne peut pas vraiment être assimilée à responsabilité de plein droit, en tout cas elle est très supportable :

Principe : Une responsabilité limitée. Donc on a un plafond de responsabilité à ne pas dépasser (très bas, les dommages sont souvent pas entièrement réparés). Cette limitation ne tient pas aux clauses limitatives de responsabilité (interdite en contrat de transport). C'est la loi/convention qui prévoit.

Exception : Faute inexcusable/intentionnelle/dolosive de la part du transporteur. C'est le seul cas dans lequel le transporteur est amené à réparer intégralement.

Cette limitation s'ajoute à la limitation de responsabilité de l'exploitant du navire. C'est une seconde limitation propre au contrat de transport. Cette **limitation spécifique** est **calculée** sur la **base** de la **marchandise** elle-même (alors que la **limitation générale de l'exploitant: calculée fonction du tonnage**). Quelque soit la valeur de la marchandise, il y aura une limite que le transporteur ne sera pas obligé de dépasser : Il verra sa responsabilité doublement limitée (1^{ère} dans le cadre général de l'exploitant ; Puis 2nd dans le cadre de la limitation spécifique du transporteur). Attention exploitant et transporteur ne sont pas nécessairement les mêmes personnes.

Calcul de la limitation de responsabilité : 2 façons de faire et on retiendra le calcul le plus favorable à la victime (!). Soit on calcul par kilo ou par colis :

- Kilo : L'indemnité due par le transporteur est limitée à 2 DTS / Kilo de marchandise endommagée. (3 euros environs / Kg)
- Colis : 666,67 DTS / Colis.

Le calcul par **colis** semble plus simple. Mais pose un **problème de définition** : Rien dans la loi ou convention. PB aggravé depuis l'augmentation de la conteneurisation. Le conteneur est-il colis ? JSP estime que cela dépend de ce qui est indiqué dans le connaissement. Si on indique simplement un conteneur sans rien d'autre, c'est un colis. Mais si on dit dans la boîte X caisses... Alors change tout. On peut se demander si la bouteille de vin ou le flacon est un colis. Mieux vaut indiquer clairement pour être favorable à la victime. On retient ce qui a de plus précis dans le connaissement.

Pour le **calcul par kilo** : **Difficulté** chaque fois que la marchandise n'est pas intégralement dissociable ou **non intégralement endommagée** (voiture partiellement endommagée : Que retenir?). Dans cette hypothèse la JSP apprécie *in concreto*.

Ex : Conteneur contient 2000 caisses de flacon. Le colis est la caisse. Chaque caisse pèse 5 kilos. Par kilo : 20 000 DTS. Par colis : 1 333 340 DTS. Donc on retient le calcul par colis.

Concrètement : L'ayant droit à la marchandise veut déclencher la responsabilité du transporteur.

- Alors on **calcule** la **limite du fond de limitation générale**.
- Ensuite on **calcul** la **limite spécifique** pour le transporteur.
- Il faudra **inscrire** cette **limite spécifique** dans le **fond de limitation**. Alors on **regarde** le **pourcentage** que **représente la limite propre au transporteur et on accorde sur ce que l'on doit. Ce pourcentage spécifique s'applique sur la créance.**

Si cette limite vaut 5% (Ex) de la valeur totale du fond de limitation, alors l'ayant droit ne pourra prétendre qu'à 5% du montant total du fond de limitation général. **L'ayant droit récupère ce que représente sa créance déjà limité dans le fond de limitation.**

Conclusion : Responsabilité du transporteur résulte d'un régime impératif (par opposition supplétif du contrat d'affrètement), mais pourtant on constate qu'en réalité le régime est globalement assez favorable au transporteur. **Cela reste un droit d'armateur**, 1924, confirmé en 1966, seule la convention de Hambourg de 1978 a tenté de rééquilibrer les choses, mais elle n'a été ratifiée que par une vingtaine de pays chargeur (PVD) => Ne régie pas les relations entre transporteur et chargeur.

« le droit maritime est conçu historiquement et aujourd'hui pour répondre au péril de la mer, mais dans l'esprit des rédacteurs des conventions internationales, il semble que le péril de la mer soit principalement subit par l'entreprise maritime elle même, et non pas par les chargeur ou les destinataires, ce qui ne correspond plus à la réalité (ils subissent eux aussi le péril de la mer) ».

Questions parlementaires :

None.

Examen 21 et 22 janvier.