

ALAIN LE BAYON

DIDACT
DROIT

Dictionnaire de droit maritime

ALAIN LE BAYON

Éléments
de droit maritime



PUR

PUR

Presses Universitaires de Rennes

14593



Dictionnaire de droit maritime

Ouvrages de la collection
« Didact Droit »

Les institutions de la V^e République,
Thierry DAUPS, 1998, 176 p.

Droit du travail et société. 1. Les relations individuelles de travail,
Jacques LE GOFF, 2001, 1018 p.

Droit du travail et société. 2. Les relations collectives de travail,
Jacques LE GOFF, 2002, 592 p.

Le droit de l'urbanisme littoral,
Jean-Marie BÉCET, 2002, 260 p.

*Dictionnaire juridique des ports maritimes
et de l'environnement littoral,*
Jean-Marie BÉCET ET Robert RÉZENTHEL, 2004, 324 p.

Alain LE BAYON

Dictionnaire de droit maritime



Collection « Didact droit »



© **Presses Universitaires de Rennes**
2, rue du Doyen Denis-Leroy
35044 Rennes Cedex

Mise en page
Thomas Van Ruymbeke
pour le compte des PUR

ISBN : 2-7535-0015-0
Dépôt légal : 2^e semestre 2004

Avant-propos

IL Y AVAIT quelques motifs d'hésitation à entreprendre l'écriture d'un dictionnaire de droit maritime. Cette matière, en effet, a, depuis longtemps, fait l'objet d'ouvrages à ce point remarquables que le travail ici présenté pourrait paraître inutile. Il a semblé néanmoins qu'il pourrait y avoir place, à côté des traités et manuels, pour une présentation moins conventionnelle de la discipline, comme cela avait déjà été entrepris en partie, il y a quelques années (P. BAYARD, *Dictionnaire des transports maritimes et mixtes*, Litec 1924). Mais en raison des transformations majeures subies par le droit maritime depuis lors, il est apparu qu'un autre travail de même structure pouvait être entrepris. Il restait alors à fixer les frontières de l'étude et à en choisir la forme.

Le droit maritime est habituellement défini comme l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se pratique en mer. La discipline recouvre, outre l'étude du navire lui-même, les contrats relatifs à son exploitation commerciale, le personnel participant à cette exploitation, les assurances maritimes et les événements de mer. Le droit social des marins est souvent étudié à cette occasion. Ce sont à l'évidence les mêmes thèmes qui se trouvent ici abordés, à l'exception cependant du statut social des gens de mer. Cette question a été volontairement délaissée dans le présent dictionnaire en raison de son importance qui justifierait, à elle seule, une étude particulière.

Même ainsi limité, le champ d'investigation demeurait encore très vaste et posait inévitablement la question du choix des entrées et de l'ampleur des commentaires. A cet égard, l'on conviendra que tout choix comporte une part d'arbitraire et c'est pourquoi la pertinence de la sélection peut prêter à discussion. Enfin, s'agissant des commentaires et pour en faciliter la lecture par le plus grand nombre, ils ont été délibérément dépouillés de toute discussion doctrinale ou jurisprudentielle mais sont accompagnés, dans toute la mesure du possible, de la référence aux textes applicables.

Alain Le Bayon
Août 2004

ABANDON (Navire)

1. Sous l'empire du Code de commerce (art. 216), l'abandon du navire constituait un moyen, pour son propriétaire, de se libérer de ses dettes, en abandonnant en nature le navire à ses créanciers maritimes. Cette possibilité a été supprimée et remplacée par le mécanisme de constitution d'un fonds de limitation du montant de la réparation (Convention de Londres du 19 novembre 1976 – Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, art. 58 et s. – Décret n° 67-967 du 21 octobre 1967, art. 59 et s.).

2. Dans un autre sens, l'abandon de navire constitue une infraction prévue et réprimée par l'article 84 du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande. Il consiste, de la part du capitaine, en cas de danger :

- à abandonner le navire sans l'avis des principaux de l'équipage ;
- à négliger, avant d'abandonner le navire, d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, dépêches postales et marchandises les plus précieuses de la cargaison ;
- à ne pas rester le dernier à bord en cas d'abandon de navire.

ABORDAGE

Textes : Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, Bruxelles 23 septembre 1910.

Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles 10 mai 1952.

Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage, Bruxelles 10 mai 1952.

Convention internationale relative aux dommages intérêts en *matière d'abordage*, Lisbonne 11 avril 1987.

Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer (Art. 1 à 8).

Décret n° 68-85 du 18 janvier 1968 relatif aux événements de mer (Art. 1).

Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (Art. 81 et 82).

Notion

1. Au sens strict, l'abordage consiste dans le heurt entre deux navires ou entre un navire et un bateau de navigation intérieure. La présence d'un navire au moins est une condition nécessaire et suffisante, en quelque lieu que la collision se produise. La loi interne (Loi du 7 juillet 1967 préc., art. 1 al. 2) ajoute que « tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarés à poste fixe, sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure » pour l'application des règles propres à l'abordage.

Ainsi en est-il des plates-formes de forage lorsqu'elles sont susceptibles de flotter. Mais une épave de navire ou de bateau, même flottante, n'est pas considérée comme engin flottant. Les navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public sont soumis aux règles de l'abordage (Loi du 7 juillet 1967 préc., art. 8).

Les règles de l'abordage ne s'appliquent pas, même s'il y a eu collision effective, entre:

- navires remorqueurs et navires remorqués (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969).
- navires pilotés et bateau-pilote (*ibid.*)

2. Par extension, sont également soumis au régime de l'abordage « les dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage » (Convention du 23 septembre 1910, art.13. – Loi du 7 juillet 1967, art.6).

Régime

Les textes distinguent trois catégories d'abordage.

1. *Abordage fortuit*, ou résultant d'un cas de force majeure, ou dont la cause est douteuse, c'est-à-dire n'a pu être établie : chacun des navires en cause supporte ses propres dommages sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

2. *Abordage causé par la faute de l'un des navires*. La réparation des dommages incombe à l'auteur de la faute. Cette faute doit être prouvée par la victime. La Convention de 1910 (Art.6, al.2) précise qu'il n'y a point de présomption légale de faute quant à la responsabilité de l'abordage. La faute consistera le plus souvent dans la violation d'une prescription du

Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), établi par la Convention de Londres du 2 octobre 1972. La présence à bord d'un pilote, même lorsque celle-ci est obligatoire, laisse subsister la faute du navire abordeur.

3. *Abordage causé par la faute commune des navires.* La responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Si cette proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales. L'abordage pour faute commune pose un problème particulier lorsque des tiers éprouvent un préjudice du fait de l'abordage. Il convient de distinguer selon le préjudice subi :

a) Dommages matériels causés à la cargaison, aux effets ou autres biens de l'équipage, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord. Les victimes ne peuvent s'adresser qu'au navire transporteur de ces biens. L'autre navire n'est pas solidairement tenu. Les victimes supportent ainsi les conséquences des limitations de responsabilité, légales ou conventionnelles, établies au profit de leur transporteur.

b) Dommages corporels (mort ou blessures). Les navires en faute sont solidairement responsables à l'égard des victimes, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter.

Contentieux

1. Compétence

a) *Droit interne.* L'action d'abordage relève des juridictions de l'ordre judiciaire, même lorsque le navire appartient à une personne morale de droit public, dès lors qu'il peut être qualifié de « véhicule » au sens de la loi du 31 décembre 1957 attribuant compétence aux juridictions judiciaires pour les dommages causés par des véhicules appartenant à l'administration. Le tribunal correctionnel est également compétent pour allouer réparation s'il a prononcé une condamnation pénale. En revanche, le Tribunal maritime commercial ne connaît pas de l'action civile et ne peut donc accorder réparation (C. disc. et pén. de la marine marchande, art. 92).

La compétence territoriale est déterminée par le décret du 18 janvier 1968 (art. 1). Selon ce texte, sont compétents, au choix du demandeur :

- Le tribunal du domicile du défendeur.
- Le tribunal du port français dans lequel l'un des navires a été saisi.
- Le tribunal du port français dans lequel l'un des navires en cause s'est réfugié en premier lieu.
- Le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite, si

l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française.

b) *Droit international*. Selon la Convention internationale du 10 mai 1952 sur la compétence civile en matière d'abordage (Art. 1), le demandeur a le choix entre :

– Le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation.

– Le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou sur un autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou toute autre garantie.

– Le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

2. Prescription

Les textes en vigueur fixent à deux ans le délai de prescription des actions en réparation de dommages dus à un abordage. Ce délai court à partir de l'évènement. L'action récursoire ouverte à l'un des navires contre l'autre, en cas de condamnation solidaire, se prescrit par un an à partir du paiement qui ouvre droit au recours. Ces délais sont suspendus lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Aspects disciplinaires et pénaux

1. L'abordage constitue une infraction prévue et réprimée par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (Art. 81) d'une peine de trois mois à deux ans d'emprisonnement et/ou d'une amende de 3750 Euro contre le capitaine, chef de quart ou pilote qui, n'ayant pas respecté les règlements maritimes, a occasionné pour le navire ou un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible et connu, soit une avarie grave du navire et de sa cargaison. L'article 82 dudit Code punit également de six jours à deux mois d'emprisonnement et/ou d'une amende de 3750 Euro toute autre personne de l'équipage coupable, pendant son service, de négligence ayant entraîné les mêmes conséquences.

2. En matière internationale, la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 attribue compétence pénale exclusive aux autorités de l'Etat dont le navire bat pavillon, au cas d'abordage ou de tout autre évènement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire.

ACCESSOIRES

1. Accessoires du fret

Autrefois nombreux et variés (Ex : le « chapeau du capitaine »), les accessoires du fret ont aujourd'hui disparu dans la pratique. L'expression désigne désormais certaines créances du fréteur assimilées au fret proprement dit. Ainsi en est-il :

- De la créance de surestaries, considérée comme un supplément de fret (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 11).
- Du « fret sur le vide » (Décret préc., art. 8).

2. Accessoires du navire

Cette expression désigne l'ensemble des objets mobiliers se trouvant à bord d'un navire (Ex. : ancres, instruments de navigation, voire biens d'équipement installés à bord). Les accessoires indispensables à la navigation sont appelés, plus spécifiquement, agrès et appareils.

3. Les accessoires du navire et du fret sont compris dans l'assiette des privilèges maritimes (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art.31). L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment, et à tous les accessoires, machines, agrès et appareils.

ACCIDENTS COLLECTIFS

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (Art. 38).

Les accidents collectifs sont ceux qui surviennent à des passagers et qui sont causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur. Bien qu'ils puissent n'affecter que la personne d'un seul passager, de tels événements mettent, en effet, en danger la collectivité des personnes transportées.

Le transporteur est présumé en faute lorsque de tels accidents se produisent. Il se libère en prouvant que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés.

⇒ TRANSPORT (Passagers)

ACCIDENTS INDIVIDUELS

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime (Art. 37) .

Est ainsi qualifié l'accident qui survient à un ou plusieurs passagers, en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale. De tels accidents ne doivent pas être dus à des causes telles que explosion, incendie, ou autre sinistre énuméré par l'article 38 de la loi.

Le transporteur est responsable des accidents individuels s'il est prouvé qu'il a contrevenu aux obligations qui lui incombaient relativement au navire ou qu'une faute a été commise par lui même ou un de ses préposés.

⇒ TRANSPORT (Passagers)

ACCONIER

Nom donné, dans les ports de la méditerranée, aux entrepreneurs de manutention.

⇒ ENTREPRENEUR DE MANUTENTION

ACTE DE DIEU (ACT OF GOD)

Texte : Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 4, Par. 2, litt.d).

L'acte de Dieu est une cause d'exonération de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Sont considérés comme tels tous les événements dommageables dus au hasard.

Le droit interne français ne connaît pas spécifiquement cette cause d'exonération mais l'englobe dans l'expression générale d'évènement non imputable au transporteur, également exonératoire (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27)

⇒ CAS EXCEPTÉS, TRANSPORT (Marchandises)

ACTE DE FRANCISATION

Document délivré par le Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et attestant qu'un navire est de nationalité française et qu'il est la propriété de telle personne (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer).

Tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation (Loi préc., art. 4).

ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES

1. L'Administration des affaires maritimes a succédé, en 1965 (Loi du 8 juillet 1965), à l'Inscription maritime créée par la loi du 3 Brumaire An IV. Cette Administration constitue un service extérieur du Ministère des transports, dépendant du Secrétariat général à la Marine marchande. Mais, en raison du caractère également militaire du corps des administrateurs, le service des affaires maritimes dépend aussi du Ministère de la défense, appelé à contresigner les actes relatifs à la carrière des intéressés.

2. L'Administration des affaires maritimes est représentée, sur le littoral métropolitain, par quatre Directions régionales :

- Normandie-Mer du Nord : Le Havre
- Bretagne-Vendée : Nantes
- Aquitaine : Bordeaux
- Méditerranée : Marseille

Les Directions régionales sont divisées en Quartiers des affaires maritimes, dirigés par un Administrateur des Affaires maritimes.

Dans les départements et territoires d'outre-mer se trouvent :

- Le service des affaires maritimes Antilles-Guyane : Fort de France.
- Le service des affaires maritimes de La Réunion : Saint Denis.
- Le service des affaires maritimes de Saint Pierre et Miquelon, Papeete et Nouméa.

3. Les Administrateurs des affaires maritimes assurent des fonctions variées, de nature civile et militaire. Au titre des attributions civiles, il convient de citer particulièrement leur rôle en matière de droit social des gens de mer. Mais leur compétence s'étend également à des domaines aussi divers que la sécurité de la navigation, le contrôle et la surveillance des navires, la réglementation et la police des pêches maritimes, la surveillance du domaine public maritime.

AÉROGLISSEUR

Engin effectuant une traversée, notamment maritime, et progressant au-dessus de la surface des eaux grâce à un système d'hélices de sorte qu'il n'existe aucun contact entre l'engin et le sol ou la mer. La nature juridique de l'aéroglesseur est ambiguë. Certains textes le considèrent comme un navire; ainsi, l'article R.212-1 du Code des ports maritimes, pour la perception des droits de port. D'autres textes proprement maritimes ne s'appliquent cependant pas à ces engins. Ainsi en est-il de la Convention sur la

limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976 (Art. 15, § 5).

AFFRÈTEMENT

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 1 à 14.

Décret no 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 1 à 30.

1. L'affrètement est un contrat par lequel une personne, appelée fréteur, met un navire à la disposition d'une autre personne, l'affréteur, moyennant une rémunération, le fret. Le contrat d'affrètement se distingue du contrat de transport maritime de marchandises. Son objet n'est pas la prise en charge d'une marchandise mais la mise à disposition d'un navire pour un ou plusieurs voyages, ou pour un temps déterminé par la convention des parties.

2. Le contrat d'affrètement est un contrat synallagmatique et consensuel. Il est prouvé par la charte-partie. Le plus souvent commercial, l'affrètement relève de la compétence des tribunaux de commerce (C.com., art. L.110-2). En matière internationale, le contrat d'affrètement est soumis à la loi d'autonomie, depuis la Convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux obligations contractuelles.

Il existe trois variétés principales d'affrètement: au voyage, à temps, coque nue. Les textes relatifs au contrat d'affrètement sont supplétifs de volonté.

⇒ AFFRÈTEMENT À TEMPS, AFFRÈTEMENT AU VOYAGE,
AFFRÈTEMENT COQUE NUE, CHARTE-PARTIE

AFFRÈTEMENT À LA CUEILLETTE

Dans l'ancien Code de commerce (art. 291), l'affrètement à la cueillette était une variété d'affrètement dans laquelle le fréteur ne concluait le contrat que sous la condition résolutoire de trouver d'autres marchandises en quantité suffisante pour le rémunérer, au cours du voyage souhaité par l'affréteur. Cet affrètement, bien que juridiquement toujours concevable, est tombé en désuétude.

AFFRÈTEMENT À TEMPS

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 7 à 9.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 18 à 24.

1. L'affrètement à temps est un contrat par lequel le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini (Loi préc., art. 7). L'affrètement à temps permet à l'affréteur qui n'a pas de navire ou dont les navires sont en nombre insuffisant, de réaliser pour son compte des opérations de transport maritime de marchandises ou de passagers. L'affréteur peut également sous-affréter le navire à temps ou au voyage, à un sous-affréteur.

La particularité de l'affrètement à temps est de réaliser un partage de la gestion du navire entre le fréteur et l'affréteur. Le fréteur conserve la gestion nautique et l'affréteur assure la gestion commerciale (Décret préc., art. 20 et 21). Cette répartition des pouvoirs exerce une incidence sur la situation juridique du fréteur, de l'affréteur et de l'équipage du navire.

2. Situation du fréteur

Le fréteur à temps s'oblige seulement à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie (Décret préc., art. 19). Il est responsable envers l'affréteur de l'inexécution fautive de ses obligations relatives au navire. Il n'est responsable des dommages subis par les marchandises que s'ils proviennent d'un manquement à ses obligations de fréteur (Loi préc., art. 8). Il ne répond des dommages causés, par le navire, à des tiers, que s'ils sont la conséquence de la gestion nautique de celui-ci. La faute nautique du capitaine ou des préposés du fréteur exonère ce dernier de sa responsabilité (même texte).

3. Situation de l'affréteur

L'affréteur à temps a deux obligations principales :

- Payer le fret convenu pendant la durée du contrat. Sauf convention contraire, le fret n'est pas dû pour les périodes pendant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si l'immobilisation du navire dépasse toutefois 24 heures (Décret, art. 24).

- Utiliser le navire conformément aux dispositions de la charte-partie et assumer toutes les charges liées à son utilisation à des fins commerciales, notamment celles relatives aux soutes (Décret, art. 21).

L'affréteur à temps est responsable envers le fréteur des dommages subis par le navire, lorsqu'ils sont la conséquence de son exploitation commerciale (Loi préc., art. 9). S'agissant des dommages subis par la marchandise, l'affréteur en est responsable envers l'ayant droit, en qualité de transporteur. Mais il dispose d'un recours contre le fréteur s'il établit que ces

dommages proviennent de l'inexécution, par ce dernier, de ses obligations relatives au navire.

4. Situation de l'équipage

L'équipage du navire, particulièrement le capitaine, est fourni par le fréteur et demeure aux ordres de celui-ci pour tout ce qui concerne la gestion nautique du navire. Mais il devient également préposé de l'affréteur pour ce qui relève de la gestion commerciale (Décret, art. 22). Les chartes-parties prévoient généralement qu'en cas de conflit, l'affréteur, qui ne peut pas congédier le capitaine, s'adressera au fréteur qui, après enquête, procédera aux changements nécessaires.

AFFRÈTEMENT AU TONNAGE

L'affrètement au tonnage est une modalité de l'affrètement au voyage. C'est un contrat par lequel un fréteur met un ou plusieurs navires à la disposition d'un affréteur en vue d'acheminer un certain tonnage, déterminé ou déterminable, de marchandises.

AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 5 et 6.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 5 à 17.

L'affrètement au voyage est le contrat par lequel « le fréteur met en tout ou partie un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages » (Loi préc., art. 5).

L'affrètement au voyage constituait la forme usuelle d'exploitation des navires sous l'empire de l'ancien Code de commerce (Art. 273 et s.). Il est encore très largement pratiqué pour l'acheminement de marchandises en vrac, dans le cadre d'opérations de tramping. La caractéristique de cet affrètement est de concentrer sur la personne du fréteur la gestion nautique et la gestion commerciale du navire. Les frais de gestion étant totalement à sa charge pendant le voyage considéré, le fréteur a donc intérêt à ce que le voyage dure le moins longtemps possible: le temps court contre lui. Cette observation élémentaire explique la situation juridique particulière des parties au contrat.

Situation du fréteur

1. Obligations

Le décret de 1966 (art. 6) met à la charge du fréteur deux catégories d'obligations.

a) Obligations relatives au navire. Le fréteur doit présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie (art. 6-1°). La désignation du navire est précisée dans le contrat. Sa présentation fait l'objet de dispositions minutieuses dans la charte-partie (Ex. : clauses « safe port », « as near as » « always afloat ». Le navire doit, en outre, être navigable, la navigabilité s'appréciant au plan nautique (aptitude à la navigation) et commercial (aptitude à acheminer les marchandises dans de bonnes conditions).

b) Obligations relatives au voyage à effectuer. Le fréteur doit faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie (art. 6-2°). En conséquence, le capitaine doit effectuer le voyage selon la route habituelle; pendant le voyage, il est tenu de donner des soins à la marchandise selon sa nature (protection contre les intempéries, aération, réfrigération, etc.). Selon la jurisprudence, cette obligation de soins comporte également celle d'assurer le transbordement.

2. Responsabilités.

a) Le fréteur est responsable, délictuellement ou quasi-délictuellement des dommages causés à des tiers du fait du navire; il est gardien du navire (C. civ., art. 1384, al. 1).

b) Le fréteur est contractuellement responsable envers l'affréteur de l'inexécution fautive de ses obligations (retard de présentation, innavigabilité du navire).

c) La responsabilité du fréteur en cas de dommages subis par les marchandises se trouvant à bord est originale. N'étant pas, juridiquement, transporteur dans ses relations avec l'affréteur, sa responsabilité est différente de celle qui pèse sur un transporteur maritime. La loi (art. 6) établit contre le fréteur une présomption de faute et non une présomption de responsabilité. Mais cette présomption est simple. Le fréteur peut se libérer en établissant :

- qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur établies par décret;
- ou que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations;
- ou que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

La loi étant supplétive, les chartes-parties contiennent fréquemment des clauses relatives à la responsabilité du fréteur. Rares sont celles qui l'aggravent (Clause « Paramount »). Le plus souvent, ces clauses allègent cette responsabilité soit en limitant le montant de la réparation soit en limitant l'ampleur des obligations, soit enfin en éludant la responsabilité en cas de manquement à telle ou telle obligation. De telles clauses sont, en principe, parfaitement valables.

Situation de l'affréteur

1. Obligations

L'affréteur au voyage assume trois obligations principales.

a) Payer le fret convenu.

Le fret, contrepartie de la mise à disposition du navire, est généralement établi en fonction de l'espace réservé à l'affréteur, ou du poids de la marchandise ou encore du volume effectivement occupé par celle-ci.

Le décret (art.14 à 17) envisage l'incidence de certains événements sur la dette de fret: empêchement momentané de sortie du port de chargement; empêchement durable d'entrée au port de déchargement; arrêt définitif du navire en cours de voyage; déchargement des marchandises en cours de route par l'affréteur. Ces dispositions sont toutefois de peu d'intérêt pratique du fait de l'existence, dans les chartes-parties, de clauses prévoyant que le fret sera acquis à tout événement.

Le fréteur dispose d'un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret (Loi, art.2). Selon la jurisprudence, ce privilège peut s'exercer même si la marchandise n'appartient pas à l'affréteur (Décret, art. 9).

b) Charger et décharger la marchandise.

Le chargement consiste dans l'ensemble des opérations matérielles destinées à faire passer la marchandise du quai à fond de cale. L'arrimage de la marchandise, en revanche, incombe au fréteur qu'il s'agisse de l'arrimage à fins nautiques (mettant en jeu la sécurité du navire), voire, semble-t-il, de l'arrimage à fins commerciales (intéressant la sécurité de la marchandise elle-même). Le déchargement consiste dans l'ensemble des opérations inverses: désarrimage, mise à quai.

Les chartes-parties contiennent souvent la clause F.I.O. (Free In and Out) dont l'objet est de faire peser sur l'affréteur la charge des frais relatifs aux opérations de chargement et de déchargement. Cette clause n'a pas pour effet de modifier les règles de responsabilité ci-dessus concernant l'arrimage.

c) Charger et décharger la marchandise dans les délais alloués par la charte-partie (Décret, art.9).

– Dans la mesure où, dans l’affrètement au voyage, le temps court contre le fréteur, ce dernier fixe un délai pour le chargement et le déchargement : les staries ou jours de planche (Laytime, Laydays). Les staries commencent, en principe, à courir à partir du moment où le navire est parvenu à destination et que l’affréteur est informé qu’il peut commencer à opérer (Notice of readiness). Les chartes-parties contiennent des stipulations variées concernant le moment où le navire est considéré comme arrivé (Clauses « Port », « Berth »). La durée des staries est fixée conventionnellement, en tenant compte de la nature de la marchandise, des jours de travail (Clauses « SHEX », « SHINC »), de la cadence de chargement, voire des conditions météorologiques (Clause « Weather permitting ») contribuant ainsi à suspendre éventuellement le cours des staries. Le déroulement effectif des staries est constaté sur des documents établis contradictoirement (« Time sheet », « Statement of facts »).

Sauf convention contraire, les staries ne sont pas réversibles : si la charte-partie a prévu des délais séparés pour le chargement et le déchargement, le temps gagné au chargement ne peut pas être rajouté au délai de déchargement.

– Si l’affréteur n’a pas opéré le navire dans le temps alloué, un délai supplémentaire lui est accordé : les surestaries (Demurrage), moyennant un supplément de fret également appelé surestaries (Décret, art. 11). Les surestaries ne bénéficient pas des causes de suspension que la charte-partie aurait pu prévoir pour les staries. Sauf faute du fréteur ou force majeure, le supplément de fret est toujours dû (Règle : « Une fois en surestaries, toujours en surestaries »). Certaines chartes-parties accordent parfois un second délai supplémentaire, moyennant une rémunération encore plus élevée : les contresurestaries ou sursurestaries.

– Si l’affréteur a chargé ou déchargé plus rapidement que ce qui était prévu, il peut lui être accordé une prime de célérité (« Dispatch money »).

2. Responsabilité.

La responsabilité de l’affréteur au voyage n’est, en principe, que rarement engagée, puisqu’il ne dispose d’aucun pouvoir de gestion sur le navire. Ainsi, les dommages subis par les tiers du fait du navire ne sont pas à sa charge. Il en est de même des dommages subis par le navire, à moins que l’affréteur n’ait commis une faute en chargeant, par exemple, des marchandises dangereuses sans en avoir averti le fréteur ou en dirigeant le navire vers un port non sûr.

Rupture du contrat

Outre la rupture par consentement mutuel (*mutuus dissensus*), toujours possible, l'affrètement au voyage peut être rompu pour les causes suivantes :

1. Inexécution d'une obligation contractuelle

La résolution du contrat peut, conformément au droit commun, être demandée en justice. Les chartes parties contiennent très souvent des clauses résolutoires, particulièrement en cas de retard du navire à l'arrivée au port de chargement (« *Cancelling clause* »).

2. Force majeure

La théorie des risques trouve, en ce cas, à s'appliquer: les risques pèsent sur le débiteur de l'obligation devenue impossible à exécuter. Le décret (art. 12) dispose ainsi que le contrat est résolu, sans dommages-intérêts de part ni d'autre lorsque, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays de destination.

3. Décision unilatérale de l'affréteur (Décret, art. 13)

L'affréteur peut résilier le contrat avant tout début de chargement. Si l'affrètement avait été conclu pour plusieurs voyages, cette faculté ne peut être exercée qu'à l'occasion du premier voyage. L'affréteur qui met en oeuvre cette prérogative doit, néanmoins, une indemnité correspondant au préjudice subi par le fréteur et, au plus, égale au montant du fret.

⇒ CHARTE-PARTIE

AFFRÈTEMENT COQUE NUE

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 10 et 11.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 25 à 30).

L'affrètement dit « coque nue » est le contrat par lequel une personne – le fréteur – s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre pour un temps défini à la disposition d'un affréteur, un navire désigné, sans armement ni équipement, ou avec un armement et un équipement incomplet. Dans la pratique, l'affrètement coque nue a très souvent pour objet un navire d'occasion, totalement armé mais seulement dépourvu d'équipage (Affrètement coque nue dit « commercial »). Mais il peut aussi avoir pour objet un navire en construction et s'apparente alors à une opération de crédit (Affrètement coque nue « financier »).

La caractéristique de l'affrètement coque nue, généralement conclu pour une longue durée (5 ans, 10 ans, voire plus) est de transférer à l'affréteur toute la gestion, nautique et commerciale, du navire (Décret, art. 28 al. 2).

Situation du fréteur

1. Obligations

Elles sont restreintes. Le fréteur s'oblige seulement à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné (Décret, art. 25). Il n'a pas la charge des réparations et remplacements, sauf en cas de vice propre du navire. La charte-partie peut contenir, même à cet égard, des clauses de non-responsabilité.

2. Responsabilité

La responsabilité du fréteur envers l'affréteur, de nature contractuelle, obéit aux règles du droit commun. Elle sera engagée en cas de manquement fautif à une obligation issue du contrat. Envers les tiers, le fréteur n'encourt, en principe, aucune responsabilité du fait du transfert, à l'affréteur, de tous les pouvoirs de gestion. Toutefois, si les tiers, ignorant l'existence de la charte-partie, assignent le fréteur, l'affréteur devra garantir (Loi, art.11).

Situation de l'affréteur

1. Obligations

Elles sont très nombreuses, ce qui se justifie par le fait que l'affréteur a reçu tous les pouvoirs de gestion :

– Paiement du fret (« loyer»). La dette de fret est toutefois suspendue lorsque le navire est immobilisé, par suite d'un vice propre, pendant plus de 24 heures (Décret, art.26 al.2).

– Utilisation du navire à toutes fins conformes à sa destination normale (Décret, art.27 al.1). Les chartes-parties contiennent souvent des dispositions relatives à l'utilisation du navire (cargaisons prohibées, zones de navigation interdites ...).

– Restitution du navire en fin de contrat, dans l'état où il a été reçu, sauf l'usure normale.

– Restitution du matériel et des équipements du bord.

– Recrutement de l'équipage et paiement de toutes les charges y afférentes.

– Assurance du navire.

2. Responsabilité

L'affrèteur coque nue est contractuellement responsable envers le fréteur en cas d'inexécution de l'une de ses obligations. Il est également responsable envers les tiers au contrat. En cas de recours des tiers contre le fréteur pour des faits relatifs à l'exploitation du navire, l'affrèteur doit garantir.

AFFRÈTEUR

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966.

L'affrèteur est la personne à la disposition de laquelle un navire a été mis en vertu d'un contrat d'affrètement. Selon le contrat conclu (affrètement au voyage, à temps, coque nue), les obligations de l'affrèteur, sa responsabilité, l'ampleur de ses pouvoirs de gestion sur le navire sont très variables. Cependant, quel que soit le contrat, l'affrèteur demeure toujours débiteur du fret. L'affrèteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance.

AGENT MARITIME

Terme générique servant à désigner le représentant d'une compagnie maritime dans une zone déterminée. Selon la nature des missions qui lui ont été confiées, l'agent maritime peut être : entrepreneur de manutention, consignataire, commissionnaire de transport... Sa responsabilité envers le donneur d'ordres dépend de la qualité juridique en laquelle il a exercé ses fonctions.

AGRÉAGE

L'agréage consiste dans l'acceptation, par l'acheteur ou par un représentant de celui-ci, de la marchandise au port d'embarquement, après vérification de sa conformité au contrat, au regard de sa nature, de sa qualité et de sa quantité. Une fois la marchandise agréée, l'acheteur ne peut plus invoquer les irrégularités connues au moment de sa réception.

AGRÈS ET APPARAUX

Ensemble des objets mobiliers se trouvant à bord d'un navire, liés ou non matériellement à ce dernier et indispensables à la navigation. Accessoires

du navire, ils en suivent le destin juridique: la vente du navire emporte normalement celle des agrès et apparaux (Comp., art. 1615 C. civ.); l'hypothèque consentie sur un navire s'étend, en principe, à tous les accessoires, machines, agrès et apparaux (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, art.46).

ALIMENTS (DÉCLARATION D')

La déclaration d'aliments est celle par laquelle le souscripteur d'une police d'assurances dite « flottante » informe l'assureur qu'il a mis en risque une quantité déterminée de marchandises. (C. Ass., art. R. 173-6).

⇒ ASSURANCES-FACULTÉS

ALLÈGE

Embarcation servant à acheminer des marchandises depuis le navire jusqu'aux quais, ou inversement. Dans un contrat de transport de marchandises soumis à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, le connaissement peut stipuler que le déplacement de la marchandise sur allèges se fera aux risques de la marchandise. Une solution analogue doit être admise dans le cadre de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, le transporteur pouvant fixer le moment de la prise en charge au chargement effectif et celui de la livraison au déchargement effectif (Clause « sous palan »).

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

ALWAYS AFLOAT

Expression anglaise signifiant littéralement « toujours à flot ». Ces termes sont d'usage courant dans les chartes-parties et indiquent que le navire ne devra accéder que dans des ports où il se trouvera toujours à flot, quelle que soit l'amplitude des marées.

Exemple : Charte-partie GENCON (Art.1) :

« The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat ».

AMARRAGE

Opération consistant à tenir un navire à son poste grâce à des amarres. Selon le Code des ports maritimes (Art. R. 323-3), les navires ne peuvent

être amarrés qu'aux organes spéciaux établis à cet effet sur les ouvrages, sous peine d'une amende de 150 Euro.

L'article 10 de l'annexe à l'article R.351-1 du Code des ports maritimes dispose :

« Les officiers et surveillants de ports font ranger et amarrer les bâtiments dans le port ; ceux-ci sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et en respectant les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par les officiers et surveillants de ports. Ne peuvent être utilisés pour l'amarrage que les organes d'amarrage spécialement établis à cet effet sur les ouvrages. Les aussières d'amarrage doivent être en bon état.

En cas de nécessité, tout capitaine, patron ou gardien doit renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre des officiers et surveillants de port. Il ne peut s'opposer à l'amarrage à couple d'un autre navire, ordonné par les officiers et surveillants de port, lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent.

L'exercice du remorquage et du lamanage des bâtiments est subordonné à l'agrément du Directeur du port, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel. Les conditions en sont fixées par les règlements particuliers ».

L'article 33 de l'annexe ci-dessus énonce :

« Il est défendu à toute personne étrangère à l'équipage d'un bâtiment ou aux services de lamanage de manœuvrer les amarres d'un bâtiment sans en avoir reçu l'ordre ou l'autorisation de la capitainerie ».

ANIMAUX VIVANTS

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Convention des Nations Unies du 31 mars 1978 (Règles de Hambourg).

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Le transport maritime d'animaux vivants dont le commerce est autorisé est soumis à des règles juridiques différentes selon le texte auquel obéit le contrat de transport.

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 exclut formellement les animaux vivants de son champ d'application (Art. 1-c). En conséquence, c'est la loi française du 18 juin 1966 qui régit ce transport. Or, si cette loi s'applique au transport d'animaux vivants, du moins toutes clauses relatives à la responsabilité du transporteur ou à la réparation peuvent être insérées dans le connaissement (Art. 30).

Les Règles de Hambourg s'appliquent également aux transports d'animaux vivants. Toutefois, elles organisent un régime original de responsabilité du transporteur.

Article 5 § 5 : « En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retard à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires ».

APÉRITEUR

Le terme « apériteur » vient du verbe latin « aperire » (ouvrir). En matière d'assurances maritimes (corps ou facultés), lorsque l'assuré s'est adressé à plusieurs assureurs en vue de couvrir un risque important, l'apériteur est celui des assureurs qui, le premier, accepte de souscrire une partie de la garantie.

Selon l'article L. 172-30 du Code des assurances, « si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement ».

Les imprimés des polices françaises corps et facultés rappellent cette règle. Il y est, en outre, précisé que « l'assureur apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs » (Art. 28).

APPARAUX

⇒ AGRÈS ET APPARAUX

ARMATEUR

L'armateur est celui qui exploite un navire, qu'il en soit ou non propriétaire (Loi n° 69-8 du 3 Janvier 1969, art. 1) . Le propriétaire ou les copropriétaires sont présumés en être l'armateur (Loi préc., art. 2).

L'identification de l'armateur ne pose pas de problème particulier lorsque le navire est exploité directement par son propriétaire, soit que ce dernier conclue des contrats d'affrètement au voyage avec des affréteurs soit qu'il conclue des contrats de transport avec des chargeurs.

L'armateur peut aussi exploiter un navire sans en être propriétaire. Tel est le cas: de l'affrèteur coque nue à qui ont été transmis tous les pouvoirs de gestion du navire (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 28); du gérant lorsque le navire a été mis en gérance commerciale. En cas d'affrètement à temps, la qualité d'armateur peut être reconnue au fréteur qui a conservé la gestion nautique du navire (Armateur-propriétaire) et à l'affrèteur qui s'est vu attribuer la gestion commerciale de celui-ci (Armateur-affrèteur. – Décret préc., art. 20 et 21).

La dissociation des qualités de propriétaire et d'armateur est souvent source de difficultés pour les tiers, notamment lorsque les destinataires de marchandises veulent agir contre le « transporteur ».

⇒ AFFRÈTEMENT À TEMPS, AFFRÈTEMENT COQUE NUE,
TRANSPORTEUR MARITIME

ARMEMENT

Le terme « armement » a plusieurs significations. Il désigne :

– L'ensemble des armateurs, c'est-à-dire des personnes qui exploitent un navire, qu'elles en soient ou non propriétaires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 1).

– L'opération consistant à équiper un navire (Ex. : Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 6 et 19), c'est-à-dire à le fournir d'un équipage et de tout ce qui est nécessaire à la navigation.

– L'ensemble des opérations contribuant à l'exploitation d'un navire (Ex.: Loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes).

ARRÊT DE PRINCE

L'arrêt de prince peut être défini comme l'interdiction faite à un navire de quitter un port, par suite d'une mesure de police prise par les autorités publiques d'un Etat.

Dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, l'arrêt ou contrainte de prince est une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises (Art. 4-2, litt. g).

En droit interne français, l'arrêt de prince n'est pas visé comme tel mais il constitue un évènement non imputable au transporteur, exonérant également ce dernier de sa responsabilité (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 art. 27-d).

ARRÊTÉ DE FRET

L'arrêté de fret, ou engagement de fret (en anglais : « Booking note ») est un document en usage dans la pratique et dont l'objet est de réserver un emplacement dans un navire pour l'acheminement de lots importants de marchandises. La nature juridique de l'arrêté de fret est imprécise. Selon les énonciations qu'il est susceptible de comporter il s'analyse soit en un véritable titre de transport (Ex. : Conlinebooking), soit en une charte-partie.

ARRIMAGE

1. L'arrimage est constitué par l'ensemble des opérations matérielles destinées à répartir et à fixer les marchandises dans le navire. L'arrimage a une double fonction: assurer la sécurité du navire (arrimage à fins nautiques); assurer la sécurité de la marchandise (arrimage à fins commerciales).

2. L'arrimage de la marchandise n'est expressément envisagé qu'à propos du contrat de transport. L'opération incombe alors impérativement au transporteur (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art.38). Tout dommage subi par la marchandise par suite d'un défaut d'arrimage engage donc, a priori, la responsabilité du transporteur.

3. S'agissant du contrat d'affrètement au voyage, les textes disposent seulement que l'affréteur doit charger et décharger la marchandise (Décret préc., art. 9) ce qui semblerait impliquer que l'arrimage s'effectue sous la responsabilité de l'affréteur. Les solutions admises sont cependant plus nuancées :

– En l'absence de toute précision dans la charte-partie, l'arrimage incombe au fréteur.

– Le fréteur peut-il, contractuellement, se décharger de sa responsabilité en cas de dommages consécutifs à un défaut d'arrimage ? La distinction suivante est généralement admise. Si le défaut d'arrimage constaté a également mis en jeu la sécurité du navire, la clause est sans effet. Si le défaut d'arrimage a seulement porté atteinte à la sécurité de la marchandise, la clause est valable.

4. Quel que soit le contrat (Transport, affrètement), les frais de l'arrimage peuvent être mis à la charge de la marchandise. Tel est le sens de la clause F.I.O.S. (Free in and out stowed). Ces frais seront ainsi payés distinctement du fret.

AS AGENT (ONLY)

Mention pouvant précéder la signature d'une charte-partie et ayant pour fonction d'indiquer que le signataire n'a agi qu'en qualité de mandataire de l'un des contractants.

AS FAST AS

Abréviation de l'expression anglaise « As fast as the vessel can receive/deliver » (« Aussi vite que le navire peut charger/décharger »). L'expression signifie que, dans un affrètement au voyage, les staries sont à calculer en fonction de la cadence maximale à laquelle le navire peut recevoir ou délivrer la marchandise.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, STARIES

AS NEAR AS

Abréviation de l'expression anglaise « As near as (ou : « so near thereto as ») the vessel may safely get ». Cette clause usuelle dans les chartes-parties au voyage (Ex. : GENCON) permet au frèteur, lorsque le port désigné n'est pas accessible en raison d'un événement imprévu, de charger ou de décharger dans un port voisin.

ASSISTANCE

Textes : Convention internationale sur l'assistance maritime, Londres, 28 avril 1989.
Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 9 à 21 bis.
Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968, art. 2.

Définition

L'assistance maritime consiste dans le secours porté par un navire à un autre navire en danger de se perdre. Les deux navires peuvent appartenir au même propriétaire.

La notion de navire est ici entendue de façon large: s'il faut toujours la présence d'un navire (assistant ou assisté), l'autre bâtiment peut être un bateau de navigation intérieure, voire un engin flottant. La Convention de 1989 exclut toutefois de son champ d'application les plates-formes fixes ou flottantes et les unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers. (Art. 3).

La nature des eaux où s'effectue l'assistance est indifférente.

Le danger où se trouve le navire doit être réel; son intensité est une question de fait.

Obligation

1. L'assistance aux personnes est toujours obligatoire de la part de tout capitaine, sauf danger sérieux pour son propre navire, son équipage ou ses passagers (Conv., art. 10. – Loi du 7 juillet 1967, art. 19. – CDPMM, art. 85).

2. L'assistance au navire lui-même n'est obligatoire que dans les situations suivantes :

– Après abordage (CDPMM, art.83).

– Sans abordage, lorsque le navire en danger est un bâtiment de la marine militaire (Code de justice militaire, art. 476).

– De la part des pilotes, dans toute situation (Loi du 28 mars 1928, art. 16).

Rémunération

La question de la rémunération de l'assistance constitue le point central des textes en vigueur.

1. Fixation de la rémunération

a) Fixation par voie contractuelle. Le contrat peut fixer directement le montant de l'indemnité d'assistance. La convention peut cependant être annulée ou modifiée par le juge s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

b) Fixation par voie judiciaire. Si le contrat n'a pas fixé le montant de la rémunération ou en cas d'annulation de celui-ci, il appartient au juge (ou aux arbitres) d'y procéder. Le juge prend en considération des éléments divers: peines et soins de l'assistant (succès obtenu, efforts et mérites, danger couru, frais et dommage subi, risque de responsabilité encouru, valeur du matériel exposé); danger couru par l'assisté; valeur des choses sauvées. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées. En revanche, le juge peut réduire, voire supprimer la rémunération demandée si le sauveteur a commis une faute ayant rendu l'assistance nécessaire ou s'il s'est rendu coupable de vols ou autres malhonnêtetés (Conv., art. 18. – Loi, art. 16).

2. Exclusion de la rémunération d'assistance

Il n'y a pas lieu à rémunération d'assistance lorsque :

a) L'opération n'a donné lieu à aucun résultat utile. C'est la célèbre clause « No cure, no pay » (Conv., art. 12-1. – Loi, art. 10). La Convention de 1989 prévoit néanmoins l'allocation d'une « indemnité spéciale » équivalente à ses dépenses (Art. 14), même s'il n'y a pas eu de résultat utile, lorsque l'assistance a été portée à un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement.

b) Les opérations de secours ont eu lieu malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

c) L'opération n'est que l'accomplissement d'un autre contrat liant les deux navires; ainsi en est-il d'un contrat de remorquage. Cependant, le remorqueur pourrait prétendre à une rémunération d'assistance si, en cours de contrat, il était amené à rendre des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

3. Paiement de la rémunération d'assistance

La créance de rémunération constitue une créance privilégiée de premier rang sur le navire et le fret du voyage (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 31-4°). La rémunération est payée par l'assureur corps du navire. Elle est classée, au titre des avaries communes, parmi les avaries-frais (Règles d'York et Anvers, Règle VI).

Contentieux

1. Compétence

La loi française ne contenant aucune disposition particulière à cet égard, le tribunal compétent est, conformément au droit commun, celui de la demeure du défendeur. En matière internationale, la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 relative à la saisie conservatoire des navires donne également compétence aux tribunaux de l'Etat dans lequel le navire a été saisi.

Toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française (Décret préc., art. 1).

2. Prescription

L'action en paiement de la rémunération d'assistance se prescrit par deux ans à compter de la fin des opérations. Ce délai est suspendu lorsque

le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française (Loi préc., art. 18).

Responsabilités de l'assistant

Pour tous les dommages qu'il pourrait causer à l'occasion d'opérations d'assistance, l'assistant, ainsi que ses préposés, peuvent limiter le montant de la réparation de la même manière que le propriétaire d'un navire (Loi préc., art. 21 bis). Leur faute intentionnelle ou inexcusable leur fait perdre ce bénéfice.

Lorsque l'assistant n'agit pas à partir d'un navire ou agit uniquement à bord du navire auquel il fournit des services d'assistance, les limites de responsabilités sont établies sur la base d'une jauge de 1500 tonneaux.

Assistance imposée

La loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 autorise l'Etat français à imposer une assistance, dans la mer territoriale, à des navires transportant ou ayant à leur bord des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures lorsque, par suite d'avaries ou d'accidents de mer, existe un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes.

ASSURANCE-CORPS

Textes : Code des assurances, art. L. 173-1 à L. 173-16 et R. 173-1.

L'assurance corps est l'assurance du navire et de ses accessoires contre les dommages, pertes, recours des tiers, dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui peuvent lui arriver. En France, les assureurs maritimes ont élaboré deux polices-types d'assurances corps :

– La police d'assurance maritime sur corps de tous navires à l'exclusion des navires de pêche et de plaisance, des voiliers et des navires à moteur auxiliaire (Imprimé du 1^{er} décembre 1983, modifié le 13 décembre 1984).

– La police d'assurance maritime sur corps de navires de pêche (Imprimé du 3 décembre 1986).

Il existe, en outre, des Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et assimilés (Imprimé du 15 juin 1970, modifié le 1^{er} décembre 1983).

L'assurance corps peut être contractée pour un ou plusieurs voyages consécutifs, ou pour une durée déterminée.

ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ

Textes : Code des assurances, art. L.173-23 à L.173-26.

En droit maritime, l'assurance de responsabilité est celle qui est souscrite en vue de garantir l'assuré contre les dommages subis par des tiers du fait du navire.

ASSURANCE FACULTÉS

Textes : Code des assurances, art. L.173-17 à L.173-22 et R.173-2 à R.173-7.

1. L'assurance facultés (ou « sur facultés ») est l'assurance maritime des marchandises transportées ou prises en charge par des professionnels transporteurs ou auxiliaires de transport, conformément aux usages du commerce.

2. Il existe deux polices principales d'assurance facultés :

a) La police « Garantie tous risques » (Imprimé du 30 juin 1983, modifié le 16 février 1990). Cette police garantit les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées, à l'exclusion de certains dommages et pertes limitativement prévus.

b) La police « F.A.P. sauf (événements majeurs) » ou « Franc d'avaries particulières sauf (événements majeurs) » (Imprimé du 30 juin 1983, modifié le 16 février 1990). Cette police garantit les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés, provenant exclusivement d'événements prévus dans le contrat ou résultant d'un acte d'avaries communes.

3. L'assurance facultés peut être conclue selon deux modalités :

a) Assurance sur police particulière, couvrant une marchandise déterminée pour un voyage particulier.

b) Assurance sur police flottante, dans laquelle l'assureur s'engage à couvrir, sous certaines conditions, toutes les marchandises expédiées par l'assuré ou reçues par lui, à condition que l'assuré lui fasse part de toutes les mises en risque dans un délai déterminé. La déclaration de l'assuré est appelée « déclaration d'aliments ». La police flottante se présente elle-même sous deux formes :

– La police d'abonnement, la plus fréquente, par laquelle l'assureur couvre toutes les expéditions de l'assuré jusqu'à concurrence d'une somme déterminée, appelée le « plein » de l'assurance.

– La police « à alimenter », où le « plein » de l'assurance constitue la limite maximale de la garantie de l'assureur, de sorte que, à chaque appli-

cation qui en est faite, le « plein » diminue. L'assurance demeure ainsi en vigueur jusqu'à l'épuisement du « plein ».

ASSURANCES MARITIMES

Textes : Code des assurances, art. L.171-1 à L.171-26 et R.171-1 à R.173-7.

L'assurance maritime a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime. Il existe trois catégories d'assurances maritimes :

- L'assurance corps, couvrant les dommages subis par le navire.
- L'assurance facultés, garantissant les dommages subis par les marchandises.
- L'assurance de responsabilité qui couvre les dommages causés à des tiers par le navire.

Les textes relatifs à l'assurance maritime ne sont pas applicables à la navigation de plaisance, soumise au droit des assurances terrestres.

AVARIES

1. Dans un sens très général, le terme « avaries » désigne toutes sortes de dommages et pertes survenant au cours d'une expédition maritime et affectant aussi bien le navire que la cargaison.

2. Selon leur régime juridique, on distingue deux catégories d'avaries :

- Les avaries particulières: dommage subi par un intérêt engagé dans l'expédition maritime et qui est supporté par la victime elle-même, sauf son recours contre le responsable du dommage.

- Les avaries communes : malgré leur nom, il s'agit de dommages qui peuvent n'affecter qu'un seul des intérêts engagés dans l'expédition (navire ou marchandise) mais qui donnent lieu à contribution de la part de tous les intéressés (navire et marchandise).

AVARIES COMMUNES

Textes : Règles d'York et d'Anvers 1994.

Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 22 à 42.

Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968, art. 3 à 6.

Définition

Une avarie est dite commune lorsque le dommage subi par l'un des intérêts engagés dans l'expédition maritime (navire et/ou marchandise)

donne lieu à contribution de la part de tous. L'expression, bien que traditionnelle, n'en est pas moins équivoque : c'est la contribution à l'avarie qui est commune.

Cette institution est l'une des plus anciennes qui soit. Elle repose sur l'idée que le navire et la cargaison se trouvent liés d'intérêts en vue de la bonne fin de l'expédition. Cette association dure aussi longtemps que dure le voyage.

Conditions de l'avarie commune

Une avarie n'est dite commune que si elle répond aux conditions suivantes :

1. L'avarie doit procéder d'un acte volontaire du capitaine (Loi préc., art. 25). Ce dernier doit consigner les circonstances de sa décision sur le journal de bord et affirmer les faits consignés au premier port touché.

2. L'expédition maritime doit courir un danger affectant la sécurité commune. L'appréciation de ce danger relève de la seule autorité du capitaine ; il doit cependant être pressant (Loi préc., art. 24). Une faute antérieure, commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, n'exclut pas l'existence d'une avarie commune (Loi préc., art. 27).

3. L'avarie doit avoir été décidée dans l'intérêt commun de l'expédition. Sont ainsi unis d'intérêts le navire et la cargaison. L'union d'intérêts peut toutefois n'exister qu'à sens unique. Ainsi, certains intérêts pourront réclamer une contribution s'ils ont été sacrifiés, mais, ne contribueront pas s'ils ont été sauvés. Tel est le cas des bagages et effets des personnes embarquées pour lesquels il n'est pas établi de connaissance, ainsi que des colis postaux : l'union d'intérêt ne joue qu'au profit de ces biens. A l'inverse, certains intérêts ne pourront rien réclamer s'ils ont été sacrifiés mais devront contribuer s'ils ont été sauvés. Ainsi en est-il des marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance (alors qu'il aurait fallu le faire) et des marchandises irrégulièrement chargées en pontée: l'union d'intérêts ne joue, en ce cas, qu'à leur détriment.

Classement des avaries communes

Il existe deux catégories d'avaries communes.

1. Avaries-dommages

Il s'agit des sacrifices volontairement causés au navire ou à la cargaison, atteignant matériellement ces intérêts (Loi préc., art. 26). Ainsi : le jet à la

mer d'une partie de la cargaison; le forçement de machines pour déséchouer le navire; l'utilisation comme combustible de la cargaison, d'objets du navire ou d'approvisionnements...

2. Avaries-frais

Elles sont constituées par les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun (Loi préc., art. 24), dépassant celles qu'un armateur doit supporter au cours d'un voyage normal. Leur détermination est malaisée car il peut être tentant de classer en avaries communes des dépenses ordinaires liées normalement à l'expédition. Sont ainsi considérées comme dépenses extraordinaires :

– Les dépenses consécutives à un événement exceptionnel (remorquage dans un port en vue de réparations après un échouement, frais de renflouement).

– Les dépenses dites « substituées », c'est-à-dire celles qui se substituent à des dépenses plus élevées qui, elles-mêmes, auraient été classées en avaries communes. Ainsi, les frais de remorquage, depuis le port de refuge vers un autre port où le navire pourra être réparé à meilleur coût. Les frais de remorquage ne sont pas engagés en vue du salut commun car il n'y a plus de danger; mais ils se substituent aux dépenses que le capitaine aurait dû exposer au port de refuge.

– Sont enfin considérées comme avaries-frais, les dépenses exposées pour le règlement des avaries communes.

Règlement des avaries communes

Les opérations tendant au règlement d'avaries communes sont généralement complexes et coûteuses en raison de la multitude des intérêts en cause, notamment lorsque le navire transporte des marchandises diverses conteneurisées. Trois étapes peuvent être distinguées.

1. Déclaration d'avaries communes

Elle est le fait de l'armateur qui est libre d'y procéder. Mais la cargaison peut aussi demander la nomination d'experts. L'armateur nomme un dispatcheur qui établit le règlement d'avaries, au besoin avec l'aide de sapiteurs.

2. Règlement d'avaries communes

Le dispatcheur procède à l'établissement de deux masses :

a) Masse créancière. Cette masse regroupe tous les intérêts qui sont en droit de réclamer une contribution ainsi que le montant de cette contribu-

tion. Les avaries frais y sont portées pour leur montant. Les avaries dommages (navire ou cargaison) sont parfois plus délicates à évaluer. Ainsi, les réparations à effectuer sur le navire peuvent lui avoir procuré une valeur supplémentaire dont il faut tenir compte en déduisant cet enrichissement (Règle de la déduction du neuf au vieux). Quant aux marchandises avariées elles donnent lieu, en droit français, à un règlement « par quotité ». Cette méthode consiste à prendre en considération la proportion de dépréciation subie par la marchandise par rapport à l'état sain, au jour de la vente (qui peut avoir lieu longtemps après l'arrivée du navire) et à reporter ensuite ce taux à la valeur de cette marchandise au jour d'arrivée du navire; ce calcul permet d'exclure l'incidence des variations de cours entre ces deux dates. Pour leur part, les Règles d'York et d'Anvers (Règle XVI) adoptent un règlement « par différence » entre le produit de la vente et la valeur au jour du déchargement.

b) Masse débitrice. Cette masse regroupe tous les intérêts qui sont tenus de contribuer ainsi que le montant de leur contribution.

Les marchandises contribuent pour leur valeur nette, y compris celles qui ont déjà été sacrifiées et qui figuraient, à ce titre, dans la masse créancière; ces dernières contribuent ainsi à leur propre perte.

Le navire contribue à son tour en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée, s'il y a lieu, du montant des sacrifices subis (Loi préc., art. 30). Le fret et le prix du passage, non acquis à tout événement, contribuent pour les deux tiers (Art. 32).

c) Lorsque les deux masses ont été établies, le dispatcheur opère la répartition. Selon l'article 38 de la loi de 1967, cette répartition se fait au marc le franc. S'il y a, par exemple, 500 000 d'avarie à supporter par 5 000 000 de valeurs, l'avarie commune sera de 10 % et, au sein de la masse débitrice, chaque intérêt contribuera pour cette valeur.

3) Exécution du règlement d'avarie commune

En général, le règlement d'avarie commune est accepté amiablement par les parties et les assureurs corps et facultés règlent entre eux la contribution. A défaut d'accord, le Président du tribunal de commerce désigne des experts répartiteurs dont le règlement sera soumis aux parties; faute d'agrément, le règlement des experts est soumis à l'homologation du tribunal. En cas de refus d'homologation, le tribunal nommera de nouveaux experts.

Comme l'établissement du règlement d'avarie commune peut se révéler d'une extrême longueur, la pratique courante est de demander aux ayants-droit à la marchandise, lors de la livraison, une caution bancaire ou

d'effectuer un dépôt en banque du montant provisoire de leur contribution (Deposit).

AVARIES GROSSES

Nom également donné, sous l'empire du Code de commerce (Art. 399), aux avaries communes.

AVIS D'ARRIVÉE (AFFRÈTEMENT)

Dans l'affrètement au voyage, l'avis d'arrivée (en anglais : E.T.A. ou Estimated Time of Arrival) est l'avis expédié à l'affréteur pour lui faire connaître la date probable d'arrivée du navire au port de chargement. L'avis d'arrivée ne déclenche pas le cours des staries.

AVIS D'ARRIVÉE (TRANSPORT)

Dans le cadre d'un contrat de transport maritime de marchandises, l'avis d'arrivée est celui qui est adressé par le transporteur au destinataire de la marchandise. L'avis d'arrivée ne se conçoit que si le connaissement est nominatif. S'il est à ordre ou au porteur, le transporteur ignore l'identité du destinataire de sorte qu'il appartient à ce dernier de se préoccuper de la date d'arrivée du navire.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, STARIES

AVIS D'EXPÉDITION

Document, encore appelé « Note d'expédition », imaginé et mis au point par la pratique pour contourner les contraintes fiscales imposées en matière de connaissement par la loi du 30 mars 1872. L'avis d'expédition s'apparente à la lettre de voiture maritime. Il constitue un instrument de preuve du contrat de transport ainsi qu'un reçu de la marchandise. Mais sa valeur est moindre que celle du connaissement car il ne représente pas la marchandise.

⇒ CONNAISSEMENT

BAGAGES

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 43 à 46.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 75 à 77.

Les bagages sont les effets que les passagers emportent avec eux au cours d'une traversée maritime. En cas de perte ou d'avaries survenues à des bagages, la responsabilité du transporteur maritime se trouve engagée, mais dans des conditions différentes selon la nature du bagage considéré.

Bagages et véhicules de tourisme enregistrés

A l'égard de ces bagages pour lesquels il a délivré un récépissé, le transporteur est responsable comme en matière de transport maritime de marchandises. Il est présumé responsable mais peut s'exonérer en apportant la preuve d'un « cas excepté ». Toutefois, le montant de la réparation diffère de celui existant en matière de marchandises. Il est de (Décret n° 67-268 du 23 mars 1967) :

- 1140 euros par passager en ce qui concerne les bagages de cabine.
- 4600 euros par véhicule de tourisme, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule.
- 1520 euros par passager pour les bagages autres que les précédents.

Effets personnels et bagages de cabine non enregistrés

En cas de perte ou d'avaries de tels bagages, le transporteur n'est responsable qu'en cas de faute prouvée de sa part ou de la part de ses préposés. Le montant maximum de la réparation est fixé à 460 euros par passager. Cette limite est écartée en cas de faute intentionnelle ou inexcusable.

***Biens précieux déposés par le passager
entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord***

Le transporteur est responsable sans limite.

En cas de non-paiement du prix du passage (situation très exceptionnelle), le capitaine ne peut pas exercer de droit de rétention sur les bagages de cabine, enregistrés ou non. Il peut seulement, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix.

Toutes actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an. Le délai court à compter du débarquement des passagers ou du jour où il devait avoir lieu.

⇒ TRANSPORT (Passagers)

BARATERIE

Crime prévu et réprimé par l'article 47 du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande. Selon ce texte : « Est puni de cinq à dix ans de réclusion criminelle tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui a été confiée ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord ».

BAREBOAT CHARTER

Expression britannique désignant un affrètement coque nue.

BARECON

Nom donné à la charte-partie en usage pour les affrètements coque nue. Il existe deux variétés de chartes BARECON :

1. BARECON A : Elle est utilisée pour les affrètements coque nue classiques (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 10 et 11. – Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966, art.25 à 30) dans lesquels le fréteur transmet à l'affréteur toute la gestion, nautique et commerciale, d'un navire déjà construit.

2. BARECON B : Cette charte-partie a été mise au point pour encadrer l'affrètement coque nue d'un navire en construction, parfois appelé « affrètement coque nue financier » car il réalise une véritable opération de crédit. Dans cette situation :

– Le fréteur (généralement un établissement de crédit auquel s'est

adressé un armateur) conclut un contrat de construction avec un chantier naval d'une part, et un affrètement coque nue sur le navire en construction d'autre part. Aux termes de celui-ci, l'affréteur dispose du droit de suivre et d'approuver les diverses phases de la construction.

– Une fois le navire livré, le fréteur cède à l'affréteur les clauses de garantie contre le constructeur.

– L'affréteur exploite le navire et paye les loyers au fréteur. En cas de défaillance, le fréteur retrouve de plein droit la possession du navire.

⇒ AFFRÈTEMENT COQUE NUE

BASTINGAGE

Le bastingage désigne aujourd'hui la rambarde courant le long du navire et servant de garde-corps. La référence au bastingage offre un intérêt en matière de ventes maritimes dites « au départ », dans lesquelles les risques du transport sont à la charge de la marchandise. Ainsi, dans les ventes FOB, FAS et CAF, les Incoterms disposent que les risques sont transférés à l'acheteur à partir du moment où, au port d'embarquement, la marchandise a passé le bastingage du navire.

BATEAU

Par opposition au terme « navire », le bateau désigne, en principe, tout bâtiment dont le service s'effectue sur les canaux, rivières et fleuves. Toutefois, dans le langage courant, le vocable « bateau » est souvent utilisé pour désigner les navires de pêche et de plaisance.

BATEAU-PILOTE

Le bateau-pilote, ou pilotine, est le bâtiment de mer dont se servent les pilotes portuaires pour se rendre à bord des navires qui requièrent leurs services.

Au cours des opérations de pilotage ou des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 19 al. 1).

Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du bateau-pilote sont à la charge

de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote (Loi préc., art. 19 al. 3).

Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du pilote (Loi préc., art. 19 al. 2).

⇒ PILOTAGE, PILOTE

BÂTIMENT DE MER

L'expression « bâtiment de mer » n'a pas de contours juridiques précis. Souvent employée comme synonyme de navire, elle s'en distingue néanmoins: le navire n'est qu'une espèce de bâtiment de mer. La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 et le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 portent ainsi statut des navires et autres bâtiments de mer.

Selon la Cour de cassation (Civ. 20 février 1844) : « Il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, accomplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière ». Il est nécessaire, en outre, que le bâtiment soit apte, comme son nom l'indique, à affronter les périls de la mer. Sont ainsi considérés, notamment, comme bâtiments de mer les plates-formes de forage et autres installations susceptibles de naviguer.

BERTH

Terme britannique signifiant : poste à quai. Selon les règles d'interprétation des termes des chartes-parties établies par la BIMCO, le terme « berth » désigne la place précise, dans un port, où le navire pourra charger ou décharger. Si le terme « berth » n'est pas utilisé dans la charte-partie, mais que la place précise se trouve identifiée par son nom, la définition ci-dessus trouvera à s'appliquer (Règle 2).

Lorsque le navire a fait l'objet d'un affrètement au voyage, les staries ne commencent à courir, sauf clause contraire, qu'à partir du moment où le navire se trouve à son poste à quai.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, STARIES

BERTH NO BERTH

Clause en usage dans certaines chartes-parties au voyage. Selon les

règles d'interprétation établies par la BIMCO, cette clause (ou la clause WIBON: Wether in berth or not) signifie que si aucun poste à quai n'est disponible pour charger ou décharger à l'arrivée du navire, celui-ci, dès qu'il aura atteint un lieu d'attente usuel dans le port ou hors du port, sera admis à délivrer sa « Notice of readiness » à partir de ce lieu, de sorte que les staries commenceront à courir conformément aux dispositions de la charte-partie. La clause « Berth no berth » avantage le fréteur. Elle constitue l'équivalent de la clause « port ».

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, STARIES

BIENS PRÉCIEUX

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 44 al. 2.

Les biens précieux sont les effets de valeur (Ex. : les bijoux) déposés par les passagers entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord à l'occasion d'un contrat de passage.

Les limitations de responsabilité existant à propos des bagages ne s'appliquent pas aux biens précieux. Le transporteur est responsable de l'entier préjudice en cas de perte ou d'avaries, en qualité de dépositaire (C. civ., art. 1949 et s.).

⇒ TRANSPORT (Passagers)

BILL OF LADING

Expression britannique désignant le connaissement. S'écrit également B/L.

BILLET DE CROISIÈRE

Texte: Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 78 et 79.

Le billet de croisière est un document délivré au croisiériste par l'organisateur de croisières maritimes et comportant diverses mentions énumérées à l'article 78 du décret. Joint au carnet de croisière, le billet de croisière forme le titre de croisière.

⇒ CROISIÈRE MARITIME

BILLET DE PASSAGE

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 34 et 35.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 63.

Le billet de passage est le document émis par le transporteur à l'occasion d'un contrat de passage et constatant les obligations respectives du transporteur et du passager. Il comporte diverses mentions énumérées par le décret précité.

Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet de passage est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

⇒ TRANSPORT (Passagers)

BILLETTE

La billette ou « billette de sortie » est un document créé par une pratique courante des ports méditerranéens. L'ayant droit à la marchandise reçoit, contre remise du connaissement, un « bon à délivrer » qu'il échange ensuite contre la « billette de sortie », véritable bulletin de livraison.

Cette succession d'opérations avait donné lieu à des difficultés sur le point de savoir à quel moment se situait la livraison de la marchandise : remise du bon à délivrer ou remise de la billette ? Il est admis aujourd'hui que la livraison n'a lieu que lorsque le destinataire est en mesure d'appréhender matériellement la marchandise.

⇒ LIVRAISON (Marchandises), TRANSPORT (Marchandises)

BLESSURES (PASSAGERS)

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 37 et 38.

Les blessures subies par les passagers engagent la responsabilité du transporteur, mais dans des conditions différentes selon l'évènement qui a causé le dommage.

1. Blessures causées par naufrages abordage, échouement, explosion, incendie ou autre sinistre majeur (accidents dits « collectifs ») : le transporteur est présumé en faute. Il se libère de cette présomption en prouvant que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés (Loi préc., art. 38).

2. Blessures survenues en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, au port de départ ou de destination, ou aux ports d'escale, et ne résultant pas de l'un des événements majeurs ci-dessus (accidents dits « individuels ») : le transporteur n'est responsable que si une faute est prouvée contre lui (Loi préc., art. 37).

⇒ TRANSPORT (Passagers)

BON D'ENLÈVEMENT

Le bon d'enlèvement est un document émis à l'occasion d'un transport maritime de marchandises et permettant à son porteur de se faire délivrer celles-ci par le transporteur ou son représentant.

Bien qu'attestant des droits de son porteur sur la marchandise indiquée, le bon d'enlèvement ne constitue pas un « document similaire (au connaissement) formant titre pour le transport des marchandises par mer » au sens de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 1-b).

⇒ CONNAISSEMENT, LIVRAISON (Marchandises)

BOOKING NOTE

⇒ ARRÊTÉ DE FRET

BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE

En droit américain, le transporteur est exonéré en cas de faute nautique du capitaine. En conséquence, en cas d'abordage, causé par la faute du capitaine, il ne devrait pas avoir à indemniser son propre chargeur. Mais, d'autre part, en cas d'abordage pour faute commune, les deux armateurs concernés sont solidairement responsables des dommages matériels subis par la cargaison, leur responsabilité étant proportionnelle à la gravité de la faute commise. Par conséquent, si la victime agit contre l'armateur non transporteur, celui-ci pourra se retourner contre le transporteur, amené de la sorte à payer plus qu'il n'aurait dû au plan contractuel. La Both to blame collision clause, insérée au connaissement, permet alors à l'armateur transporteur de se retourner contre son propre chargeur en remboursement de ce qu'il a été contraint de verser à l'armateur non transporteur.

Exemple de clause d'abordage en cas de faute commune :

« Si le navire entre en collision avec un autre navire par suite de la négligence de l'autre navire et par suite des actes, négligences ou manquements

du capitaine, d'un marin, du pilote ou des préposés du transporteur, dans la navigation ou dans l'administration du navire, le Marchand indemniser le transporteur de toute perte ou de toute dette née de sa responsabilité envers l'autre navire ou navire non transporteur ou son armateur, dans la mesure où cette perte ou cette responsabilité représente la perte éprouvée par les propriétaires desdites marchandises, ou le dommage qui leur a été causé ou toute réclamation de leur part et l'indemnité versée ou à verser par l'autre navire ou navire non transporteur ou son armateur aux propriétaires desdites marchandises résultant d'une compensation, récupérées ou recouvrées par l'autre navire ou navire non transporteur ou son armateur comme une part de son action contre le navire transporteur ou le transporteur lui-même. Les dispositions qui précèdent s'appliqueront également lorsque le propriétaire, l'exploitant ou les personnes responsables d'un ou plusieurs navires ou objets autres que les navires ou les objets entrés en collision ou en plus de ceux-ci, ont une part de responsabilité dans cet abordage ou cette collision ».

⇒ ABORDAGE

BUÉE DE CALE

La buée de cale (en anglais : sweat) est un phénomène de condensation de vapeur d'eau se produisant dans une cale du navire, par suite d'un abaissement de la température extérieure. Les avaries susceptibles d'être causées aux marchandises par la buée de cale sont, en principe, à la charge du transporteur, tenu de donner à ces marchandises les soins ordinaires en procédant, notamment, à la ventilation des cales (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 38). Jugé cependant que la buée de cale pouvait constituer une cause d'exonération du transporteur lorsqu'elle était la suite directe d'un vice propre de la marchandise ou la conséquence d'un événement imprévisible comme une tempête exceptionnelle.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

BUREAU VERITAS

Le Bureau Veritas est une société de classification française, créée en 1828, et dont le siège se trouve à Paris. Le Bureau Veritas est membre de l'IACS (Association Internationale des Sociétés de Classification) et de l'EURACS (Association Européenne des Sociétés de Classification).

⇒ SOCIÉTÉ DE CLASSIFICATION



CABOTAGE

1. Le cabotage est la navigation au commerce se situant au-delà des limites de la navigation côtière et en-deçà des limites de la navigation au long cours (Arrêté du 20 mars 1987). Le cabotage est appelé international lorsque le navire effectue des voyages entre ports de pays différents ; il est dit national s'il est effectué entre ports de la Métropole.

Une autre distinction oppose :

- Le grand cabotage, si le navire franchit le détroit de Gibraltar ;
- Le petit cabotage, au cas inverse. Dans le petit cabotage, le transporteur maritime ne commet pas de faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement, il arrime la marchandise sur le pont du navire (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 22).

2. Le cabotage national a longtemps été réservé aux navires battant pavillon français. Le Règlement CE n° 3577/92 du 7 décembre 1992 a mis fin à ce monopole en étendant la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre à tous les armateurs communautaires dès lors que les navires qu'ils exploitent battent pavillon d'un Etat membre.

C.A.F. (VENTE)

Textes : Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 31 et s.
Incoterms 2000.

La vente CAF (Coût, Assurance, Fret) ou, en anglais CIF (Cost, Insurance, Freight) est une vente maritime de marchandises dans laquelle le vendeur, outre les obligations ordinaires qu'il assume à ce titre, s'engage également à assurer la marchandise et à conclure un contrat pour le transport de celle-ci jusqu'au port de destination convenu.

La vente CAF est une vente au départ (ou à l'expédition). Les risques de perte ou de dommages liés au transport sont transférés à l'acheteur à

partir du moment où la marchandise a passé le bastingage du navire au port d'embarquement (Incoterms, B.5). Les tribunaux statuent également que le transfert de propriété s'opère au moment de l'embarquement.

Dans la vente CAF, l'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la marchandise, la prime d'assurance et le fret (Loi préc., art. 40).

CANALISATION DE RESPONSABILITÉ

Cette expression est utilisée pour signifier que la responsabilité de certains dommages repose sur une personne déterminée, à l'exclusion de toute autre. La victime n'a d'action que contre cette personne qui ne peut, en principe, introduire d'action récursoire contre quiconque.

Une telle canalisation existe, à des degrés divers, en matière de :

– transport maritime de matières nucléaires (Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971) : la responsabilité de l'exploitant nucléaire est substituée à celle de toute autre personne (notamment, du transporteur) qui aurait été susceptible de voir sa responsabilité engagée en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicable en matière de transport maritime.

– dommages dûs à la pollution des mers par les hydrocarbures (Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, telle que modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992): la demande de réparation du dommage de pollution ne peut être formée que contre le propriétaire du navire.

CANCELLING CLAUSE

Clause usuelle des chartes-parties au voyage, permettant à l'affréteur de résilier le contrat lorsque le navire n'est pas mis à sa disposition à la date convenue au port de chargement. La cancelling clause s'analyse en une clause résolutoire (C. civ., art. 1184).

CAPITAINE

Définition

Le capitaine est la personne qui, en fait, dirige le navire (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, art.75). En matière de navigation au commerce, le titre de capitaine est délivré après l'obtention d'un diplôme.

Fonctions du capitaine

1. Les fonctions du capitaine sont, aujourd'hui, essentiellement d'ordre technique. A ce titre, il est d'abord chargé de la conduite du navire et de la sécurité de l'expédition, fonction où il demeure le seul maître à bord. Ainsi est-il tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières (Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 9), même si un pilote se trouve réglementairement à bord. Il doit tenir régulièrement les journaux de bord (Décret préc., art. 6).

2. Les fonctions commerciales du capitaine, autrefois importantes, n'ont cessé de s'amenuiser au profit d'agents terrestres de l'armateur, particulièrement les consignataires de navires. Les textes témoignent de cette évolution. Ainsi :

– Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut seulement pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'expédition (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 6); tout autre engagement qu'il serait amené à prendre ne peut l'être qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur ou, en cas de communication impossible avec ce dernier, avec l'autorisation du tribunal compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

– Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur, toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs (Loi préc., art. 8).

3. Le capitaine peut, enfin, être amené à exercer certaines fonctions publiques. Il a qualité pour dresser certains actes de l'état civil (C. civ., art. 59 et 86); recevoir un testament authentique (C. civ., art. 988). Il exerce également des fonctions pénales et disciplinaires à l'égard de toutes les personnes se trouvant à bord, y compris les passagers (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande).

Statut du capitaine

1. Le capitaine est, d'abord, un marin, ce dont découle son statut professionnel et social. Mais, sur de nombreux points, ce statut comporte des dispositions particulières :

– Les litiges opposant le capitaine à l'armateur sont de la compétence du tribunal de commerce, s'ils ont leur origine dans l'activité du capitaine à bord du navire.

– Le capitaine peut toujours être congédié par l'armateur, sauf dommages intérêts en cas de renvoi injustifié (Code du travail maritime, art. 109).

– Une convention collective du 30 septembre 1948 organise, sous certaines conditions, la titularisation dans l'entreprise, des capitaines et officiers de la marine marchande.

2. Le capitaine est également un préposé de l'armateur. A ce titre :

– Il est désigné par le propriétaire du navire. Lorsque le navire a fait l'objet d'un affrètement, le capitaine est désigné par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 4). Il faut donc distinguer: dans l'affrètement au voyage, l'armateur est le frèteur et désigne donc le capitaine; dans l'affrètement coque nue, c'est l'affrètement qui désigne le capitaine. Dans un affrètement à temps, le capitaine est recruté par le frèteur mais il devient également le préposé occasionnel de l'affrètement pour ce qui relève de la gestion commerciale du navire.

– Le capitaine engage la responsabilité de l'armateur, par application de l'article 1384 alinéa 5 du Code civil, en raison des fautes commises dans l'exercice de ses fonctions. Toutefois, la faute nautique du capitaine constitue une cause d'exonération du frèteur au voyage ou à temps (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art.6 et 8) et du transporteur maritime de marchandises (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 27. – Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-2).

– Le capitaine, étant préposé, n'est pas gardien du navire au sens de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil.

Responsabilité du capitaine

1. Responsabilité civile

Selon la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 (Art. 5), le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions. Sa responsabilité civile suppose donc la preuve de sa faute, qu'il s'agisse de sa responsabilité contractuelle envers son armateur ou de sa responsabilité délictuelle envers les tiers. Dans cette dernière hypothèse, cependant, le capitaine pourrait se prévaloir des limitations de responsabilité organisées par les textes à son profit, en matière de transport maritime de marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4 bis aj. Protocole du 23 février 1968. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 7. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28), à moins qu'il n'ait commis une faute intentionnelle ou inexcusable. Il bénéficie également des limitations de responsabilité instituées au profit des propriétaires de navires, en matière de créances maritimes (Convention de Londres du 19 novembre 1976, art. 1-4. – Loi n°67-5 du 3 janvier 1967, art. 69).

2. Responsabilité pénale

La responsabilité pénale du capitaine est susceptible d'être engagée à l'occasion de la commission d'infractions de droit commun ou d'infractions proprement maritimes prévues par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. C'est également le capitaine qui, au premier chef, est visé par les textes réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures (Code de l'environnement, art. L. 218-10 et suiv.).

CAPITAINE D'ARMEMENT

Le capitaine d'armement est un préposé terrestre de l'armateur, salarié de la compagnie, dont la mission est de fournir les navires de celle-ci en personnel.

CARGAISON

La cargaison est constituée par l'ensemble des marchandises acheminées à bord d'un navire, en cale ou en pontée. Elle peut être constituée de marchandises en vrac ou de marchandises diverses, conteneurisées ou non.

Le transporteur est tenu d'apporter à la cargaison les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou l'usage du port de chargement (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 38). Dans l'affrètement au voyage, bien que le fréteur ne prenne pas la marchandise en charge, il est tenu de lui apporter les mêmes soins, dans la mesure où il conserve la gestion commerciale du navire (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 6. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 7).

CARGAISON SPÉCIALE

1. L'expression « cargaison spéciale » s'applique à des « chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale ». De telles cargaisons peuvent faire l'objet de « contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur » sous la double condition :

- Qu'aucun connaissance ne soit émis ;
- Que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère » (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 6).

2. Sont considérées comme cargaisons spéciales, les trafics RO/RO notamment, pour lesquels les transporteurs délivrent des documents dénommés « Ordres de mouvements de véhicules commerciaux ».

3. Ni la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966, ni les Règles de Hambourg du 25 mars 1978 ne connaissent la notion de cargaison spéciale.

CARNET DE CROISIÈRE

Le carnet de croisière est un document contenant des coupons correspondant, pour chaque escale, aux services à fournir à terre à un croisiériste. Le carnet de croisière et le billet de croisière constituent le titre de croisière.

⇒ CROISIÈRE MARITIME

CAS EXCEPTÉS

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4.

Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 5.

Loi n°66-420 du 18 juin 1966, art. 27.

1. Les cas exceptés (en anglais : *excepted perils*) sont des causes d'exonération de responsabilité dont bénéficie le transporteur maritime de marchandises.

L'origine des cas exceptés est à rechercher dans le Harter Act américain de 1893. Ce texte interdisait d'insérer dans les connaissements des clauses de non-responsabilité. Mais, en contrepartie, il permettait à l'armateur, une fois établie sa diligence pour mettre le navire en état de navigabilité, de s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que le dommage subi par la marchandise provenait de certains faits particuliers. La Convention de Bruxelles de 1924, très analytique, dresse une liste de 19 cas exceptés. La loi française, plus synthétique, en énonce 9. Les Règles de Hambourg ne font état que de 2 cas exceptés.

Malgré la preuve, par le transporteur, d'un cas excepté, sa responsabilité peut encore être recherchée lorsque la victime établit que le dommage est dû, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés.

2. L'entrepreneur de manutention peut également faire état de certains cas exceptés (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 53). Il en est de même du consignataire de navire et du consignataire de la cargaison, pour les dommages subis par les marchandises qu'ils gardent ou manutentionnent (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

CAS FORTUIT

Synonyme de force majeure, le cas fortuit est un événement imprévisible, irrésistible et extérieur à l'agent, qui se trouve à l'origine d'un dommage quelconque. Il exonère, en conséquence, de toute responsabilité. Ainsi, en matière de transport maritime de marchandise, « l'acte de Dieu » (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art.4) ou « les faits constituant un événement non imputable au transporteur » (Loi n°66-420 du 18 juin 1966, art. 27) exonèrent-ils le transporteur.

CESSER CLAUSE

La « cesser clause » est une disposition figurant dans certaines chartes parties au voyage et selon laquelle la responsabilité de l'affrèteur cessera lorsque la cargaison aura été mise à bord et que les éventuelles surestaries au chargement auront été payées. En revanche, cette responsabilité subsiste pour les surestaries au déchargement lorsque le frèteur n'aura pu en obtenir paiement par le tiers porteur du connaissement émis en exécution de la charte-partie, faute d'avoir pu mettre en oeuvre son privilège sur la marchandise. La « cesser clause » est fréquemment imprimée à la suite d'une « lien clause ».

La « cesser clause » n'a pas les faveurs de la jurisprudence car elle conduit à priver le frèteur de tout recours contre l'affrèteur.

CF (OU CFR)

Texte : Incoterm 2000.

Le sigle CF signifie « Coût et Fret ». Il désigne une vente maritime de marchandises dans laquelle le vendeur, outre les obligations qu'il assume à ce titre, s'engage à conclure un contrat pour le transport de la marchandise jusqu'au port de destination convenu. Il n'a, en revanche, aucune obligation d'assurer la marchandise.

La vente CF est une vente au départ (ou à l'expédition) : les risques de pertes ou de dommages atteignant la marchandise sont supportés par l'acheteur à partir du moment où celle-ci a passé le bastingage du navire au port d'embarquement. L'acheteur doit payer le prix convenu au contrat de vente. L'assurance de la marchandise est à sa charge.

CFS (CONTAINER FREIGHT STATION)

Entrepôt dans lequel sont réalisées les opérations d'empotage des marchandises diverses dans des conteneurs LCL. Ces opérations peuvent être effectuées par des commissionnaires de transport, des transitaires ou par les armateurs eux-mêmes.

CHARGEMENT

1. Dans un premier sens, le chargement est la quantité de marchandises mises à bord d'un navire, en cale ou sur le pont.

2. Dans un second sens, le chargement est l'opération consistant à mettre ces marchandises à bord. Juridiquement cette opération incombe à l'affréteur dans l'affrètement au voyage (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 9) et au transporteur dans le cadre d'un contrat de transport (Décret préc., art. 38). Les frais du chargement peuvent néanmoins, dans ce dernier cas, être mis au compte du chargeur (Clause F.I.O.). Concrètement, l'opération de chargement est souvent le fait d'opérateurs terrestres, agissant pour le compte de l'affréteur ou du transporteur. Ils utilisent à cet effet les moyens du navire lui-même ou les installations portuaires.

3. Le chargement de la marchandise à bord du navire marque le point de départ de la responsabilité du transporteur en droit international (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 1-e). En droit interne, il peut en être de même si le connaissement comporte une clause « sous palan ».

4. Chargement en pontée (v. PONTÉE).

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, TRANSPORT (Marchandises)

CHARGEUR

Textes : Règles de Hambourg du 31 mars 1978.

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Décret n°66-1078 du 31 décembre 1978.

Au sens strict du terme, le chargeur est la personne qui a conclu un contrat de transport maritime de marchandises avec un transporteur. Le chargeur est identifié au connaissement.

1.Obligations

Le chargeur est tenu d'obligations diverses :

- Paiement du fret.
- Emballage et conditionnement appropriés de la marchandise
- Etiquetage et marquage adéquats, particulièrement s'il s'agit de marchandises inflammables, dangereuses ou explosives.
- Présentation de la marchandise aux temps et lieu convenus.

2. Responsabilité

La responsabilité du chargeur peut se trouver engagée en de nombreuses circonstances.

a) Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de la marchandise (Loi préc., art. 25).

b) Faute d'avoir présenté la marchandise aux temps et lieu convenu, il doit une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur et, au plus, égale au montant du fret (Décret préc., art. 43).

c) Garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise, inscrites sur ses déclarations au connaissement, le chargeur est responsable envers le transporteur de toute inexactitude commise par lui (Loi préc., art. 19). En outre, si le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur de la marchandise, le transporteur se trouve totalement exonéré de sa responsabilité, même à l'égard du destinataire, pour les pertes et dommages subis par ces marchandises, alors même qu'il n'y aurait aucun lien de causalité entre la fausse déclaration et le dommage (Loi préc., art. 31).

d) S'agissant spécialement des marchandises inflammables, explosives ou dangereuses, à l'embarquement desquelles le transporteur n'eût pas consenti s'il en avait connu la nature, non seulement de telles marchandises pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, mais encore le chargeur sera responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement (Décret préc., art. 44).

CHARTE-PARTIE

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966.

1. La charte-partie est, au sens strict, un acte sous seing privé destiné à faire preuve d'un contrat d'affrètement ; il énonce les obligations des parties (Décret préc., art. 2). De façon impropre, le terme est parfois employé pour désigner le contrat d'affrètement lui-même.

Les chartes-parties sont très nombreuses. On distingue :

a) Selon la nature du contrat : les chartes-parties au voyage, à temps, coque nue.

b) Selon la nature de la marchandise :

– Les chartes-parties générales, utilisables quelle que soit la nature de la cargaison (Ex. : GENCON).

– Les chartes-parties spéciales, adaptées à une cargaison particulière (Ex. : AFRICANPHOS, BALWOOD...).

2. Les chartes-parties sont devenues des documents pré-imprimés, établis par des groupements d'armateurs et dont les dispositions peuvent être modifiées par les parties, par voie d'addition ou de retranchement. De ce fait, le contenu des chartes-parties est extrêmement variable. La matière de l'affrètement étant laissée à la liberté des parties, les textes se montrent peu prolixes sur le contenu des chartes parties.

a) Charte-partie au voyage (Décret préc., art. 5). Elle énonce :

– Les éléments d'individualisation du navire.

– Les noms du fréteur et de l'affréteur.

– L'importance et la nature de la cargaison.

– Les lieux de chargement et de déchargement.

– Les temps prévus pour le chargement et le déchargement.

– Le taux du fret.

b) Charte-partie à temps (Décret préc., art. 18). Elle énonce:

– Les éléments d'individualisation du navire.

– Les noms du fréteur et de l'affréteur.

– Le taux du fret.

– La durée du contrat.

c) Charte-partie coque nue. Le décret du 31 décembre 1966 ne prévoit rien sur le contenu de telles chartes.

CHÔMAGE (NAVIRE)

1. Le chômage du navire est son immobilisation pour réparations par suite d'avaries.

2. Les frais entraînés par le chômage du navire sont normalement à la charge de l'armateur, sauf le recours de ce dernier contre l'auteur de l'avarie (Ex. : abordage fautif). Des difficultés s'étaient élevées sur le point de savoir si le chômage du navire pouvait être admis au titre des avaries communes. La réponse est aujourd'hui négative. La loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer (Art. 26) dispose que « seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition... » Les Règles d'York et d'Anvers 1994

(Règle C) énoncent également que « chômage, différence de cours et toute perte ou dommage subi ou dépense encourue par suite du retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement de même que toute perte indirecte quelconque, ne seront pas admis en avaries communes ».

3. En cas de chômage du navire par suite d'un abordage, les Règles de Lisbonne du 11 avril 1987 disposent (Art. II - 2 et 3) :

« 2. L'indemnisation à accorder doit aussi comprendre :

a) Sous réserve du remboursement des sommes allouées pour perte de fret en application de la Règle II.1 (d), une indemnisation pour la perte de gain net résultant de l'abordage. Elle sera établie sur la base des gains bruts du navire pendant le chômage, calculés par référence aux gains de ce navire ou à ceux des navires comparables effectuant le même trafic pris en déduisant de ces produits bruts les frais d'exploitation qui auraient été normalement exposés pour les obtenir, tels que loyer dû, frais d'équipage et de carburant, frais exposés au port et assurance.

b) Les frais d'exploitation et les dépenses réellement exposés pendant la période de chômage, autres que ceux prévus à la Règle II.1. »

3. Pour l'interprétation de la Règle II.2, on doit aussi tenir compte des dispositions particulières ci-après :

a) Lorsque le chômage survient au cours de l'exécution d'une charte partie au voyage et que ce chômage n'entraîne pas la résiliation de la charte partie, l'indemnisation doit être calculée par référence à la moyenne des gains nets des deux voyages précédant et des deux voyages suivant le chômage, l'indemnisation est calculée sur la base des gains nets d'autres voyages représentatifs ou, s'il n'y a pas d'autres voyages représentatifs, sur ceux du voyage au cours duquel s'est produit l'abordage. Si le chômage entraîne la résiliation de la charte partie et si le fret reste impayé, l'indemnisation doit comprendre le fret net perdu

b) Lorsque le chômage se produit alors que le navire est exploité sur une ligne régulière, l'indemnisation pour chômage sera établie comme suit :

1. Lorsque le chômage survient pendant le voyage que le navire effectue au moment de l'abordage, en appliquant au chômage le gain journalier net pour ce voyage, calculé sur le temps que le voyage aurait duré si l'abordage ne s'était pas produit.

2. Lorsque le chômage survient à un autre moment que pendant le voyage que le navire effectue au moment de l'abordage, en appliquant au chômage la moyenne des gains nets des deux voyages précédents et des deux voyages suivants. Lorsqu'il n'est pas possible de prendre comme référence les deux voyages précédents et les deux voyages suivants, l'indemnisation sera établie sur la base des gains nets d'autres voyages représentatifs. S'il n'y a pas d'autres voyages représentatifs, l'indemnisation sera établie par référence aux gains nets d'un navire similaire opérant un trafic analogue.

c) Lorsque le chômage du navire survient au cours de l'exécution d'une charte partie à temps, l'indemnisation doit comprendre la perte nette de loyer

pendant la période de chômage. Lorsque le chômage entraîne la résiliation de la charte partie, l'indemnisation doit comprendre le loyer net qui aurait été payé pendant la période non exécutée de la charte, déduction faite des gains nets effectivement gagnés pendant cette période. »

CLASSIFICATION (SOCIÉTÉ DE)

⇒ SOCIÉTÉ DE CLASSIFICATION

CLAUSES ATTRIBUTIVES DE JURIDICTION

1. Les clauses attributives de juridiction sont des clauses contractuelles par lesquelles les parties, conviennent de soumettre à une juridiction qui n'est pas normalement compétente la connaissance des litiges qui pourraient surgir relativement au contrat conclu. De telles clauses permettent ainsi de déroger aux règles ordinaires de compétence d'attribution (lorsqu'elles ne sont pas d'ordre public) ou, plus souvent, aux règles de compétence territoriale. Dans ce dernier cas, leur validité, en droit interne, est subordonnée aux deux conditions énoncées par l'article 48 du Nouveau Code de procédure civile :

- Etre convenues entre personnes ayant la qualité de commerçant.
- Etre spécifiées de façon apparente.

La Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 relative à la compétence judiciaire et à l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, telle que modifiée par la Convention du 26 mai 1989 (Art. 17) dispose :

« Si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un Etat contractant, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un Etat contractant pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, le tribunal ou les tribunaux de cet Etat sont seuls compétents. Cette convention attributive de juridiction est conclue :

- a) Par écrit ou verbalement avec confirmation écrite, soit
- b) Sous une forme qui soit conforme aux habitudes que les parties ont établies entre elles, soit
- c) Dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou étaient censées avoir connaissance et qui est largement connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats de même type dans la branche commerciale considérée. »

2. L'emploi de clauses attributives de juridiction est très fréquent dans les connaissements émis à l'occasion de transports maritimes de marchandises. Elles donnent lieu à un important contentieux en raison de la singularité

des rapports nés du contrat de transport, conclu entre le transporteur et le chargeur, mais au bénéfice du destinataire, non signataire du connaissement. De ce fait, le destinataire invoque souvent avec succès l'inopposabilité de la clause à son endroit.

3. En matière d'assistance maritime, toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française (Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968, art. 2).

CLAUSE COMPROMISSOIRE

Textes : Code civil, art. 2061.

Nouveau Code de procédure civile, art. 1442 et s.

La clause compromissoire est la stipulation d'un contrat par laquelle les parties s'engagent à soumettre à des arbitres les litiges qui pourraient survenir entre elles relativement au contrat.

La clause compromissoire n'est permise qu'en matière commerciale. Elle est d'un usage extrêmement fréquent en matière de transport maritime de marchandise ou d'affrètement de navires.

En matière d'assistance maritime, est nulle la clause compromissoire renvoyant à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger, lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française (Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968, art. 2).

CLAUSE D'ADRESSE

Clause en usage dans certaines chartes-parties au voyage et par laquelle l'affréteur demande au capitaine d'avoir recours à un consignataire de navire désigné par l'affréteur lui-même.

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

1.- Les clauses de non-responsabilité sont des dispositions contractuelles par lesquelles le débiteur s'exonère, par avance, de toute responsabilité en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution de son obligation. De telles clauses ne sont admises qu'en matière de responsabilité contractuelle.

2. Dans les contrats d'affrètement, les clauses de non-responsabilité sont fréquemment insérées dans les chartes-parties. Elles sont, en principe, valables en raison du principe de liberté contractuelle qui prévaut dans ce domaine. Toutefois, conformément au droit commun, elles cessent de recevoir application en cas de faute intentionnelle ou de faute lourde du débiteur.

3. Dans le contrat de transport maritime de marchandises, les clauses de non-responsabilité sont, en revanche, frappées d'une nullité de principe en raison du caractère impératif des textes (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 23. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art.29). Elles ne sont admises que de manière exceptionnelle.

Ainsi, la Convention de Bruxelles précitée autorise-t-elle l'insertion de clauses de cette nature dans le connaissement « lorsque le caractère et la condition des biens à transporter, les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale » (Art. 6 al. 3).

La loi française du 18 juin 1966 valide également les clauses de non-responsabilité dans les transports d'animaux vivants et pour les marchandises chargées sur le pont, lorsqu'un tel chargement est lui-même autorisé, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport (Art. 30).

Les clauses de non-responsabilité sont également admises pour les opérations non couvertes par les textes relatifs au transport de marchandises, soit : avant chargement et après déchargement sous le régime de la Convention de Bruxelles de 1924; avant la prise en charge et après livraison sous le régime des Règles de Hambourg et de la loi interne française.

4. Les clauses de non-responsabilité sont également prohibées dans les contrats conclus par les entreprises de manutention (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 55).

5. Les consignataires de la cargaison étant responsables dans les conditions d'un entrepreneur de manutention, il en résulte que les clauses de non-responsabilité sont prohibées dans les contrats qu'ils concluent. (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art.15).

6. S'agissant des consignataires de navires, il faut distinguer :

– Pour les pertes ou avaries subies par les marchandises qu'ils gardent ou manutentionnent, leur responsabilité est calquée sur celle d'un entrepreneur de manutention.

– Lorsqu'ils effectuent pour les besoins et le compte du navire et de

l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même, ils sont responsables dans les termes du droit commun. Une clause de non-responsabilité est donc valable pour de telles opérations (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 préc., art. 11 et 13).

CLAUSE LIMITATIVE DE RESPONSABILITÉ

Les clauses limitatives de responsabilité sont des dispositions d'un contrat par lesquelles l'une des parties limite par avance le montant de la réparation due en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat. Ces clauses obéissent au même régime que les clauses de non-responsabilité.

C.L.C.

Sigle communément employé pour *Civil Liability Convention*. Il désigne la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969. Cette convention, entrée en vigueur le 19 juin 1975, a été publiée en France par le décret n° 75-553 du 26 juin 1975. Elle a été modifiée par les Protocoles de Londres du 19 novembre 1976 et du 27 novembre 1992. Depuis cette dernière modification, la convention s'intitule « Convention internationale de 1992 sur les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures ».

⇒ POLLUTION PAR HYDROCARBURES (Indemnisation)

CLUB DE PROTECTION ET D'INDEMNITÉ

Les Clubs de protection et d'indemnité (en anglais : *Protecting and indemnity clubs* ou *P. and I. Clubs* ou *P & I Clubs*) sont des mutuelles d'armateurs, essentiellement britanniques, dont l'objet est de garantir les risques qui ne sont pas pris en charge par les assureurs, dans le cadre des assurances sur corps, sur facultés ou de responsabilité. Les Clubs fournissent également à leurs adhérents les cautions nécessaires pour obtenir main-levée en cas de saisie du navire.

CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES

Le Code de conduite des conférences maritimes est une convention élaborée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le dévelop-

pement (CNUCED), le 6 avril 1974 et entrée en vigueur le 6 octobre 1983. Elle a été approuvée par la Communauté Européenne (Règlement n° 954/79, JOCE 17 mai 1979). La France a autorisé l'approbation de cette Convention par la loi n° 85-537 du 21 mai 1985.

Le Code conduite a pour vocation de réguler les accords de fret pratiqués par les Conférences maritimes et de lutter contre certaines pratiques restrictives de concurrence. Ainsi, toute entreprise nationale a le droit d'être membre des conférences maritimes assurant le trafic extérieur de son pays. De même, selon la règle dite des « 40/40/20 » les compagnies maritimes nationales de deux Etats entre lesquels la Conférence effectue des transports peuvent se partager par moitié 80 % des cargaisons acheminées entre ces Etats, les 20 % restants étant laissés à la disposition d'armements tiers.

CODE ISM (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT)

Le Code ISM est le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Ce document a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) le 17 novembre 1993. Son ambition est de développer une véritable culture de la sécurité au sein des compagnies de navigation qui devraient se fixer les objectifs suivants :

1. Offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger.
2. Etablir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés
3. Améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

COGSA

Abréviation de « *Carriage Of Goods by Sea Act* », texte britannique adopté en 1924, et reprenant les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 portant unification de certaines règles relatives au connaissement.

COLIS

Le colis est une unité de marchandise, individualisée comme telle sur le connaissement, quels que soient par ailleurs son poids ou son volume.

Le colis sert d'élément de référence pour déterminer le montant de la réparation due par le transporteur maritime en cas de perte ou d'avaries. Dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, telle que modifiée par le protocole du 21 décembre 1979 (art. 4, par. 5) et dans la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 28), le montant de l'indemnisation est fixé à 666,67 DTS par colis ou unité, ou 2 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou avariées, la limite la plus élevée étant applicable. Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 ont relevé ces taux d'indemnisation respectivement à 835 et 2,5 DTS.

Lorsque plusieurs caisses ou cartons, ou autres matériels sont regroupés dans un conteneur, un fardeau ou une palette, ils constituent autant de colis s'ils sont spécifiés dans le connaissement. A défaut, c'est le conteneur lui-même qui constitue le colis, quel que soit son contenu.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

COLLISION

Au sens large, une collision est un heurt entre deux choses. En droit maritime, une telle collision est qualifiée d'abordage lorsqu'elle se produit entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure. Les engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure. L'abordage est soumis, en droit international, aux dispositions de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage; en droit interne, à la loi n°67-545 du 3 juillet 1967 (Art. 1 à 8).

Les collisions qui ne répondent pas à la définition de l'abordage sont soumises soit au droit commun de la responsabilité civile, soit à d'autres régimes particuliers (Ex. : contraventions de grande voirie).

⇒ ABORDAGE

COLREG (COLLISION REGULATION)

1. COLREG est la Convention internationale portant Règlement international pour prévenir les abordages en mer, élaborée en 1972 sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et entrée en vigueur le 15 juillet 1977. La convention COLREG est d'application universelle. Le règlement international a été introduit, en France, par les décrets n° 77-733 et 77-738 des 6 et 7 juillet 1977.

2. La Convention comporte 9 articles d'ordre général auxquels est joint le Règlement proprement dit qui comporte lui-même 38 règles et 4 annexes techniques. Les Articles sont divisés en quatre parties :

- A. Généralités.
- B. Règles de barre et de route.
- C. Feux et marques.
- D. Signaux sonores et lumineux.

La violation de telle ou telle règle est souvent invoquée en justice pour établir la faute du navire en cas d'abordage.

COMMIS SUCCURSALISTE

Texte : Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 4 et 5.

Le commis succursaliste est un préposé terrestre de l'armateur, placé à la tête d'une succursale de la Compagnie et représentant cet armateur auprès des autorités administratives des ports de la succursale.

Tout contrat conclu et tous actes juridiques signés par le commis succursaliste sur la base des formulaires imprimés à en-tête de l'armateur engagent celui-ci.

Le commis succursaliste a qualité pour recevoir tous actes judiciaires ou extra-judiciaires adressés à l'armateur et relatifs aux opérations de la succursale. Il peut également recevoir les actes concernant les événements survenus dans les ports de la succursale ou qui donnent lieu à refuge dans l'un des ports de la succursale.

COMMISSION DE TRANSPORT

Textes : Code de commerce, art. L.132-3 à L.132-9

1. La commission de transport est le contrat par lequel une personne, le commissionnaire, conclut en son nom personnel mais pour le compte d'une autre personne, le commettant, les contrats nécessaires à la réalisation d'un transport. La qualité de commissionnaire n'est reconnue que si l'intermédiaire dispose de toute liberté dans le choix des voies et moyens.

2. L'accès à la profession de commissionnaire est réglementé par un décret du 5 mars 1990. Mais ce texte n'a aucune incidence sur le statut privé du commissionnaire, régi par le Code de commerce. Au plan interne, les commissionnaires sont regroupés au sein de la Fédération Française des Organismes-Commissionnaires de Transport (FFOCT), elle-même membre de la Fédération Internationale des Auxiliaires de Transport et Assimilés (FIATA).

3. Situation juridique du commettant

a) Le commettant donneur d'ordre doit présenter la marchandise dans des conditions lui permettant de supporter le voyage: conditionnement, emballage, marquage, étiquetage.

b) Il doit également payer le prix des services rendus par le commissionnaire. Ce dernier dispose, à cet égard, de deux garanties de paiement :

– Le droit de rétention.

– Le privilège de l'article L.132-2 du Code de commerce. Selon ce texte : « Le commissionnaire a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent, pour toutes ses créances de commission sur son commettant, même nées à l'occasion d'opérations antérieures. Dans la créance privilégiée du commissionnaire sont compris, avec le principal, les intérêts, commission et frais accessoires ».

4. Situation juridique du commissionnaire

a) Comme un mandataire (Code civil, art. 1984 et s.), le commissionnaire doit exécuter sa mission dans le respect des instructions données par le client et préserver les intérêts de ce dernier.

b) Responsabilité du commissionnaire :

– Le commissionnaire est d'abord responsable, envers le commettant, de son fait personnel de la même manière qu'un mandataire.

– Surtout, le commissionnaire est responsable du fait des intermédiaires auxquels il s'est adressé (Code de commerce, art. L.132-6) : sous-commissionnaires, transporteurs, etc. Mais, d'une part, le contrat de commission peut valablement contenir des clauses limitant ou excluant la responsabilité du commissionnaire du fait des intermédiaires. D'autre part, même s'il n'existe pas de clause de cette nature, le commissionnaire ne peut pas être rendu plus responsable que ne le serait l'intermédiaire auquel il a fait appel. En conséquence, si l'intermédiaire peut faire état d'un mécanisme de limitation de responsabilité, d'origine légale ou réglementaire, ou d'une cause d'exonération totale (tel est le cas du transporteur maritime de marchandises, par exemple : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27), le commissionnaire en bénéficiera par ricochet.

5. Exercice des actions en responsabilité

a) Action du client contre le commissionnaire. Il s'agit d'une action contractuelle classique. Le client invoquera la responsabilité du fait personnel du commissionnaire ou sa responsabilité du fait des substitués. L'action se prescrit par un an. Le commissionnaire ne peut invoquer à son profit la fin de non-recevoir de l'article L.133-3 du Code de commerce, ce texte étant spécial au voiturier.

b) Action du commissionnaire contre les substitués. Le commissionnaire qui a indemnisé son client dispose d'un recours contre les intermédiaires auxquels il a fait appel. L'exercice de cette action varie selon la nature du contrat conclu avec le substitué : commission, transport...

c) Action du client contre les substitués. Dans le cadre d'une commission de transport terrestre (le commissionnaire ayant fait appel à un transporteur terrestre), la lettre de voiture forme un contrat entre tous les intéressés : expéditeur, destinataire, commissionnaire, transporteur (Code de commerce, art. L.132-8). En revanche, dans une commission de transport maritime, la jurisprudence estime que le client ne peut pas agir contre un substitué avec qui il n'a pas conclu de contrat, le connaissement n'étant pas une lettre de voiture. Dès lors, l'expéditeur, non partie au connaissement, ne peut agir que contre le commissionnaire; le destinataire, porteur du connaissement, agira contre le transporteur maritime.

COMMISSIONNAIRE AGRÉÉ EN DOUANE

1. Le commissionnaire agréé en douane est un intermédiaire faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités en douane, à titre principal ou en complément d'une autre activité principale. La commission en douane peut ainsi être le fait d'un transitaire, d'un commissionnaire de transport. C'est pourquoi, en pratique, on utilise indifféremment ces termes pour qualifier le commissionnaire agréé en douane. Cette confusion est fâcheuse car les questions de responsabilité ne sont pas les mêmes selon l'activité exercée par l'intéressé.

2. La profession de commissionnaire agréé en douane est soumise à un agrément délivré par le Ministre de l'Economie, des finances et du budget, sur proposition du Directeur général des douanes et après avis d'un Comité consultatif (Code des douanes, art. 87). Le commissionnaire agréé doit être inscrit au Registre du commerce et des sociétés.

3. Le statut juridique du commissionnaire agréé est celui d'un mandataire (Code civil, art. 1984 et s.). A ce titre, il doit respecter les instructions de son client, apporter à sa mission toutes les diligences nécessaires et rendre compte à son mandant.

4. La rémunération du commissionnaire agréé est aujourd'hui débattue avec le client, depuis la suppression, le 1^{er} janvier 1987, des honoraires d'agréés en douanes (HAD). Il n'est cependant pas interdit aux parties de s'y référer. Conformément à l'article 1999 du Code civil, le client doit rembourser au commissionnaire les avances et frais que celui-ci a faits pour

l'exécution du mandat, ce qui comprend, notamment, les droits et taxes douanières ainsi que les vacations débitées par la douane en raison de vérifications ou visites, ou les frais de transport préalable aux opérations de douane. La créance du commissionnaire agréé bénéficie du privilège institué par l'article L.132-2 du Code de commerce au profit des commissionnaires en général. En outre, en sa qualité de déclarant, le commissionnaire agréé est subrogé au privilège de l'Administration des douanes (Code des douanes, art. 381).

5. Responsabilité civile.

a) La responsabilité du commissionnaire agréé envers son client, de nature contractuelle, repose sur la faute qui lui est imputable dans l'accomplissement de sa mission, conformément au droit commun du mandat (Code civil, art. 1992).

b) Le commissionnaire est également personnellement responsable, envers la douane, du paiement des taxes et droits exigibles en cas de déclarations inexactes ou fausses effectuées par son client. Il dispose toutefois d'un recours contre ce dernier en remboursement des pertes essuyées à l'occasion de sa gestion, sans faute de sa part.

c) Il arrive souvent que le commissionnaire agréé fasse exécuter par un confrère les opérations qu'il était chargé d'effectuer pour le client. Le premier commissionnaire est alors qualifié de « commissionnaire traitant », le second, de « commissionnaire exécutant ». Le commissionnaire exécutant dispose d'une action en remboursement contre le commissionnaire traitant. En cas de défaillance de ce dernier, les tribunaux lui accordent également une action directe contre le client du commissionnaire traitant. Cette action directe est ouverte alors même que le client n'a pas été informé de la substitution, tant qu'il ne l'avait pas formellement interdite. L'exercice de l'action directe est subordonnée à l'absence de faute grave de la part du substitué.

6. Responsabilité pénale.

Le commissionnaire agréé (traitant ou exécutant, selon le cas) est personnellement responsable au plan pénal, envers la douane, des erreurs ou omissions relevées dans ses déclarations, même si l'origine de l'infraction est imputable au client. Jugé que seul un cas de force majeure pourrait exonerer le commissionnaire agréé.

COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊTS

En matière d'avaries communes, la communauté d'intérêts consiste dans l'union formée entre le navire et la cargaison. Le sacrifice consenti par

le capitaine ou la dépense faite doit l'avoir été dans le but de sauvegarder cet intérêt commun (Règles d'York et d'Anvers 1994, Règle A. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 24). Les intérêts unis ou communs contribueront de la sorte à l'avarie, qu'ils soient sacrifiés ou sauvés.

Par exception, la communauté d'intérêts peut ne jouer que dans un sens. Ainsi :

– Certains biens ne contribuent pas s'ils sont sauvés mais peuvent réclamer une contribution s'ils sont sacrifiés (Colis postaux, effets et bagages de l'équipage et des passagers).

– D'autres contribuent s'ils sont sauvés mais ne peuvent rien réclamer en cas de sacrifice (Marchandises pour lesquelles aucun connaissance n'a été établi alors qu'il aurait fallu le faire, marchandises irrégulièrement chargées en pontée).

⇒ AVARIES COMMUNES

COMPLAISANCE (PAVILLON DE)

Expression servant à désigner la fictivité du lien unissant un navire à l'Etat dont il arbore le pavillon, ce lien n'étant recherché que pour des considérations sociales ou fiscales. La pratique des pavillons de complaisance est très fréquente, bien qu'elle contrevienne aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (Montego Bay, 10 décembre 1982) selon lesquelles « Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire » (Art. 91-1 *in fine*).

COMPROMIS D'AVARIES COMMUNES

Le compromis d'avaries communes est un document délivré par l'armateur aux réceptionnaires des marchandises, avant livraison de celles-ci, et par lequel il leur demande de s'engager à régler le coût de l'avarie commune à concurrence de la contribution définitive qui sera mise à leur charge par le dispacheur dans le règlement définitif.

Le Lloyd's Average Bond est le compromis le plus fréquemment utilisé dans la pratique. L'Association française des dispacheurs a également mis au point une formule de compromis d'avaries communes.

Le compromis est signé par le réceptionnaire ou son assureur-facultés avant d'être remis à l'armateur ou au dispacheur, accompagné des pièces justificatives de la valeur des marchandises.

⇒ AVARIES COMMUNES

COMPTE D'ESCALE

Le compte d'escale est le document comptable établi par un consignataire de navire et récapitulant l'ensemble des frais exposés pour les besoins du navire au port d'escale.

La créance née du compte d'escale au profit du consignataire n'est pas privilégiée au sens des privilèges maritimes institués par l'article 31 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. En outre, n'étant pas commissionnaire, le consignataire ne saurait invoquer le privilège de l'article L.132-2 du Code de Commerce.

CONDUITE (NAVIRE)

La conduite d'un navire consiste dans l'ensemble des opérations administratives que le capitaine est tenu d'accomplir au départ ou à l'arrivée du navire, auprès des autorités du port.

La conduite du navire peut également être effectuée par l'armateur lui-même, un commis succursaliste ou un courtier interprète et conducteur de navires.

CONDUITE EN DOUANE

La conduite en douane consiste dans l'obligation faite à l'importateur ou à l'exportateur d'une marchandise de la présenter dans un bureau de douane en vue de l'accomplissement des formalités requises.

La conduite peut être effectuée par le propriétaire de la marchandise. Elle est, le plus souvent, le fait des commissionnaires en douane agréés agissant pour le compte du propriétaire.

CONFÉRENCES MARITIMES

Les Conférences maritimes (en anglais : *Rings*) sont des groupements d'armateurs agissant sur les mêmes lignes maritimes et formés dans le but d'y rationaliser la concurrence, notamment en établissant des taux de fret semblables. De tels groupements, très nombreux, empruntent les formes juridiques les plus variées. Ils sont qualifiés de conférences « ouvertes » lorsque tout armateur, exploitant sur les mêmes lignes, peut en faire partie; ils sont appelés conférences « fermées » lorsque des conditions d'entrée strictes sont requises de l'armateur candidat.

Sous la pression des pays en voie de développement, la CNUCED a adopté, le 6 avril 1974, un Code de conduite des conférences maritimes en vue de réguler ces ententes. A l'échelon européen, le Règlement n° 4556/86 du 31 décembre 1986 a étendu aux transports maritimes l'application des articles 85 et 86 du Traité de Rome sanctionnant les pratiques anticoncurrentielles.

CONGESTION PORTUAIRE

La congestion portuaire est un phénomène d'encombrement d'un port ne permettant pas à un navire d'accéder directement à son poste à quai. La congestion portuaire exerce une incidence capitale en matière d'affrètement au voyage dans la mesure où elle retarde le moment où le navire peut procéder aux opérations de chargement ou de déchargement. A cet égard, les chartes-parties peuvent contenir deux types de clauses déterminantes :

– Clauses « Berth » (« Poste à quai ») : le navire est considéré comme arrivé, et donc prêt à opérer, lorsqu'il est parvenu à son poste à quai. Les délais d'attente liés à la congestion portuaire sont, dès lors, à la charge du fréteur.

– Clauses « Port » (« Port ») : le navire est considéré comme arrivé dès qu'il est entré dans la zone commerciale du port, avant même d'avoir atteint son poste à quai. Les staries commençant à courir dès ce moment, les délais d'attente sont à la charge de l'affréteur.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, STARIES

CONNAISSEMENT

Textes : Convention de Bruxelles du 25 Août 1924.

Règles de Hambourg 3.1 Mars 1978, art. 14 et s.

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 18 et s.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 33 et s.

Le connaissance (en anglais : « *Bill of lading* » ou « B/L ») est un document délivré par un armateur, attestant de la réception des marchandises à bord du navire.

1. Fonctions.

a) Historiquement, la première fonction du connaissance, appelé encore « Police de chargement » ou « Reconnaissance des marchandises chargées dans le vaisseau », a été de constituer un reçu de la marchandise.

b) Le développement du commerce maritime international a conduit à

conférer au connaissement une seconde fonction: celle d'être un titre représentatif de la marchandise qui s'y trouve décrite. De ce fait, le connaissement est devenu un titre négociable.

c) Enfin, dans le cadre d'un contrat de transport maritime, le connaissement constitue le titre faisant preuve de ce contrat.

2. Structure.

Les connaissements sont, aujourd'hui, des documents standardisés, comportant au recto les conditions générales du contrat et, au verso, les conditions particulières, matérialisées par une série de cases à remplir compte tenu du transport à effectuer. Y figurent :

– Les mentions relatives aux parties : chargeur, transporteur. La désignation du destinataire ne s'y trouve que si le connaissement est nominatif.

– Les mentions relatives à la marchandise : marques, numéros, nombre de colis ou pièces, quantité, poids ou volume. Ces indications sont fournies par le chargeur. L'état et le conditionnement apparents de la marchandise sont constatés par le transporteur.

– Le montant du fret.

– La date et le lieu d'émission.

– Le nombre d'originaux.

– La signature des parties. La signature du chargeur n'est plus obligatoire (Décret du 31 décembre 1966, art. 37 al. 2) mais elle demeure, en pratique, utile dans la mesure où elle atteste que le chargeur a eu connaissance des clauses du contrat qui dérogeraient au droit commun (Ex. : une clause compromissoire, une clause attributive de juridiction).

Lorsque le transport est soumis aux Règles de Hambourg du 31 mars 1978, le connaissement doit, en outre, contenir :

– L'indication du port de chargement et de déchargement.

– La mention que le transport est soumis aux dispositions de la Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

– L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée.

– La date ou le délai de livraison des marchandises si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties.

– La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles, sont fixées d'un commun accord entre le transporteur et le chargeur.

3. Délivrance.

La délivrance du connaissement par le transporteur n'a lieu que si le chargeur en fait la demande. On distingue, à cet égard :

– Le connaissement « Reçu pour embarquement » (*Received for*

shipment), attestant seulement de la prise en charge de la marchandise. Au regard des Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 15) et du droit interne français (Loi du 18 juin 1966, art. 15), un tel connaissance rend désormais le transporteur responsable des dommages subis par la marchandises.

– Le connaissance « Embarqué » (*Shipped on board*), faisant preuve, en outre, du chargement effectif de la marchandise. Seul ce connaissance déclenche la responsabilité du transporteur lorsque le transport est soumis à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Un connaissance « Reçu pour embarquement » peut être transformé en connaissance « Embarqué » par l'apposition de cette mention sur le document.

4. Circulation.

Titre représentatif de la marchandise, le connaissance permet de réaliser des opérations juridiques sur celle-ci (Ex. : vente de marchandise « flottante »). Il doit donc pouvoir circuler facilement. A cet égard, le connaissance apparaît comme un titre négociable dont le mode de circulation dépend de la façon dont il a été rédigé (Décret du 31 décembre 1966, art. 49) :

– Connaissance au porteur : il circule par simple tradition manuelle et le dernier porteur légitime pourra prendre livraison de la marchandise.

– Connaissance à ordre : sa circulation s'effectue par voie d'endossement, comme une lettre de change. Le dernier endossataire sera considéré comme le destinataire.

– Connaissance nominatif ou à personne dénommée : ce connaissance indique le nom du destinataire. Il ne peut se transmettre que selon les formes civiles de la cession de créance (C. civ., art. 1690).

5. Force probante.

Dans les relations chargeur/transporteur, le connaissance constitue une présomption simple de la réception, par le transporteur, des marchandises qui y sont décrites. Le transporteur peut donc faire la preuve contraire.

Dans les relations entre le transporteur et les tiers porteurs du connaissance (Destinataire), cette preuve contraire n'est plus admise. La présomption devient irréfragable (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3-4. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 16-3. Loi du 18 juin 1966, art. 18 al. 2).

6. Réserves au connaissance. v. ce mot.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

CONNAISSMENT DE CHARTE-PARTIE

1. Le connaissance de charte-partie est un connaissance délivré après la mise à bord de marchandises sur un navire qui a fait l'objet d'un affrètement. Sa délivrance relève de la gestion commerciale du navire. Elle est donc le fait du fréteur dans l'affrètement au voyage (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 7).

2. Dans l'affrètement au voyage, l'émission d'un connaissance par le fréteur n'a pas pour conséquence de transformer le contrat en contrat de transport. Deux situations doivent être distinguées :

– Les relations entre fréteur et affréteur ne sont nullement modifiées. Seules s'appliquent les dispositions du contrat d'affrètement. Le connaissance ne constitue qu'un simple reçu des marchandises.

– Les relations entre le fréteur et le tiers destinataire, en revanche, sont régies par les règles du contrat de transport. Le fréteur prend la qualité de transporteur à l'égard des tiers porteurs du connaissance (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 1-b.- Règles de Hambourg du 31 mars.1978, art. 2-3. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 17).

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

CONNAISSMENT DE GROUPAGE

Le connaissance de groupage est un document établi, sur un imprimé fourni par le transporteur, par une personne ayant procédé au groupage des marchandises (Commissionnaire, transitaire). Le groupeur y figure en qualité de chargeur et le dégroupé, à l'arrivée, y apparaît comme destinataire. Le connaissance de groupage remplit les mêmes fonctions probatoires qu'un connaissance ordinaire (Reçu, preuve du contrat de transport). Mais, il ne représente pas la marchandise et ne peut donc servir de document dans une vente commerciale.

CONNAISSMENT DIRECT

Un connaissance direct est un connaissance destiné à couvrir de bout en bout, soit un transport exclusivement maritime mais réalisé par plusieurs transporteurs successifs, soit un transport mixte (en partie maritime et en partie terrestre, fluvial ou aérien). Un tel connaissance engage solidairement tous les transporteurs s'il sert à constater la prise en charge de la marchandise par chacun d'eux.

Le connaissance direct doit être distingué du document de transport combiné (ou multimodal), émis généralement par un commissionnaire de transport, organisateur de transport multimodal. Le titulaire du document n'a d'action que contre le commissionnaire.

CONNAISSEMENT FIATA

Le connaissance FIATA est un document de transport combiné négociable, établi par la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés. Il est émis par un transitaire qui devient ainsi transporteur dans ses relations avec son client cependant qu'il demeure chargeur au regard du transporteur maritime.

CONNAISSEMENT NET

Le connaissance net (*Clean Bill of lading*) est un connaissance sur lequel le transporteur n'a formulé aucune réserve concernant les indications relatives à la marchandise telles que fournies par le chargeur.

⇒ RÉSERVES (AU CONNAISSEMENT)

CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

Textes : Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 14 et 15.

Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 20.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 52.

Le consignataire de la cargaison est le mandataire salarié des ayants-droit à la marchandise. Dans le cadre d'un contrat de transport, il représente le destinataire.

1. Fonctions.

Le consignataire de la cargaison a pour mission principale de prendre livraison de la marchandise pour le compte de l'ayant droit; à ce titre, il doit, en cas de nécessité, prendre des réserves contre le bord en cas de dommages ou de pertes. Il peut, en outre, être amené à payer le fret quand il est encore dû.

2. Responsabilité.

La responsabilité du consignataire de la cargaison est calquée sur celle de l'entrepreneur de manutention. En conséquence :

a) S'il effectue des opérations de manutention, il est responsable des dommages dûs à sa faute.

b) S'il est amené à conserver des marchandises sous sa garde, il est présumé responsable des dommages. Il s'exonère de cette responsabilité en prouvant que le dommage provient :

- d'un incendie ;
- d'événements qui ne lui sont pas imputables ;
- de grèves, lock-out, ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- d'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage de la marchandise ;
- d'un vice propre de la marchandise.

La réparation due par le consignataire ne peut dépasser les montants fixés, pour le transporteur, par l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (pour les marchandises) et par l'article 43 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 (pour les bagages), sauf en cas de faute intentionnelle ou inexcusable commise par lui ou en cas de déclaration de valeur.

3. Contentieux.

L'action contre le consignataire de la cargaison se prescrit par un an à compter du jour où la marchandise lui a été remise.

En matière internationale, les contrats et les actes du consignataire sont régis par la loi du port où il opère.

CONSIGNATAIRE DU NAVIRE

Textes : Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 11 à 13.

Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 16 à 19.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 49 et 51.

Le consignataire de navire (ou de la coque) est un mandataire salarié de l'armateur, choisi par ce dernier dans les ports où la compagnie ne possède pas de succursale.

1. Fonctions.

De manière générale, le consignataire du navire effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même. Ainsi peut-il procéder, au départ, à la réception et, à l'arrivée, à la livraison des marchandises. Selon les statuts de la Fédération des Agents Consignataires et Agents Maritimes de France (FACAM), il a pouvoir pour « négocier les contrats de transports, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets, émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tous contrats relatifs aux opérations annexes ». Lorsqu'il

pourvoit aux besoins normaux du navire, le consignataire dispose d'une créance contre l'armateur. Cette créance est assortie du privilège institué par l'article 31-6° de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut du navire et autres bâtiments de mer.

Le consignataire du navire peut également recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions.

Il peut enfin se voir notifier tous actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir.

2. Responsabilité.

La responsabilité du consignataire de navire varie selon la nature des activités qu'il est appelé à exercer.

a) Pour les pertes ou avaries subies par les marchandises que le consignataire garde ou manutentionne, sa responsabilité est calquée sur celle de l'entrepreneur de manutention. Dès lors :

– S'il effectue des opérations matérielles de manutention, il est responsable des dommages dûs à sa faute.

– S'il procède à la réception et à la reconnaissance des marchandises, à leur garde ou à leur délivrance, il est présumé responsable et ne peut s'exonérer que par la preuve que le dommage provient de l'un des « cas exceptés » de l'article 53-b de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (incendie ; fait constituant un événement qui ne lui est pas imputable ; grèves, lock-out ou entraves apportées au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou totalement ; faute du chargeur, vice propre de la marchandise).

b) Pour les autres opérations effectuées aux lieu et place du capitaine pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, il est responsable dans les termes du droit commun, en sa qualité de mandataire (C. civ., art. 1992).

En tout état de cause, la réparation due par le consignataire du navire ne peut dépasser les montants fixés, pour le transporteur, par l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 (pour les marchandises) ou par l'article 43 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 (pour les bagages), sauf en cas de faute intentionnelle ou inexcusable ou de déclaration de valeur.

3. Contentieux.

L'action contre le consignataire du navire se prescrit par un an. En matière internationale, les contrats ou les actes du consignataire du navire sont régis par la loi du port où il opère.

CONSIGNATION (MARCHANDISE)

La consignation est une mesure consistant dans le dépôt d'une marchandise en mains tierces, dans l'attente d'un paiement par son ayant droit.

La consignation se révèle très utile pour l'armateur qui ne dispose pas de droit de rétention à bord du navire. Tel est le cas du frêteur au voyage ou du transporteur (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 3 et 48). La marchandise débarquée est consignée sur autorisation du président du tribunal statuant par voie d'ordonnance sur requête. La vente, si elle doit avoir lieu, est autorisée par ordonnance de référé. L'ayant droit à la marchandise peut obtenir mainlevée de la mesure en fournissant caution.

CONSTRUCTION (NAVIRE)

Textes : Loi n° 67- 5 du 3 janvier 1967, art. 5 à 9.

Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 5 et 6.

La construction d'un navire peut, juridiquement, s'effectuer selon deux modalités : à l'économie, à l'entreprise (ou au forfait ou pour compte).

Construction à l'économie

Dans ce cas de figure, le propriétaire construit lui-même son navire ou le fait construire par des ouvriers engagés à cet effet, avec des matériaux achetés par ses soins. Il n'y a pas de contrat de construction. Le propriétaire doit déclarer la construction à l'autorité administrative compétente sauf si le navire ne dépasse pas dix tonneaux (Décret préc., art. 5 et 6).

Construction à l'entreprise

L'armateur conclut un contrat de construction avec un chantier naval. Malgré son nom, ce contrat s'analyse en une vente à livrer. Si le navire ainsi construit dépasse dix tonneaux de jauge brute, le constructeur doit en faire la déclaration à l'autorité administrative compétente.

1. Obligations du constructeur.

Comme un vendeur, le constructeur est tenu de deux obligations principales : délivrance, garantie.

a) Délivrance. Elle s'opère lors du transfert de propriété qui, lui-même, se réalise avec la recette du navire après essais (Loi préc., art. 6). Le contrat peut cependant prévoir un transfert progressif de la propriété, au fur et à mesure de l'achèvement du navire.

b) Garantie. Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette de celui-ci sans réserves par le client (Loi préc., art. 7). Comme tout professionnel, le constructeur est censé avoir connu le vice. L'action en garantie se prescrit par un an; le délai commence à courir à partir de la découverte du vice.

2. Obligations de l'acheteur.

L'acheteur doit payer le prix. Il s'en acquitte soit lors de la livraison, soit par acomptes successifs lors de la construction. Pour se prémunir contre une défaillance du constructeur, l'acheteur, qui ne serait qu'un simple créancier, peut convenir d'un transfert progressif de la propriété ou se faire consentir une hypothèque sur le navire en construction (Loi préc., art. 45).

CONTAINER YARD

La clause « Container Yard » (CY) se rencontre fréquemment dans le connaissance émis à l'occasion du transport de conteneurs. Elle signifie que le lieu de livraison du conteneur se trouve situé sur la zone portuaire réservée à son entreposage, après déchargement. La clause ne préjuge cependant pas du moment de la livraison.

⇒ LIVRAISON (Marchandises), TRANSPORT (Marchandises)

CONTENEUR

1. Le conteneur (en anglais : *container*) est une caisse ou « boîte » de dimensions normalisées, employée pour le transport de marchandises diverses. Selon la nature de la marchandise destinée à y être logée, les conteneurs sont de structure différente. Les plus couramment utilisées ont une longueur de vingt pieds (6,058 mètres) ou quarante pieds (12, 19 mètres). Une Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC 1972) tend à assurer un maximum de sécurité lors de la manutention et du transport des conteneurs.

Lorsqu'un conteneur est livré au transporteur avec son chargement complet, il est appelé FCL (« *Full container load* »). Si des marchandises en provenance d'expéditeurs divers sont empotées dans un même conteneur, celui-ci est dit LCL (« *Less than container load* »).

2. Le développement du transport de marchandises par voie de conteneurs a conduit à modifier de façon substantielle les règles juridiques applicables.

a) En droit interne français, le chargement en pontée est autorisé notamment si le chargeur y a expressément consenti. Mais ce consentement est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 22). De ce fait, les clauses de non responsabilité qui

pouvaient être régulièrement insérées au connaissement en cas de pontée autorisée redeviennent interdites (Loi préc., art. 30).

b) En droit international, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, telle que modifiée par le Protocole du 23 février 1968, dispose : « Lorsqu'un cadre ou une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considérée comme un colis ou une unité... En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité » (Art. 4-5-c). Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 6 par. 2) ont adopté une solution analogue. C'est également en ce sens que se prononce la jurisprudence, en droit interne, malgré l'absence de dispositions semblables.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

CONTRAT D'AFFRÈTEMENT

⇒ AFFRÈTEMENT

CONTRAT DE COMMISSION

⇒ COMMISSION DE TRANSPORT

CONTRAT DE CONSTRUCTION

⇒ CONSTRUCTION (Navire)

CONTRAT DE CROISIÈRE

⇒ CROISIÈRE MARITIME

CONTRAT DE MANUTENTION

⇒ ENTREPRISE DE MANUTENTION

CONTRAT DE PASSAGE

⇒ TRANSPORT (passager)

CONTRAT DE REMORQUAGE

⇒ REMORQUAGE

CONTRAT DE TRANSIT

⇒ TRANSITAIRE

CONTRAT DE TRANSPORT

⇒ TRANSPORT (Marchandises), TRANSPORT (Passager)

CONTRAVENTION DE GRANDE VOIRIE

La grande voirie s'applique à l'ensemble des dépendances du domaine public, à l'exception des voies publiques routières. En matière maritime, les éléments du domaine public maritime affectés aux besoins de la navigation relèvent de la grande voirie (Ex. : Bouées).

Tout fait matériel compromettant la conservation ou l'usage de ces éléments est constitutif d'une contravention de grande voirie dont la connaissance relève de la compétence du juge administratif.

Selon l'article L.321-1 du Code des Ports Maritimes : « Les contraventions en matière de grande voirie, telles qu'anticipations, dépôts et toutes espèces de détériorations commises dans les ports maritimes sont constatées, réprimées et poursuivies par la voie administrative ».

CONTRE-LETRE D'INDEMNITÉ

⇒ LETTRE DE GARANTIE

CONTRESURESTARIES

Les contresurestaries sont un délai supplémentaire, parfois accordé par le fréteur au voyage après dépassement des surestaries, lorsque l'affréteur n'a pas pu charger toute la marchandise dans les délais impartis par la charte. Ce délai supplémentaire donne lieu au paiement d'une somme encore plus élevée que celle due en cas de surestaries. Les contresurestaries sont parfois appelées sursurestaries.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

CONTRIBUTION AUX AVARIES COMMUNES

La contribution aux avaries communes est une technique permettant de répartir entre tous les intérêts engagés dans une expédition maritime (navire,

marchandises), les conséquences financières d'un sacrifice ou d'une dépense, décidés par le capitaine en vue de sauver l'ensemble de l'expédition.

⇒ AVARIES COMMUNES

COPROPRIÉTÉ DE NAVIRE

Textes : Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 11 à 30.

Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 7 à 9.

1. La copropriété de navire constitue une forme originale d'exploitation de celui-ci : plusieurs personnes (les quirataires) achètent en commun un navire qui se trouve divisé en autant de parts (quirats) sur lesquelles elles disposent d'un droit réel. En conséquence, l'acte constitutif de la copropriété doit être rédigé par écrit, à peine de nullité (Loi préc., art. 10). La fiche matricule du navire porte le nom des copropriétaires avec l'indication de leurs parts ou de leurs quotas (Décret préc., art. 91-2°).

2. Le fonctionnement de la copropriété se rapproche de celui d'une société.

a) Le fonctionnement de la copropriété obéit à la loi de la majorité (Loi préc., art. 11). La minorité dispose de mesures de protection : elle peut agir en nullité des décisions si elles sont entachées d'un vice de forme ou si elles ont été prises dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité (Loi préc., art. 12).

b) L'administration de la copropriété est confiée à un ou plusieurs gérants, personnes physiques ou morales, copropriétaires ou non (Loi, art. 14). La nomination du gérant doit être publiée, faute de quoi tous les copropriétaires sont réputés gérants (Loi, art. 15).

Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission au nom de la copropriété en toutes circonstances. Toute limitation contractuelle de ses pouvoirs est sans effet à l'égard des tiers (Loi, art. 17).

Il ne peut cependant hypothéquer le navire qu'avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire (Loi, art. 25). S'il y a plusieurs gérants, ils doivent agir d'un commun accord.

Les gérants copropriétaires sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété. S'ils sont étrangers à la copropriété, il doit être stipulé que des copropriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables; à défaut, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables (Loi, art. 20).

c) Les copropriétaires doivent contribuer, au prorata de leurs intérêts

dans le navire, aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant (Loi, art. 19).

Les copropriétaires non gérants sont tenus indéfiniment des dettes de la copropriété à proportion de leurs intérêts dans le navire. Mais il peut être stipulé qu'ils ne seront tenus des dettes sociales qu'à concurrence de leurs intérêts ou qu'ils seront tenus solidairement (Loi, art. 20).

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes nées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation. Il peut également hypothéquer sa part.

Les copropriétaires membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part.

3. La copropriété de navire prend fin par la vente forcée du navire aux enchères, par sa licitation volontaire ou par décision de justice. La perte du navire met également fin au groupement, ainsi que les causes de dissolution prévues dans l'acte constitutif.

COQUE NUE

Variété de contrat d'affrètement dans laquelle le navire mis à la disposition de l'affréteur pour un temps défini n'est ni armé ni équipé, ou incomplètement armé et équipé.

⇒ AFFRÈTEMENT COQUE NUE

COTE (NAVIRE)

La cote d'un navire est un système de notation particulier permettant de connaître l'état réel du bâtiment. Le terme tend aujourd'hui à être remplacé par celui de classification. La cote d'un navire lui est attribuée par une société de classification.

COURTIER

Le courtier est un intermédiaire dont la mission est de mettre en relation deux personnes désireuses de conclure un contrat. En droit maritime, l'on distingue :

– Le courtier d'affrètement, servant d'intermédiaire entre un fréteur et un affréteur. La fonction de courtier d'affrètement est libre.

– Le courtier interprète et conducteur de navires. Ce courtier disposait d'un monopole, sur la place où il était nommé, pour servir de truchement aux capitaines étrangers et accomplir les formalités liées à la conduite en douane (C.com., art.L.131-2). Ce monopole a été supprimé par la loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001. Selon l'article 1 de cette loi : « Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont librement effectués par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine ».

CRÉDIT DOCUMENTAIRE

1. Selon les Règles et Usances Uniformes (RUU), le crédit documentaire consiste dans « tout arrangement, quelle qu'en soit la dénomination ou description, en vertu duquel une banque (banque émettrice) agissant à la demande et sur instructions d'un client (donneur d'ordre) ou pour son propre compte, est tenue d'effectuer un paiement à un tiers (vendeur bénéficiaire) ou à son ordre ou d'accepter et payer les effets de commerce tirés par le bénéficiaire, ou autorise une autre banque à effectuer ledit paiement ou à accepter et payer lesdits effets de commerce, ou autorise une autre banque à négocier, contre remise des documents stipulés, pour autant que les termes et conditions du crédit soient respectés » (Art. 2).

2. Le crédit documentaire est un usage commercial suivi dans toutes les ventes internationales. Le mécanisme général est le suivant : le vendeur demande à son acheteur d'être payé par crédit documentaire. Ce dernier s'adresse à sa banque pour obtenir l'ouverture d'un crédit au profit du vendeur. La banque (émettrice) notifie au vendeur le crédit ainsi ouvert. Très souvent, la banque émettrice charge une autre banque, située dans le pays où réside le vendeur, de réaliser le crédit (banque notificatrice). Lorsque le vendeur a reçu notification du crédit, il remet au banquier payeur (banque émettrice ou notificatrice, selon le cas) les documents au vu desquels le paiement sera effectué. Ces documents seront ensuite remis à l'acheteur contre remboursement du crédit.

3. Le crédit documentaire est dit révocable quand il peut être modifié ou révoqué à tout moment par la banque émettrice, de son propre chef ou sur instructions de l'acheteur. Il est irrévocable lorsque ni le donneur d'ordre ni la banque émettrice ne peuvent plus se rétracter. De son côté, la banque notificatrice peut confirmer le crédit : elle garantit la réalisation de l'opération et s'engage ainsi aux côtés de la banque émettrice.

4. Lorsque le crédit documentaire intervient à l'occasion d'une vente maritime internationale, le document présenté peut être un connaissement, une lettre de transport maritime, un document de transport multimodal.

Ces documents doivent :

- indiquer le nom du transporteur ou de l'opérateur multimodal et être signés par lui ou par un agent habilité.

- mentionner la mise à bord ou le chargement sur un navire dénommé.

- préciser les ports de chargement et de déchargement.

En cas de transbordement (ce qui est de règle dans les transports multimodaux), le crédit peut être consenti à condition que l'ensemble du transport soit couvert par un seul et même document.

En principe, le connaissement de charte-partie n'est pas autorisé par les RUU, à moins de stipulation contraire. En ce cas, le connaissement doit expressément indiquer qu'il est soumis à une charte-partie.

CROISIÈRE MARITIME

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 47 à 49.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 78 et 79.

1. Une croisière maritime est un voyage maritime au cours duquel il est fourni au passager (croisiériste), lors des escales, des services à terre (visites, excursions). Le contrat de croisière maritime s'établit, à peine de nullité, par la remise au passager d'un titre de croisière comprenant :

- un billet de croisière matérialisant le contrat de passage ;

- un carnet de croisière contenant les coupons correspondant, pour chaque escale, aux services à fournir à terre.

2. L'organisateur de croisière maritime (Agence de voyage, transporteur) est tenu de deux obligations :

a) Accomplir le programme prévu en ce qui concerne tant le voyage maritime proprement dit (navire, cabine, ports d'escale) que les services promis à terre lors des escales. Cette obligation de résultat ne cède que devant la preuve, par l'organisateur de la croisière, que le manquement provient de l'exécution du contrat de transport proprement dit. Le transporteur devient alors personnellement responsable. Si le transporteur est lui-même organisateur de la croisière, il lui appartient de prouver que les règles propres au contrat de passage l'exonèrent de toute responsabilité.

b) Garantir la sécurité des passagers et de leurs bagages. L'organisateur est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages, en quelque lieu où ce dommage survient (à bord ou au

cours d'une prestation à terre), sauf son recours éventuel contre le transporteur. Toutefois, si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur n'est responsable que dans les mêmes conditions qu'un transporteur de passagers. Notamment, le montant de la réparation est dû, dans les limites fixées par l'article 7 de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976.

DATA FREIGHT RECEIPT

Le *Data Freight Receipt* (DFR) est un document permettant la transmission, par procédé informatique, des données d'un connaissement. La livraison de la marchandise peut s'opérer sans présentation, par le destinataire, du titre de transport. Le Data Freight Receipt est un document non négociable.

La question reste entière de savoir si ce document peut constituer un document similaire du connaissement, formant titre pour le transport de marchandises par mer, au sens de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 - (Art. 1-b) et des Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 18).

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandise)

DAY

Selon les Règles d'interprétation des termes des chartes-parties au voyage (BIMCO 1993), le terme « Day » signifie une période de 24 heures consécutives, allant de 0 heure à 24 heures.

DÉCHARGEMENT

1. Opération matérielle consistant à enlever les marchandises du navire. Dans le cadre d'un affrètement au voyage, le déchargement incombe à l'affréteur (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art.9). C'est une obligation impérative du transporteur dans le contrat de transport maritime (Décret préc., art. 38).

2. Lorsque le transport est soumis à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, le déchargement constitue le terme de la responsabilité du transporteur (Art. 1-e). En droit interne français (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966), le déchargement peut aussi constituer la limite, dans le temps, de la

responsabilité du transporteur si le connaissement comporte une clause en ce sens (Livraison « sous palan », « à quai »). Une solution semblable doit pouvoir être admise lorsque le transport se trouve soumis aux Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 4).

3. Les opérations de déchargement sont, le plus souvent, effectuées par une entreprise de manutention. L'entrepreneur agit alors pour le compte de celui qui aura requis ses services: affréteur ou transporteur, selon le cas (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 50 et 52).

4. A l'occasion d'un contrat de transport de marchandises, les frais liés à l'opération de déchargement peuvent être mis à la charge de la marchandise. Tel est le sens de la clause F.I.O. (Free In and Out) insérée dans un connaissement.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, TRANSPORT (Marchandise)

DÉCHARGEMENT D'OFFICE

Stipulation insérée dans les chartes-parties ou les connaissements et permettant au fréteur ou au transporteur de procéder au déchargement de la marchandise aux frais et risques de l'ayant droit, en cas de retard de ce dernier à en prendre livraison.

DÉCHET DE ROUTE

Perte de poids ou de volume subie par la marchandise au cours du voyage maritime, en raison de sa nature propre (Ex. : tassement, dessiccation). Les textes en vigueur emploient également le terme de freinte en volume ou en poids (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4, § 2, litt. m) ou de freinte de route (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27, litt. f) . Le déchet de route constitue une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur.

La loi française précise que la freinte doit demeurer dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination. En cas de dépassement, le transporteur est responsable de la totalité de la perte constatée.

Le déchet de route se distingue du coulage autrefois réglementé par l'article 310 du Code de commerce. Le coulage consistait, pour les futailles, à avoir tellement coulé qu'elles en étaient vides ou presque vides; la marchandise délivrée était ainsi détériorée et le chargeur pouvait l'abandonner pour son fret (Laisse pour compte). Au contraire, en cas de déchet de route,

la marchandise parvient à l'état sain au port de destination, malgré la perte de poids ou de volume.

⇒ TRANSPORT (Marchandise)

DÉCLARATION DE VALEUR

La déclaration de valeur est la déclaration, effectuée par le chargeur, de la nature et de la valeur de la marchandise transportée. Une telle déclaration a pour conséquence d'élever la réparation due par le transporteur au montant de la valeur déclarée. Mais ce dernier peut toujours faire la preuve que la valeur réelle est inférieure à la valeur déclarée.

Pour être efficace, la déclaration de valeur doit être insérée dans le connaissement avant l'embarquement de la marchandise (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art.4). La loi française ajoute qu'une telle déclaration doit être acceptée par le transporteur (Loi n°66-420 du 18 juin 1966, art. 28).

La déclaration de valeur notifiée à un entrepreneur de manutention entraîne à son égard les mêmes conséquences (Loi préc., art. 54).

DÉDUCTION DU VIEUX AU NEUF

Texte : Règles d'York et d'Anvers 1994 (Règle XIII).

Cette expression désigne une règle technique des avaries communes selon laquelle il convient de déduire, des créances inscrites au compte du navire, l'enrichissement procuré à ce dernier par les réparations.

Selon la Règle XIII des RYA :

« Les réparations à admettre en avaries communes ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du "neuf au vieux" quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans; en pareil cas, la déduction sera de un tiers.

Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communications et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune ; en pareil cas, ces frais seront admis pour moitié ».

⇒ AVARIES COMMUNES

DÉLAI

⇒ RETARD

DÉLAI DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

⇒ STARIES

DÉLAISSEMENT

Texte : Code des assurances, art. L.173-13, L.173-20, L.173-21.

Le délaissement est un mode, particulier au droit maritime, de règlement de l'indemnité d'assurance: l'assuré reçoit l'intégralité de la somme assurée moyennant l'abandon à l'assureur de la propriété de la chose assurée (navire ou marchandise). Il existe ainsi deux formes de délaissement.

1. Le délaissement du navire.

Il peut être effectué dans les cas suivants:

- Perte totale.
- Réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée.
- Impossibilité de réparer.
- Défaut de nouvelles depuis plus de trois mois; la perte, en ce cas, est réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

2) Le délaissement des facultés.

Il peut s'opérer lorsque les marchandises sont:

- Perdues totalement.
- Perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur.
- Vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

Le délaissement des facultés est également possible en cas d'évènements affectant le navire lui-même. Ainsi en est-il :

– En cas d'innavigabilité du navire si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen de transport que ce soit, n'a pu commencer dans le délai de trois mois.

– En cas de défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

3. Effets du délaissement. Le délaissement opère transfert à l'assureur de la propriété des biens assurés, à charge pour lui de payer la totalité de la somme assurée. Mais l'assureur peut toujours refuser le transfert de propriété, sans préjudice du paiement de la somme assurée. Les polices d'assurance corps rappellent cette règle qui présente l'avantage, pour l'assureur, de ne pas devenir gardien du navire et donc responsable des dommages causés par celui-ci.

DÉLÉGATION DE FRET

La délégation de fret est une stipulation, généralement insérée dans un contrat d'hypothèque maritime, selon laquelle le fret produit par l'exploitation du navire sera délégué au créancier hypothécaire.

La délégation de fret consentie pour une durée supérieure à un an ou dont la prorogation peut aboutir à une pareille durée doit être faite par écrit et publiée pour être opposable aux tiers (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 10 al. 2).

DELIVERY ORDER

Le *delivery order* est un document, établi par la pratique, permettant l'enlèvement d'une partie d'une marchandise qui a circulé sous un connaissement unique. Le *delivery order* constitue une coupure du connaissement : il représente la marchandise décrite, une fois signé par le transporteur ou son représentant. Mais il n'emporte pas novation du connaissement en ce sens que le porteur du *delivery order* demeure toujours lié au transporteur par les clauses du connaissement lui-même.

DÉLIVRAISON

La livraison désigne la restitution du navire au terme d'un contrat d'affrètement à temps ou coque nue (Syn. : redélivrance. Anglais : *Redelivery*). La livraison donne lieu à visite contradictoire du navire pour vérifier qu'il est bien dans l'état où l'affréteur l'a reçu, sauf l'usure normale (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 29).

DÉLIVRANCE (MARCHANDISES)

La délivrance est l'opération matérielle consistant, pour le transporteur maritime, à remettre la marchandise à l'ayant droit. Elle marque le point de départ du délai de prescription annale des actions contre le transporteur (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3, § 6. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 58).

Un entrepreneur de manutention peut être chargé, pour le compte du navire, de procéder à la délivrance des marchandises (Décret préc., art. 80-b). Il en est de même du consignataire du navire (Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 16).

⇒ TRANSPORT (Marchandise)

DEMI-FRET

Sous l'empire de l'ancien Code de commerce (Art.288-3°), le demi-fret était une indemnité forfaitaire que l'affrèteur au voyage devait au fréteur lorsqu'il décidait de rompre le contrat avant commencement des opérations de chargement. Cette indemnité était également appelée « faux fret ».

Dans les textes actuels (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 13), l'affrèteur qui résilie le contrat avant tout commencement de chargement doit une indemnité correspondant au préjudice subi par le fréteur et au plus égale au montant du fret.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

DÉPENSES SUBSTITUÉES

Texte : Règles d'York et d'Anvers, Règle F.

En matière d'avaries communes, les dépenses substituées désignent des dépenses supplémentaires qui ne devraient pas, normalement, être bonifiées comme telles parce qu'elles n'ont pas été exposées en vue du salut commun, mais qui ont été faites en substitution d'une autre dépense qui, elle, aurait été bonifiée en avarie commune. Ainsi en est-il, par exemple, des dépenses de remorquage d'un navire, décidé par le capitaine, depuis le port de refuge vers un autre port mieux outillé pour effectuer des réparations.

Selon la règle F des Règles d'York et d'Anvers : « Toute dépenses supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par

d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée. »

⇒ AVARIES COMMUNES

DEPOSIT

Dans le droit des avaries communes, le deposit consiste dans un dépôt en banque exigé par l'armateur auprès des destinataires, avant de leur livrer les marchandises, en vue de garantir leur contribution à l'avarie commune. Selon la Règle 22 des Règles d'York et d'Anvers : « Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial au nom d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants, dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée, augmentée s'il y a lieu des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droits en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payable par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties ».

⇒ AVARIES COMMUNES

D.E.Q.

Texte : Incoterms 2000.

Le sigle DEQ est un Incoterm utilisé pour signifier « *Delivered Ex Quay duty paid* » (Rendu à quai droits acquittés ... port de destination convenu).

La vente DEQ est une vente maritime de marchandises dans laquelle le vendeur conserve à sa charge tous les coûts et risques du transport maritime jusqu'au quai du port de destination. Il supporte, en outre, le coût des formalités douanières d'exportation ainsi que les droits et taxes exigibles à l'importation.

DÉROUTEMENT

Le déroutement est un changement dans la route ordinaire d'un navire pour se rendre d'un port à un autre. La question du déroutement peut se

poser indifféremment en matière d'affrètement et en matière de transport. Dans les deux cas, le déroutement apparaît, de principe, comme fautif et engage la responsabilité de l'armateur s'il occasionne des dommages à la marchandise. Mais, dans l'affrètement au voyage, des dispositions particulières de la charte-partie peuvent autoriser de tels changements de route; en outre, le contrat peut libérer l'armateur des fautes du capitaine (Négligence clause). De même, dans le contrat de transport, les connaissements comportent des clauses définissant, de manière souple, la route habituelle du navire.

Le déroutement en vue de sauver des vies humaines ou des biens en mer constitue une cause d'exonération de responsabilité du transporteur (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4, § 4. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 5, § 6. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27).

Le déroutement peut affecter également un transport de passagers. L'article 70 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 dispose : « A défaut pour le transporteur d'avoir fait diligence, toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu ». Cette disposition n'est cependant pas impérative. Une disposition du contrat de passage pourrait l'écarter, sans permettre cependant au transporteur de se libérer de ses obligations essentielles.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, TRANSPORT (Marchandise), TRANSPORT (Passagers)

D.E.S

Texte : Incoterms 2000.

Le sigle DES est un Incoterm utilisé pour signifier « *Delivered Ex Ship* » (Rendu sur navire ... port de destination convenu).

La vente DES est une vente maritime de marchandises dans laquelle le vendeur supporte tous les coûts et risques du transport maritime jusqu'au point de déchargement usuel au port de destination. L'acheteur, pour sa part, supporte les frais de déchargement, ainsi que le coût des formalités de douane et le paiement des droits et taxes exigibles à l'importation.

DÉSARRIMAGE

Le désarrimage est le fait, pour une cargaison, de ne plus être munie de ses moyens de fixation à bord du navire. L'opération s'inscrit dans le cadre général du déchargement de la marchandise. Elle incombe de ce fait à

l'affréteur dans l'affrètement au voyage (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966) ou au transporteur (Décret préc., art.38). Une clause du connaissement peut faire peser les frais de l'opération sur la marchandise (Clause « F.I.O.S. »).

Le désarrimage accidentel de la cargaison en cours de transport peut, selon les circonstances de fait, être considéré comme constituant une faute nautique ou commerciale.

DESPATCH MONEY

La *despatch money* est une prime de célérité accordée par le fréteur à l'affréteur, dans un affrètement au voyage, lorsque l'affréteur a chargé ou déchargé la marchandise plus rapidement que prévu, libérant ainsi le navire plus tôt en vue d'autres opérations. Le montant de la *despatch money* est assez couramment fixé à la moitié du taux des surestaries.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

DESTINATAIRE

1. Le destinataire est la personne à qui doit être livrée la marchandise. Selon l'article 40 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, « le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée; c'est celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre ».

2. La situation juridique du destinataire est assez singulière dans le contrat de transport maritime de marchandises. En effet, bien que n'ayant pas conclu le contrat (sauf s'il se fait livrer à lui-même ses propres marchandises), il est, au premier chef intéressé par la bonne exécution du contrat qui fait naître, sur sa tête, des droits et des obligations. Notamment, il a le droit d'agir en responsabilité contre le transporteur en cas de pertes ou d'avaries subies par la marchandise; il peut être tenu du paiement du fret si celui-ci a été stipulé payable à destination, lorsqu'il accepte la livraison (Décret préc., art. 41, al. 2). La jurisprudence actuelle tend cependant à déclarer inopposable au destinataire les clauses du connaissement dérogoratoires au droit commun (Ex. : clauses attributives de juridiction), dans la mesure où elles n'ont pas été acceptées par lui au moment où il a reçu la marchandise.

⇒ TRANSPORT (Marchandise)

DESTINATAIRE RÉEL

Le destinataire réel est une personne non mentionnée dans le connaissance à personne dénommée, ou non endossataire d'un connaissance à ordre, ou qui ne présente pas elle-même le connaissance au porteur, et à qui, cependant, la marchandise sera, en définitive, remise (généralement par un intermédiaire, destinataire apparent). Malgré l'absence de lien de droit direct, la jurisprudence admet aujourd'hui le destinataire réel à agir contre le transporteur lorsqu'il est le seul à avoir subi le préjudice.

DESTINATION (PORT DE)

Le port de destination est celui dans lequel doit se rendre le navire pour y livrer une marchandise. La désignation du port de destination offre un intérêt particulier dans l'affrètement au voyage où le navire peut être amené à se rendre dans des ports très différents. La charte-partie contient, à cet égard, des dispositions particulières destinées à préserver la sécurité du navire (Port sûr., clause de glace...). Il arrive aussi que la charte-partie ne précise pas de port de destination déterminé, mais fixe seulement une zone géographique à l'intérieur de laquelle l'affréteur choisira le port de destination. Tel est le sens de la clause « Port as ordered » (Port aux ordres de l'affréteur ou « d'ordre »).

DEVIATION

Terme utilisé dans les droits britannique et américain pour désigner un déroutement non autorisé et donc fautif.

DISPACHE

La dispache est un document traduisant, en chiffres, la contribution due par un assureur en exécution de la Police. La dispache existe aussi bien en matière d'avaries particulières qu'en matière d'avaries communes.

DISPACHEUR

Le dispacheur est un spécialiste de l'assurance maritime, désigné par les assureurs dans le cadre d'une procédure d'avaries communes et dont la mission consiste à vérifier les conditions d'existence de celles-ci, à déterminer

les masses créancières et débitrices et à préciser les conditions de leur contribution. Le dispacheur est souvent assisté par des experts : les sapiteurs.

DOCKERS

Textes : Code des ports maritimes, art. L.511-1 à L.541-1 et R.511-1 à R.531-1.
Loi n° 92-496 du 9 juin 1992.

Les dockers sont les ouvriers salariés des entreprises de manutention, dont le travail consiste à exécuter les travaux de manutention de la marchandise lors du chargement et du déchargement du navire.

Initialement fixé par une loi du 6 septembre 1947, le statut des dockers a été profondément remanié par la loi précitée du 9 juin 1992. Les dockers sont classés en deux catégories :

– Ouvriers dockers professionnels. Ils sont soit mensualisés (c'est-à-dire liés à leur employeur par un contrat à durée indéterminée), soit intermittents (c'est-à-dire recrutés pour la durée d'une vacation ou pour une durée plus longue). Les intermittents sont tenus de se présenter régulièrement à l'embauche et d'accepter le travail qui leur est proposé.

– Ouvriers dockers occasionnels. Ils constituent une main-d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre de dockers professionnels intermittents. Ils ne sont donc pas tenus de se présenter à l'embauche.

DOCUMENT DE TRANSPORT COMBINÉ

Le document de transport combiné (ou multimodal) est un document émis par un entrepreneur ou organisateur de transport multimodal. En la forme, il s'apparente à un connaissement ordinaire.

Le document de transport combiné engage la responsabilité de son émetteur pour l'ensemble des phases nécessaires à l'acheminement de la marchandise. Cette responsabilité peut être identique quelle que soit la phase du parcours lors de laquelle le dommage s'est produit. Elle peut aussi varier selon le mode de transport à l'occasion duquel le dommage est survenu (Système « réseau »).

DOL

Le dol est une faute intentionnelle, commise avec l'intention de nuire. Envisagé dans le domaine du contrat, le dol entraîne une double conséquence :

1. S'il survient lors de la formation du contrat, il entraîne, en tant que vice du consentement, la nullité de celui-ci (C. civ., art. 1116) et la victime peut, en outre, obtenir réparation du préjudice subi.

2. Si le dol survient au cours de l'exécution du contrat, il constitue une cause d'aggravation de la responsabilité de son auteur. Ainsi, de façon générale, le dol fait échec aux clauses de non-responsabilité. Particulièrement, en droit maritime, la faute dolosive interdit de se prévaloir des limites de réparation prévues au profit :

– Du transporteur maritime de marchandises ou de ses préposés (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4 § 5. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 8. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28 et 44).

– Du transporteur de passagers (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 40).

– De l'entrepreneur de transport multimodal (Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international du 24 mai 1980).

– De l'entrepreneur de manutention (selon la jurisprudence).

– Des consignataires du navire ou de la cargaison, en raison de l'identité de leur responsabilité et de celle de l'entrepreneur de manutention (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

DROIT DE TIRAGE SPÉCIAL (DTS)

1. Le DTS est un étalon adopté, en matière internationale, pour évaluer le montant d'une dette. Juridiquement, le DTS est une monnaie de compte et non une monnaie de paiement.

La valeur du DTS est déterminée à partir d'un « panier de monnaies » où figurent les monnaies des pays, membres du Fonds monétaire international, considérés comme les plus actifs dans les échanges mondiaux; chacune de ces monnaies représente un certain pourcentage dans le panier.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2001, ces monnaies et leur pourcentage étaient les suivants :

Dollar américain :	42 %
Deutsche Mark :	19 %
Yen :	13 %
Livre sterling :	13 %
Franc français :	13 %

Depuis le 1^{er} janvier 2001, compte tenu de la mise en place de l'Euro, une décision technique du FMI a fixé ainsi qu'il suit le poids des monnaies composant le DTS :

Dollar américain :	45 %
Euro :	29 %
Yen :	15 %
Livre sterling :	11 %

Le DTS est coté, chaque jour, par le FMI (Bourse de Londres). Une fois connue sa valeur, il est aisé d'évaluer le montant de la dette considérée dont le paiement s'effectuera par conversion du DTS en telle ou telle monnaie nationale ou en Euro.

2. En droit maritime, la référence au DTS est fréquente :

a) Responsabilité du propriétaire de navire (Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, Londres, 19 novembre 1976) :

– Créances pour mort ou lésions corporelles (Art. 6-1-a) :

• 333 000 DTS pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

• Pour un navire dont la jauge est supérieure à 500 tonneaux, il faut ajouter au chiffre précédent :

- 500 DTS pour chaque tonneau de 501 à 3 000;
- 333 DTS pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000;
- 250 DTS pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000;
- 167 DTS pour chaque tonneau au-dessus de 70 000.

– Toutes autres créances (Art. 6-1-b) :

• 167 000 DTS pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.

• Pour un navire dont la jauge dépasse 500 tonneaux, il faut ajouter au chiffre précédent:

- 167 DTS pour chaque tonneau de 501 à 30 000;
- 125 DTS pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000;
- 83 DTS pour chaque tonneau au-dessus de 70 000.

– Créances pour mort ou lésions corporelles des passagers (Art. 7) : 46 666 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après le certificat du navire, sans pouvoir excéder 25 millions de DTS.

b) Transport de marchandises.

• Convention de Bruxelles du 25 août 1924 telle qu'amendée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979) :

- 666,67 DTS par colis ou unité de chargement
- ou 2 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

• Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises

par mer (Règles de Hambourg, 31 mars 1978) :

- 835 DTS par colis ou autre unité de chargement
- ou 2,5 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

- Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international (Genève, 24 mai 1980):

- 920 DTS par colis ou autre unité de chargement,
- ou 2,75 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

c) Le droit interne s'est aligné sur le système du droit international. Ainsi :

- Les limites de responsabilité du propriétaire du navire sont celles fixées par la convention de Londres du 19 novembre 1976 précitée. Toutefois, pour les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, les limites générales de la responsabilité sont égales à la moitié de celles fixées par cette convention pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 61).

- En matière de contrat de passage, pour les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers ou de retard dans le transport, les limites de responsabilité du transporteur maritime sont celles établies par la convention de Londres précitée du 19 novembre 1976 (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 40).

- Les limites de responsabilité du transporteur maritime de marchandises sont celles fixées par la convention de Bruxelles du 25 août 1924 précitée (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28). Ces mêmes limites sont également applicables à l'entrepreneur de manutention (Loi du 18 juin 1966 précitée, art. 54) et aux consignataires du navire et de la cargaison (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

DROITURE (EN)

L'expression «En droiture» signifie que le navire doit se rendre au port de destination désigné selon la route habituelle pour le trajet considéré.

Les connaissements contiennent très souvent des clauses offrant au capitaine une assez grande liberté dans l'exécution du voyage. Exemple : « Pour un navire effectuant un service de lignes régulières, le voyage ne sera pas limité à la route directe mais pourra comprendre tout aller et retour, arrêt ou ralentissement dans ou au départ d'un port ou en tout autre lieu, à condition que ce soit dans un but raisonnable en liaison avec l'exécution du service y compris l'entretien du navire et de l'équipage. »

DUE DILIGENCE

DUE DILIGENCE (CLAUSE DE)

La clause de « Due diligence » (litt. : diligence raisonnable) est d'un usage fréquent dans les chartes-parties au voyage. Elle a pour objet de renverser la charge de la preuve en ce sens que le fréteur, sur qui pèse normalement une présomption de faute en cas de dommages subis par la marchandise (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 6), ne pourra, en vertu de cette clause être déclaré responsable que si la victime prouve une faute qui lui soit imputable.



ÉCHOUAGE

Opération consistant à échouer volontairement un navire dans un port de marée. Selon la Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires (Art. 3-4°), sont exclus de la garantie « les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage du navire en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, à moins que le navire ne se trouve à un poste affecté normalement aux opérations commerciales ».

ÉCHOUEMENT

1. L'échouement consiste dans l'arrêt du navire par suite d'un heurt accidentel avec le fond.

2. L'échouement était spécifiquement visé par l'article 350 du Code de commerce, en tant que risque maritime pris en charge par l'assureur. Aujourd'hui, l'article L.172-11 du Code des assurances dispose : « L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure ». L'article 2 des Conditions générales de la Police française d'assurances maritimes sur facultés met aux risques des assureurs les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités, causés aux objets assurés, notamment par échouement, que l'assurance ait été conclue « Tous risques » ou « F.A.P. sauf ».

3. Selon l'article 38 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 : « Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve à sa charge que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés ».

4. Selon les Règles d'York et d'Anvers 1994 (Règle V) : « Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il dût

ou non y être drossé, les pertes ou dommages en résultant et subis par les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune seront admis en avarie commune ». Les dépenses pour alléger le navire échoué et les dommages en résultant sont également admis en avarie commune (Règle VIII).

EMBALLAGE ET CONDITIONNEMENT (MARCHANDISES)

1. L'emballage et le conditionnement de la marchandise en vue de son transport incombent au chargeur. L'absence ou l'insuffisance d'emballage constitue une faute de sa part dont peuvent se prévaloir le transporteur maritime (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27-g. – Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-n), l'entrepreneur de manutention (Loi précitée, art. 53) et les consignataires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15) pour s'exonérer de leur responsabilité.

2. Sauf pour les marchandises dangereuses, il n'existe pas de réglementation particulière concernant l'emballage et le conditionnement des marchandises. Il appartient au juge d'apprécier, dans chaque cas, le caractère adéquat de l'emballage compte tenu de la nature de la marchandise et du voyage considéré.

3. Le connaissement doit, entre autres mentions, indiquer l'état et le conditionnement apparents de la marchandise (Loi précitée, art. 35. – Convention de Bruxelles précitée, art. 3-3).

4. Marchandises dangereuses. L'emballage des marchandises dangereuses doit être conforme aux prescriptions édictées par le Code IMDG (International Maritime Code for Dangerous Goods). Ce Code distingue, selon la nature de la marchandise, quatre groupes d'emballage :

- Les emballages autres que les GRV (Grands Récipients pour Vrac), les grands emballages et les emballages de vrac
- Les GRV
- Les grands emballages
- Les emballages de vrac

⇒ TRANSPORT (Marchandise)

EMBARQUEMENT

1. Le terme « Embarquement » est utilisé pour qualifier le fait, pour un passager, de monter à bord d'un navire. Les accidents corporels survenus aux passagers pendant les opérations d'embarquement (ou de débarquement) au port de départ (ou d'arrivée) ou aux ports d'escale sont à la charge

du transporteur s'il est prouvé que celui-ci a commis une faute (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 37).

2. Le terme « Embarquement » est également employé, en matière de vente maritime de marchandises, par les Incoterms. Ainsi, dans les ventes CF, CAF, FOB, le vendeur doit livrer la marchandise à bord du navire au port d'embarquement, à la date et dans les délais stipulés (Article A 4). Dans la vente FAS, le vendeur doit livrer la marchandise le long du navire désigné, au lieu de chargement désigné par l'acheteur au port d'embarquement convenu (Article A 4).

ÉMEUTES

1. L'émeute consiste en un soulèvement populaire spontané. Cet événement est expressément visé par la convention de Bruxelles du 25 août 1924 comme constituant une cause d'exonération de responsabilité du transporteur maritime de marchandises (Art. 4-2, litt. k). En droit interne, l'émeute est un « événement non imputable » dont peuvent se prévaloir le transporteur maritime (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27-d), l'entrepreneur de manutention (*ibid.*, art. 53) et les consignataires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1968, art. 13 et 15).

2. Selon le Code des assurances (Art. L.172-16-d), l'assureur ne couvre pas les risques d'émeutes, mouvements populaires... Le contrat d'assurance peut néanmoins comporter une clause contraire. Ainsi est-il possible de souscrire une assurance spéciale couvrant les facultés (marchandises) contre les risques de guerre et assimilés pendant le transport maritime et les transports ou séjours accessoires. L'article 2 des conditions générales de cette police garantit les marchandises contre les dommages et pertes matériels résultant d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

ENDOSSEMENT

L'endossement est une mention, apposée au dos d'un titre à ordre, par l'effet de laquelle le porteur actuel de ce titre (l'endosseur) enjoint au débiteur de payer une tierce personne (l'endossataire). Un connaissance établi à ordre peut ainsi circuler par voie d'endossement. Le dernier endossataire sera, dès lors, considéré comme destinataire de la marchandise (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 49 al. 2).

⇒ CONNAISSEMENT

ENNEMIS PUBLICS

1. Les ennemis publics sont les personnes ou groupes en guerre contre le Gouvernement établi, ou qui sont en lutte contre le monde entier, comme les pirates.

2. Le fait des ennemis publics constitue une cause d'exonération du transporteur maritime de marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4, § 2, litt. f). Il est considéré comme un événement non imputable au transporteur en droit interne (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27).

3. Selon l'article L.172-16 du Code des assurances : « L'assureur ne couvre pas les risques :

- de guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre.
- de piraterie.

Ce texte n'est cependant pas impératif. Les polices françaises d'assurances maritimes sur facultés ont introduit des nuances. Les risques de guerre civile ou étrangère sont toujours exclus par les polices « Tous risques » et « FAP sauf » (Art.7, 7°). La piraterie est toujours exclue dans la police « FAP sauf » ; elle ne l'est, dans l'assurance « Tous risques », que si elle présente un caractère politique ou se rattachant à la guerre (Art. 7-8)

⇒ TRANSPORT (Marchandise)

EN-TÊTE

L'en-tête est un signe distinctif, apposé sur un document quelconque, permettant d'identifier l'émetteur de ce document. Ainsi en est-il, en matière de transport maritime de marchandises, du connaissement, de la lettre de voiture maritime (*Sea way bill*) ou du *Data Freight Receipt*. L'en-tête permet d'identifier le transporteur.

Il arrive que les connaissements ne comportent pas d'en-tête (connaissements dits « anonymes »). L'identification du transporteur devient alors problématique. Si le navire est directement exploité par son propriétaire, ce dernier pourra être identifié à partir du nom du navire. En cas d'affrètement à temps ou coque nue, la gestion commerciale du navire ayant été transférée à l'affrètement, c'est normalement ce dernier qui prend la qualité de transporteur. Mais les tribunaux admettent que les tiers, notamment les destinataires de la marchandises, puissent agir directement contre le propriétaire du navire sur le fondement de la théorie de l'apparence (transporteur apparent).

ENTREPRENEUR DE MANUTENTION

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 50 et suiv.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 80 et 81.

1. L'entrepreneur de manutention est un opérateur portuaire chargé d'effectuer les opérations qui réalisent la mise à bord et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaires (Loi préc., art. 50). Ces opérations matérielles se doublent souvent d'actes juridiques visés à l'article 80 du décret du 31 décembre 1966 :

– Réception et reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à l'embarquement.

– Réception et reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance.

2. L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services : transporteur, chargeur, destinataire, selon le cas. Lorsque le navire a fait l'objet d'un affrètement au voyage, l'entrepreneur de manutention agit pour le compte de l'affréteur puisqu'il incombe à ce dernier de charger et de décharger la marchandise (Loi préc., art. 9).

3. La responsabilité de l'entrepreneur de manutention n'est engagée qu'à l'égard de celui qui aura requis ses services. Le fondement de cette responsabilité diffère selon la nature des opérations effectuées :

– Opérations matérielles : l'entrepreneur est responsable des dommages qui lui sont imputables. Sa faute doit être prouvée.

– Actes juridiques : l'entrepreneur est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant. Il est donc présumé responsable des dommages constatés.

Quelle que soit, cependant, la nature de sa responsabilité, l'entrepreneur de manutention peut s'exonérer en établissant que les dommages proviennent :

– D'un incendie.

– De faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable.

– De grèves, lock-out, entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement

– D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage de la marchandise.

– Du vice propre de la marchandise.

Néanmoins, dans ces cas, le demandeur conserve le droit d'établir que les pertes ou avaries sont dues, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

Si l'entrepreneur de manutention est déclaré responsable, le montant de la réparation due est semblable à celui que doit le transporteur maritime, soit :

- 666,67 DTS par colis ou unité ou
- 2 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

Ce plafond est écarté en cas de déclaration de valeur notifiée à l'entrepreneur et, selon la jurisprudence, en cas de faute intentionnelle de ce dernier.

4. En principe, seul celui qui a requis les services de l'entrepreneur de manutention dispose d'une action de nature contractuelle contre celui-ci. Toutefois, l'entrepreneur peut faire l'objet d'actions en justice, de nature extra-contractuelle, dans deux cas :

- Lorsqu'il est assigné par des tiers totalement étrangers au contrat de manutention.

- La jurisprudence admet également l'exercice d'une action de la part des tiers intéressés au contrat de transport, mais qui n'ont pas requis les services de l'entrepreneur (Ex. : le destinataire alors que l'entrepreneur a été requis par le transporteur). Mais cette action ne paraît pouvoir être exercée que si le demandeur ne dispose, par ailleurs, d'aucune action contractuelle contre une autre personne, relativement au même préjudice.

5. Toute action exercée contre l'entrepreneur de manutention se prescrit, comme en matière de transport, par le délai d'un an à compter du jour où la marchandise a été livrée ou aurait dû l'être.

6. En matière internationale, les opérations de manutention sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

1. Selon la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève, 24 mai 1980), non encore en vigueur, « par entrepreneur de transport multimodal, il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers, et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat » (Art. 1-2). Cette fonction est le plus souvent assurée, dans les faits, par des commissionnaires de transport.

2. Aux termes de la Convention précitée, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable des marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison (Art. 14). Sa responsabilité est fondée sur une présomption de faute, comme celle du transporteur maritime dans les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 16). En cas de pertes ou de dommages subis par la marchandises, la réparation due par l'entrepreneur est limitée à 920 unités de compte (DTS) par colis ou unité ou à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable (Art. 18). Cette limite est écartée lorsque l'entrepreneur a commis une faute intentionnelle ou inexcusable (Art. 21).

En principe, la réparation due par l'entrepreneur est celle fixée par la Convention, quel que soit le moment du transport où le dommage s'est produit. Toutefois, « quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait (de la Convention de 1980) la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative » (Art. 19). C'est l'application du système « réseau ».

ÉPAVES

Textes : Loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961, modifiée par la loi n° 82-990 du 23 novembre 1982.

Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961, modifié par les décrets n° 78-847 du 3 août 1978 et 85-632 du 21 juin 1985.

1. Sont considérés comme épaves :
 - Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons.
 - Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité.
 - Les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs.
 - Les marchandises jetées ou tombées à la mer.
 - Généralement, tous objets, y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du

fond de la mer dans les eaux territoriales, ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

2. Contrairement à une opinion encore largement répandue, l'épave n'appartient pas à celui qui la découvre. L'inventeur doit s'efforcer de la mettre en sûreté et effectuer une déclaration à l'Administration des Affaires Maritimes qui se trouve alors chargée de sa protection.

3. Le sauveteur de l'épave a droit à une rémunération versée directement par le propriétaire (si ce dernier a été retrouvé) ou par l'Administration lorsque le propriétaire est inconnu ou a été déchu de ses droits sur l'épave.

4. Le propriétaire du bien devenu épave conserve son droit de propriété sur celle-ci. Il peut ainsi la revendiquer auprès de l'Administration dans un délai de trois mois après la publication de la découverte. Toutefois, si le propriétaire, dûment mis en demeure de relever l'épave, néglige ou refuse d'y procéder, il peut être déchu de son droit de propriété et l'épave est vendue.

ÉQUIPAGE

Ensemble des marins professionnels salariés se trouvant à bord d'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance. Le rôle d'équipage constate l'existence, à bord, d'un équipage salarié.

L'équipage est le préposé de l'armateur et engage ainsi, par son activité, la responsabilité de ce dernier. Lorsque le navire a fait l'objet d'un affrètement, il faut distinguer :

- Dans l'affrètement au voyage, l'équipage est préposé du fréteur.
- Dans l'affrètement coque nue, l'équipage est préposé de l'affréteur.
- Dans l'affrètement à temps, en raison du partage de la gestion du navire, l'équipage, quoique recruté par le fréteur (gestion nautique), est aux ordres de l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 22).

ESCALE

1. L'escale est un lieu où le navire fait relâche pour se ravitailler ou pour embarquer ou débarquer des passagers ou des marchandises.

2. Dans le transport maritime de marchandises, les connaissements donnent généralement toute latitude au transporteur pour effectuer, en cours de voyage, toutes escales de son choix, même non prévues par les annonces de la compagnie.

3. Transport maritime de passagers.

a. L'existence d'un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat donne au voyage un caractère international, même si le lieu de départ et celui de destination sont situés dans un seul Etat (Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 sur le transport des passagers par mer, art. 1-f. – Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, art. 1 § 9).

b. Le billet de passage doit comporter les escales prévues au cours du voyage (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 63). A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence, toute modification importante dans les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts, s'il y a lieu (Décret précité, art. 70).

c. L'accident corporel survenu à un passager pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement aux ports d'escale donne lieu à réparation de la part du transporteur s'il est établi qu'une faute a été commise par lui-même ou par ses préposés (Loi n°66-420 du 18 juin 1966, art. 37).

4. Croisière maritime.

a. Le billet de croisière doit mentionner les escales prévues au cours de la croisière (Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966, art.78-7°). Le croisiériste doit, en outre, recevoir un carnet de croisière contenant des coupons correspondant, pour chaque escale, aux services à fournir à terre.

b. En cas d'accident survenu à terre, au cours d'une escale, l'organisateur de la croisière est personnellement responsable, selon le droit commun, du préjudice subi par le passager (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 49).

E. T. A.

Sigle signifiant « Estimated (ou Expected) Time of Arrival », date probable d'arrivée du navire au port de chargement. Dans le cadre d'un affrètement au voyage, L'ETA n'a aucunement pour effet de faire courir les staries.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, STARIES

ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE (MARCHANDISES)

1. L'étiquetage et le marquage des marchandises destinées au transport incombent à l'expéditeur. L'insuffisance ou l'imperfection des marques constitue une faute du chargeur exonérant le transporteur maritime (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-2, litt. o. – Loi n° 66-420

du 18 juin 1966, art. 27-g), l'entrepreneur de manutention (Loi précitée, art. 53), le consignataire (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1968, art. 13 et 15).

2. Le connaissement doit, entre autres mentions, indiquer les marques principales destinées à l'identification de la marchandise (Convention de Bruxelles précitée, art. 3-3. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 15-1. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 35) et le chargeur est considéré comme avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques (Convention de Bruxelles précitée, art. 3-5. – Règles de Hambourg précitées, art. 17-1. – Loi du 18 juin 1966 précitée, art. 19)

3. Les marchandises dangereuses font l'objet de prescriptions spéciales concernant leur étiquetage et marquage. Ces prescriptions sont contenues dans le Code IMDG (International Maritime Dangerous Goods code).

⇒ TRANSPORT (Marchandise)

ÉVÉNEMENTS DE MER

L'expression « Événements de mer » désigne des événements à caractère exceptionnel se produisant au cours d'une expédition maritime. Trois de ces événements font l'objet d'une réglementation particulière en droit interne et en droit international :

1. L'abordage :

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, Bruxelles 23 septembre 1910. – Dommages-intérêts en matière d'abordage, Lisbonne 11 avril 1987. – Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles 10 mai 1952. – Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, Bruxelles 10 mai 1952. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. – Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer.

2. L'assistance :

Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, Bruxelles 23 septembre 1910, modifiée par le Protocole du 27 mai 1967. – Convention internationale sur l'assistance maritime, Londres 28 avril 1989. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 et décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 précités.

3. Les avaries communes :

Règles d'York et d'Anvers 1994. Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 et décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 précités.

D'autres événements de mer (au sens large) peuvent encore surgir. Ainsi, le Lloyd's Register of Shipping distingue :

- La disparition du navire (dont le sort demeure inconnu).
- L'incendie et l'explosion.
- L'abordage entre bâtiments de mer.
- Le contact avec un corps flottant.
- L'échouement.
- La perte du navire.
- Le naufrage.

⇒ ABORDAGE, ASSISTANCE, AVARIES COMMUNES

EXCEPTED PERILS

Expression britannique désignant l'ensemble des événements de nature à exonérer le transporteur maritime de marchandises de sa responsabilité (En français : « Cas exceptés »).

Les « Excepted perils » ont été institués par le HARTER Act américain de 1893. Ils ont été repris par la convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art.4) et par la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966. Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 ont supprimé ces causes d'exonération, à l'exception de l'incendie et du sauvetage de vies ou de biens en mer (Art. 4).

⇒ TRANSPORT (Marchandise)

EXPÉDITEUR

L'expéditeur est la personne qui conclut, en son nom personnel ou par les soins d'un représentant, le contrat nécessaire en vue de l'acheminement de la marchandise. Selon le contrat conclu (transport, affrètement au voyage), l'expéditeur est le chargeur ou l'affréteur.

EXPLOSION

L'explosion est définie comme la libération brutale, sous forme de gaz à haute pression et température, d'une énergie stockée sous un volume réduit.

L'incendie consécutif à une explosion constitue une cause de libération du transporteur maritime de marchandises (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966,

EXPLOSION

art. 27-c. – Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-2), de l'entrepreneur de manutention (Loi précitée, art. 53, al. 2-1), des consignataires de navire ou de la cargaison (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

L'explosion, suivie ou non d'un incendie, engage la responsabilité du transporteur maritime de passagers, si elle a entraîné la mort d'un ou plusieurs passagers ou leur a occasionné des blessures (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art.38). La responsabilité du transporteur est, en ce cas, fondée sur une présomption de faute.

⇒ TRANSPORT (Marchandises), TRANSPORT (Passagers)

FACULTÉS

Texte : Code des assurances, art. L.173-17 et s. et R. 173-2 et s.

Le terme « facultés » désigne, en droit maritime, les marchandises assurées (Assurances sur facultés par opposition à assurances sur corps du navire). Il existe plusieurs polices d'assurances sur facultés :

– Police française d'assurance maritime sur facultés – Garantie « Tous risques » (Imprimé du 30 juin 1983, modifié le 16 février 1990).

– Police française d'assurance maritime sur facultés – Garantie « F.A.P. sauf » (Événements majeurs). (Imprimé du 30 juin 1983, modifié le 16 février 1990).

– Police française d'assurance maritime sur facultés – Dispositions spéciales aux polices d'abonnement (Imprimé du 30 juin 1983).

– Convention spéciale sur l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés (Imprimé du 30 juin 1970, modifié le 30 juin 1983).

FAIT DU PRINCE

Le fait du prince est une décision de l'autorité publique portant atteinte à l'équilibre d'un contrat. Il peut constituer un cas de force majeure exonérant le débiteur de toute responsabilité.

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 libère ainsi le transporteur maritime lorsqu'il prouve que la perte ou l'avarie subie par la marchandise est due à un « arrêt de prince » (Art. 4 § 2). La loi française n° 66-420 du 18 juin 1966 englobe le « fait du prince » dans l'expression générale de « faits constituant un événement non imputable au transporteur ».

L'entrepreneur de manutention peut également invoquer cette cause d'exonération de responsabilité (Loi préc., art. 53). Il en est de même des consignataires de navire ou de la cargaison (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

F.A.K.

Sigle signifiant « Freight All Kinds ». Cette expression désigne un système de taxation du fret pour les marchandises conteneurisées et consistant en un taux forfaitaire quel que soit le contenu du conteneur. Ce mécanisme est assez peu utilisé.

F.A.P. (SAUF)

Sigle signifiant « Franc d'avaries particulières sauf... »

Dans la Police française d'assurance maritime sur facultés du 30 juin 1983, la garantie « F.A.P. sauf... » signifie que les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids et de quantité subies par les marchandises ne sont couverts par l'assurance que s'ils proviennent de l'un des événements limitativement nommés dans la Police (Art. 5). L'assurance ne couvre donc que :

- les avaries particulières résultant de l'un de ces événements ;
- les avaries communes.

F.A.S.

Texte : Incoterm 2000.

Le sigle F.A.S. signifie « Free Alongside Ship » (franco le long du navire). Il désigne une vente maritime de marchandise dans laquelle le vendeur s'oblige à livrer la marchandise le long du navire, au lieu de chargement désigné par l'acheteur au port d'embarquement. Le vendeur F. A. S. supporte donc tous les risques que peut courir la marchandise jusqu'à ce moment.

L'acheteur s'oblige, quant à lui, à payer le prix. En outre, étant exportateur, il doit se préoccuper de toutes les formalités douanières (à l'exportation et à l'importation), ainsi que de la conclusion du contrat nécessaire pour l'acheminement de la marchandise. Il supporte tous les risques de perte ou de dommage à partir du moment où la marchandise a été livrée le long du navire.

FAUTE COMMERCIALE

Toute faute commise par l'armateur dans les soins à apporter à la marchandise dont il a la charge. Ainsi en est-il, par exemple, du défaut

d'aération des cales, du défaut de réfrigération ou, en principe, d'une erreur d'arrimage.

FAUTE INEXCUSABLE

La faute inexcusable est celle qui a été commise témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Dans la hiérarchie des fautes, elle se situe juste dessous la faute intentionnelle. En raison de sa gravité intrinsèque, la faute inexcusable ne permet pas à son auteur de se prévaloir des limitations légales ou conventionnelles de responsabilité. Tel est le cas du transporteur maritime de marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-5. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 8-1. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28), du transporteur maritime de passagers (Loi préc., art. 40), du propriétaire de navire (Convention de Londres du 18 novembre 1976, art. 4. – Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 58).

Par exception, la jurisprudence considère que la faute inexcusable de l'entrepreneur de manutention lui permet néanmoins de se prévaloir de la limitation de responsabilité établie à son profit par l'article 54 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966. Cette solution devrait pouvoir être étendue aux consignataires du navire ou de la cargaison, en raison du renvoi opéré par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 (Art. 13 et 15) aux articles 52 à 55 de la loi précitée du 18 juin 1966.

FAUTE INTENTIONNELLE

Egalement appelée faute dolosive, la faute intentionnelle est celle qui traduit, chez son auteur, la volonté de causer le dommage. Cette faute, la plus grave, fait échec à toute limitation légale ou conventionnelle de responsabilité. Ainsi en est-il du propriétaire de navire (Convention de Londres du 18 novembre 1976, art. 4. – Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 58), du transporteur maritime de marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-5. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 8-1. – loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28) ou de passagers (Loi préc., art. 40).

Malgré la formulation de l'article 54 de la loi du 18 juin 1966, l'entrepreneur de manutention perd également le bénéfice de la limitation de responsabilité instituée à son profit. La solution doit être étendue aux consignataires de navires ou de la cargaison (Arg. art. 13 et 15 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969).

La faute intentionnelle n'est pas assurable (Code des assurances, art. L. 172-13 al. 2).

FAUTE LOURDE

La faute lourde est celle qui traduit, chez son auteur, une incurie ou une impéritie extrême. En droit commun, la faute lourde est dite équipollente au dol (*Culpa lata dolo aequiparatur*). Elle fait donc échec à toutes les clauses de non responsabilité.

En droit maritime, la faute lourde bénéficie d'un régime moins sévère. En effet, il a été jugé que le transporteur maritime de marchandises conserve le bénéfice de la limitation de responsabilité institué par l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, ce texte ne visant que la faute intentionnelle et la faute inexcusable. Une solution analogue doit être admise pour le transporteur maritime de passagers (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 40 al. 2) ainsi que pour l'entrepreneur de manutention (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 54) et les consignataires de navires ou de la cargaison, en raison du renvoi opéré par les articles 13 et 15 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 au régime de responsabilité des entrepreneurs de manutention.

FAUTE NAUTIQUE

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4 § 2.
Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

1. En droit maritime, la faute nautique du capitaine ou des autres préposés de l'armateur constitue une cause d'exonération de responsabilité dont peuvent se prévaloir :

- Le fréteur au voyage (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 6 al. 2);
- Le fréteur à temps (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 8 al. 2);
- Le transporteur maritime de marchandises (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 27. - Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4 § 2).

2. L'origine de cette cause de non-responsabilité, exorbitante du droit commun, est à rechercher dans le HARTER Act américain de 1893. Selon ce texte, si l'armateur avait fait diligence pour mettre son navire en état de navigabilité, il n'était plus responsable des « fautes ou erreurs de navigation ou de conduite dudit navire » (*Faults or errors in navigation or in the management of the ship*). La formule a été reprise par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et condensée, en droit français, sous l'expression « faute nautique ».

3. La définition de la faute nautique est malaisée. En s'inspirant des textes initiaux, il est possible d'y inclure deux catégories de fautes :

– La faute dans la navigation stricto sensu, comme une mauvaise lecture des cartes, un non-respect des règles de route...

– La faute dans l'administration du navire. En ce sens, la faute nautique s'oppose à la faute commerciale ou faute « dans l'administration de la cargaison » dont la responsabilité incombe à l'armateur. La distinction n'est cependant pas toujours simple à mettre en oeuvre alors pourtant que c'est cette seconde variété de faute nautique qui est la plus souvent invoquée. Il est admis que c'est la destination de l'acte du capitaine ou du préposé qui doit servir de critère.

Si l'acte (qui, par hypothèse, a causé un dommage à la marchandise) a compromis la sécurité du navire en tant que tel, indépendamment du point de savoir s'il y avait ou non une cargaison à bord, il y a faute nautique exoneratoire.

Si l'acte a compromis l'intérêt de la cargaison, la faute est commerciale et entraîne la responsabilité de l'armateur. Ainsi en est-il, en principe, selon la jurisprudence, de la faute d'arrimage.

4. Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 ont supprimé cette cause d'exonération dans le transport maritime de marchandises.

⇒ AFFRÈTEMENT À TEMPS, AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, TRANSPORT (Marchandises)

F.C.L.

Sigle utilisé pour « *Full Container Load* » (Conteneur chargé complet). Il désigne un conteneur remis complètement chargé, lors de l'embarquement, ou livré complet par l'armateur, celui-ci n'étant pas intervenu pour l'empotage ou le dépotage de ce conteneur.

En présence de conteneurs F.C.L., le transporteur peut être tenté de prendre des réserves au connaissance, relatives au contenu tel que déclaré par le chargeur. Ces réserves, lorsqu'elles sont faites sous forme de clauses de style (*Said to be, said to contain*) sont généralement jugées inopérantes.

⇒ RÉSERVES (Au connaissance)

F.F.O.C.T.

Sigle désignant la Fédération Française des Organismes-Commissionnaires de Transport. Cet organisme a établi un document intitulé

« Conditions générales de vente régissant les opérations effectuées par les Organismes-Commissionnaires de transport », destiné à servir de modèle conseillé à ses membres dans leurs relations avec leur clientèle. Ce texte a pour objet « de définir les conditions auxquelles sont fournies les prestations de l'Organisateur de transport – l'O.T. – à quelque titre que ce soit (mandataire, commissionnaire de transport, transitaire, transporteur, entrepositaire, etc.) pour des marchandises de toute nature, de toutes provenances, pour toutes destinations » (Art. 1).

F.I.A.T.A.

Sigle désignant la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés. La F.I.A.T.A. a élaboré un connaissance – le « FIATA Bill of lading » – utilisé dans les transports combinés.

F.I.O. (S.T.)

1. F.I.O. (*Free in and out*). Clause ayant pour objet de fixer la répartition des frais de chargement (*In*) et de déchargement (*Out*) de la marchandise. La clause F.I.O. indique que la marchandise :

- Est chargée aux frais du marchand ;
- Est déchargée aux frais du marchand.

2. F.I.O.S. (*Free in and out stowed*) ; cette clause complète la clause F.I.O. par la précision que les frais d'arrimage et de désarrimage sont à la charge de la marchandise.

3. F.I.O.S.T. (*Free in and out stowed and/or trimmed*). Cette clause complète la précédente en précisant que la marchandise sera arrimée et/ou nivelée aux frais du marchand.

Ces diverses clauses ne modifient pas les obligations juridiques issues du contrat. Ainsi, dans l'affrètement au voyage, c'est l'affréteur qui doit charger et décharger la marchandise (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 9 al. 1) : la clause F.I.O. précise seulement que les frais afférents à ces opérations lui incombent. Dans le contrat de transport maritime de marchandises, le chargement et le déchargement sont une obligation du transporteur (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 38) : la clause F.I.O. le libère seulement des frais y afférents.

F.I.P.O.L.

1. Terme employé pour désigner le Fonds International d'indemnisation pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures, créé par la Convention internationale signée à Bruxelles le 18 décembre 1971 et modifiée par le protocole de Londres du 27 novembre 1992, entré en vigueur le 30 mai 1996.

Ce fonds est alimenté par des contributions annuelles de toute personne qui a reçu, au cours de l'année civile précédente, des quantités d'hydrocarbures supérieures à 150 000 tonnes. Il comprend une assemblée composée de tous les Etats contractants et d'un secrétariat comprenant l'Administrateur et le personnel nécessaire à l'administration du Fonds.

2. Le Fonds a pour objectif premier d'assurer l'indemnisation des dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant et dans la zone économique d'un Etat contractant, dans la mesure où la protection découlant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (C.L.C. 1992) se révèle insuffisante. Son rôle est donc complémentaire de l'indemnisation versée par le navire responsable. Le Fonds a également une fonction subsidiaire: il se substitue à l'auteur du dommage par pollution lorsque ce dernier est lui-même exonéré de toute responsabilité par la CLC 1992 ou lorsqu'il se révèle incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations. En tout état de cause, le montant des indemnisations perçues par les victimes est limité actuellement à 203 millions d'unités de compte (DTS). Toutefois, en mai 2003, la conférence diplomatique du FIPOL a décidé de créer un fonds complémentaire portant à 750 millions de DTS le montant de l'indemnisation des marées noires. Cette décision, non rétroactive, est entrée en vigueur en novembre 2003.

3. Le Fonds est exonéré de toute obligation d'indemnisation dans trois cas :

a) Il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou des rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un navire d'Etat.

b) Le demandeur ne peut pas prouver que la pollution est due à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires.

c) La faute de la victime peut également exonérer le Fonds totalement ou partiellement.

⇒ POLLUTION PAR HYDROCARBURES (Indemnisation)

F.O.B.

Textes : Incoterms 2000.

Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 35.

Le sigle F.O.B. est utilisé pour signifier « *Free on board* » (Franco bord). Il désigne une vente maritime de marchandises dans laquelle le vendeur s'oblige à livrer celles-ci à bord d'un navire désigné par l'acheteur. Le vendeur supporte tous les risques que peut courir la marchandise jusqu'au moment où celle-ci a passé le bastingage du navire au port d'embarquement. En outre, étant exportateur, le vendeur doit obtenir à ses risques et frais toute licence d'exportation et accomplir les formalités douanières nécessaires à l'exportation.

L'acheteur FOB doit payer le prix convenu. C'est également à lui de conclure, à ses frais, le contrat nécessaire pour l'acheminement de la marchandise et d'accomplir, en tant qu'importateur, les formalités douanières à l'importation. Il supporte tous les risques à partir du moment où la marchandise a franchi le bastingage du navire au port d'embarquement.

FONDS DE LIMITATION

Textes : Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, Londres, 19 novembre 1976.

Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 58 à 69 bis.

Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 59 à 87.

1.- Le fonds de limitation est un mécanisme financier permettant à un armateur de fixer le montant maximum des réparations qu'il devra payer lorsque le total des créances résultant d'un même événement de mer dépasse les limites de responsabilité prévues par les textes.

Le fonds comporte trois parties affectées respectivement au règlement :

- des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;
- des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;
- des autres créances.

Sur chaque partie du fonds, le règlement se fait entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

2. Montant du fonds.

La limite de responsabilité, déterminant le montant du fonds, est fixée par les articles 6 et 7 de la Convention précitée du 19 novembre 1976.

a) Créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers :

– Pour un navire ne dépassant pas 500 tonnes : 333 000 unités de compte (DTS);

– Pour un navire dépassant 500 tonnes :

- Pour chaque tonneau de 501 à 3 000 : 500 unités de compte;
- Pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 : 333 unités de compte;
- Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 : 250 unités de compte;
- Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 : 167 unités de compte.

b) Autres créances :

– Pour un navire ne dépassant pas 500 tonnes : 167 000 unités de compte;

– Pour un navire dépassant 500 tonnes :

- Pour chaque tonneau de 501 à 30 000 : 167 unités de compte;
- Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 : 125 unités de compte;
- Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 : 83 unités de compte.

c) Créances pour mort ou lésions corporelles des passagers : 46 666 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter, sans pouvoir excéder 25 millions d'unités de compte.

Les limites ci-dessus ne sont toutefois pas opposables aux créances d'indemnités d'assistance, de sauvetage ou de contribution aux avaries communes, ni aux créances résultant des contrats d'engagement des marins ou de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail (Convention, art. 3. – Loi du 3 janvier 1967, art. 60).

La faute intentionnelle ou inexcusable du propriétaire du navire le prive du droit de limiter sa responsabilité.

2. Constitution du fonds.

Le propriétaire du navire présente au président du tribunal de commerce une requête indiquant l'évènement de mer au cours duquel les dommages sont survenus, le montant maximum du fonds et les modalités de constitution de celui-ci (espèces, caution solidaire ou autre garantie). Par ordonnance au pied de la requête, le président se prononce sur les modalités de constitution du fonds et nomme un juge-commissaire et un liquidateur.

Lorsque le fonds est constitué, le président rend une ordonnance constatant cette constitution. Cette ordonnance interdit désormais toute mesure d'exécution contre le propriétaire pour des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Le fait de constituer le fonds n'empêche pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

3. Production et vérification des créances.

Après l'ordonnance constatant la constitution du fonds, le liquidateur informe les créanciers de cette constitution. Ces derniers produisent leurs

titres de créances qui sont vérifiés par le liquidateur. Chaque créancier peut formuler des contredits sur toute créance autre que la sienne ou contester le montant du fonds.

4. Répartition. Lorsque l'état des créances est définitivement fixé, le liquidateur présente un tableau de distribution au juge commissaire et informe les créanciers. Ceux-ci reçoivent leur titre de perception qui leur permet d'être payés par le dépositaire des fonds ou par la garantie. Le paiement éteint la créance à l'égard du propriétaire du navire.

FORCEMENT DE MACHINES

Texte : Règles d'York et d'Anvers 1994, Règle VII.

Le forçement de machines est l'opération consistant à pousser les moteurs du navire au-delà de leur régime ordinaire. Si un dommage s'en suit, il sera ou non classé en avarie commune selon les circonstances. La Règle VII des RYA distingue deux situations:

1. Le navire est échoué dans une position périlleuse. Le dommage est bonifié en avarie commune lorsqu'il est admis que le forçement procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage.

2. Le navire est à flot. Aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion et des chaudières ne sera, en aucune circonstance, admise en avarie commune.

⇒ AVARIES COMMUNES

FORTUNE DE MER

Expression désignant tout événement, survenu au cours d'un voyage maritime, et dû à des circonstances liées à l'état de la mer et du vent. Dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, la fortune de mer exonère le transporteur maritime de marchandises de toute responsabilité sans qu'il soit exigé que l'événement présente les caractères de la force majeure (Art. 4, § 2, litt. c : périls, dangers ou accidents de la mer). En revanche, la fortune de mer est appréciée très restrictivement par la jurisprudence, en application de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 27-d) qui envisage, comme exonérant le transporteur, « les faits constituant un événement non imputable au transporteur ».

FORUM ARRESTI

Expression servant à désigner le tribunal du lieu où un navire a été saisi comme critère de compétence territoriale d'une juridiction.

FORUM SHOPPING

Expression servant à à indiquer que le demandeur à une action en justice dispose d'un large choix de juridictions territorialement compétentes pour trancher le litige.

A titre d'exemple, les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 18) permettent au demandeur de choisir entre les juridictions suivantes :

- Tribunal du lieu de l'établissement principal du défendeur.
- Tribunal du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un établissement.
- Tribunal du port de chargement ou de déchargement.
- Tribunal désigné dans le contrat de transport par une clause attributive de juridiction.
- Tribunal du lieu de saisie du navire.

FRANC BORD

Le franc bord est la distance entre le niveau de l'eau à l'extérieur du navire et la partie supérieure du pont, mesurée à la demi-longueur du navire. Le franc bord assure une réserve de flottabilité et donne au navire, outre un état de navigabilité dans des conditions normales d'exploitation, une marge de sécurité en cas de voie d'eau. La Convention internationale sur les lignes de charge (*Load lines*), signée à Londres le 5 avril 1966 et entrée en vigueur le 21 juillet 1968 a pour objet le calcul du franc bord et son marquage sur la coque du navire (marques de franc bord).

Tout navire soumis à la Convention doit être muni d'un certificat international de franc bord.

FRANCISATION

Textes : Code des douanes

Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967

Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

1. La francisation est l'opération administrative destinée à conférer la nationalité française à un navire. L'acte de francisation est délivré par

l'administration des Douanes. Il fait preuve de la nationalité du navire.

2. Les conditions requises pour la francisation d'un navire sont fixées par les articles 219 (navires de commerce et de plaisance) et 219 bis (navires de pêche) du Code des Douanes, reproduits aux articles 3 et 3 bis de la loi précitée du 3 janvier 1967. Il résulte de ces textes que, pour pouvoir être francisé, le navire doit répondre à deux conditions :

a) Une condition tenant au lieu de construction. Le navire doit avoir été construit sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.

b) Une condition de propriété. Le navire doit:

– Soit appartenir pour moitié au moins à des personnes physiques ressortissant d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

– Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social en France ou dans un autre Etat de la Communauté européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

– Soit appartenir pour moitié au moins à des personnes physiques et à des sociétés répondant aux conditions ci-dessus.

– Soit être destiné à appartenir, après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail, à des personnes physiques ou des sociétés répondant aux mêmes conditions.

La francisation peut encore être accordée par agrément spécial lorsque les conditions de propriété ci-dessus ne sont pas remplies ou lorsque le navire, battant pavillon étranger, a été affrété par des ressortissants français ou européens et sous condition que l'Etat du pavillon autorise, en pareil cas, l'abandon du pavillon étranger.

3. La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République Française avec les avantages qui s'y attachent (Code des douanes, art. 217. – Loi du 3 janvier 1967, art. 2). Au titre de ces avantages figure la protection diplomatique et militaire de la République. La construction progressive de l'Europe a, en revanche, conduit à la suppression de certains privilèges autrefois octroyés aux navires français: remorquage à l'intérieur des ports et dans les eaux territoriales, cabotage national, transports entre ports des départements français d'outre-mer.

4. La nationalité française d'un navire se perd en cas de vente à l'étranger ou de perte (Décret du 27 octobre 1967, art. 97).

FRANC-OR

Le franc-or est une unité monétaire consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Le franc-or a longtemps constitué une monnaie de compte destinée à évaluer le montant de certaines dettes, dans les relations internationales, lorsque les monnaies nationales se trouvaient rattachées à l'or. Ce mécanisme a été abandonné par les pays membres du Fonds Monétaire International, pour être remplacé par le Droit de Tirage Spécial (DTS). Toutefois, les pays non membres du Fonds Monétaire International peuvent encore utiliser la référence au franc-or. Des corrélations sont ainsi établies par les conventions internationales entre le franc-or et le DTS. A titre d'exemple : le Protocole du 21 décembre 1979, modifiant la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 prévoit 10 000 francs-or pour 666,67 DTS et 30 francs-or pour 2 DTS comme montant de la réparation due par le transporteur maritime de marchandises.

FREE-TIME

Le *Free time* (ou franchise de temps) est une période de temps forfaitaire dont dispose l'affrèteur au voyage, entre le moment où lui est signifiée la « *Notice of readiness* » et le commencement du cours des staries au port de chargement. Cette franchise est exprimée, selon les cas, en heures courantes ou en heures ouvrables. Cette période permet à l'affrèteur de prendre les dernières dispositions nécessaires pour que les staries soient le plus utiles possible.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

FREINTE

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4 § 2.
Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27.

La freinte est une perte de poids ou de volume subie par la marchandise par le seul effet du voyage maritime (Syn. : Déchet de route). Elle constitue une cause d'exonération du transporteur maritime. La loi française précise que la freinte doit rester dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination. Selon la jurisprudence, si cette mesure est dépassée, le transporteur est responsable de la totalité de la perte constatée. La freinte dite « de casse », événement accidentel et non naturel, ne libère pas le transporteur.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

FRET

1. A l'origine, ce terme ne désignait que le prix payé par l'affrèteur pour la mise à sa disposition d'un navire par le fréteur, dans le cadre d'un contrat d'affrètement (Syn. : Nolis). Le vocable est également utilisé, aujourd'hui, dans le contrat de transport maritime de marchandises, pour désigner le prix du transport (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 41 al. 1). Enfin, par extension, le mot « fret » désigne les marchandises composant le chargement du navire.

2. La créance de fret, comme le navire lui-même, sert d'assiette aux privilèges maritimes (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 31). Mais le privilège ne s'exerce que sous les conditions suivantes:

– Le fret dont s'agit doit être celui du voyage au cours duquel est née la créance privilégiée .

– Le fret doit encore être dû ou son montant se trouver entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire (Loi du 3 janvier 1967 préc., art. 41).

Par exception, le privilège des marins a pour assiette l'ensemble des frets dûs pour tous les voyages effectués pendant le cours du contrat d'engagement (Loi préc., art. 36).

3. L'hypothèque consentie sur un navire ne s'étend pas au fret (Loi préc., art. 46 al. 2).

FRET (AFFRÈTEMENT)

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966.

1. Généralités.

a) Dans le contrat d'affrètement, le fret désigne le prix payé par l'affrèteur pour la mise à sa disposition d'un navire pour un ou plusieurs voyages (affrètement au voyage) ou pour un temps convenu (affrètement à temps ou coque nue). Le taux du fret est, en principe, librement fixé par la convention. En réalité, il existe de véritables marchés de fret, fonctionnant à la manière de Bourses. La charte-partie énonce le taux du fret.

b) Le calcul du fret s'effectue différemment selon le contrat d'affrètement conclu. Dans l'affrètement à temps ou coque nue, il est fixé en fonction d'une unité de temps (jour, semaine, mois). Dans l'affrètement au voyage, le fret est, souvent, compté au forfait (lumpsum freight) ou en fonction de la quantité de marchandises que recevra le navire (tonne, hectolitre...) ou

qui sera débarquée; dans ce dernier cas, la charte-partie prévoit que le fret sera calculé « d'après les quantités débarquées et le poids délivré ».

c) Privilège. Selon l'article 2 de la loi du 18 juin 1966, le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret. Ce privilège peut s'exercer quel que soit le propriétaire de cette marchandise et même si le navire a fait l'objet d'un sous-affrètement. En revanche, le fréteur ne dispose pas de droit de rétention : il exercera son privilège en consignation des marchandises en mains tierces et en la faisant vendre (Décret du 31 décembre 1966, art. 3).

d) Fret acquis à tout événement. Les chartes-parties contiennent fréquemment cette clause (*Ship lost or not lost*) dont l'effet est de rendre l'affréteur redevable du fret convenu alors même que, normalement, il ne le devrait plus ou ne devrait qu'un fret moindre.

2. Affrètement au voyage.

Dans l'affrètement au voyage, la question principale, en l'absence de clause de fret acquis à tout événement, est de mesurer l'incidence de certains événements sur la dette de fret

a) Événements dûs à l'affréteur :

– Défaut de chargement de la quantité de marchandise prévue: l'affréteur reste débiteur du fret prévu pour cette quantité (Décret préc., art. 8).

– Résiliation du contrat avant tout chargement: l'affréteur doit une indemnité égale au préjudice subi par le fréteur et au plus égale au montant du fret (Décret préc., art. 13).

– Déchargement de la marchandise en cours de route : l'affréteur reste débiteur du fret entier et des frais entraînés par l'opération. Cette faculté n'est offerte à l'affréteur que si le navire a fait l'objet d'un seul affrètement (Décret préc., art. 17).

b) Événements fortuits :

– Force majeure empêchant pour un temps le départ du navire ou survenant en cours de route: le contrat subsiste en entier. L'affréteur ne peut demander de dommages-intérêts ni le fréteur exiger une augmentation de fret (Décret préc., art. 14). Si le fréteur préfère décharger la marchandise, il demeure tenu du fret entier.

– Empêchement durable d'entrée dans le port de déchargement : à défaut d'entente entre le fréteur et l'affréteur, le capitaine pourra se rendre dans un port voisin où il pourra décharger. Le fret convenu reste dû (Décret préc., art. 15).

– Arrêt définitif du navire en cours de route en raison d'un événement non imputable au fréteur: l'affréteur doit le fret de distance (Décret préc., art. 12).

c) Innavigabilité du navire. Cet évènement, non spécialement prévu par la loi maritime, doit être réglé selon le droit commun (C. civ., art. 1184). Le fréteur n'ayant pas rempli son obligation de mettre le navire en état de navigabilité, le contrat sera résolu et le fréteur peut être condamné à dommages-intérêts.

3. Affrètement à temps et coque nue.

a) Dans l'affrètement à temps, le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation du navire dépasse vingt quatre heures (Décret préc., art. 24).

b) Dans l'affrètement coque nue, l'arrêt du navire n'entraîne la suspension du fret que si l'immobilisation est due à un vice propre et dépasse vingt quatre heures (Décret préc., art. 26 al. 2).

c) Les dispositions légales et réglementaires étant supplétives, les chartes-parties comportent souvent des précisions concernant les causes de suspension du fret. Exemple : C/P Baltime, clause 11 (A).

« Dans le cas de passage en cale sèche ou autres mesures nécessaires pour maintenir l'efficacité du navire, de déficience d'hommes ou des approvisionnements des armateurs, pannes de machines, avaries à la coque ou autre accident, soit entraînant ou empêchant le fonctionnement du navire et continuant plus de vingt quatre heures consécutives, aucun loyer ne sera payé pour le temps ainsi perdu durant la période au cours de laquelle le navire sera inapte à remplir le service immédiatement demandé. Tout loyer payé d'avance sera ajusté en conséquence ».

FRET (TRANSPORT)

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966.

1. Dans le contrat de transport maritime de marchandises, le fret représente le prix payé par le chargeur pour l'acheminement de la marchandise. En principe, la détermination du fret est laissée à la volonté des parties (Décret préc., art. 42). Mais, dans la réalité, les taux de fret sont, le plus souvent, fixés dans le cadre de conférences maritimes.

2. Le taux du fret est établi sur la base d'une unité de taxation, dénommée « unité payante », variable selon la nature de la marchandise considérée (Forfait, poids, longueur, volume, etc.). Le montant du fret est alors aisément déterminé en multipliant le taux du fret par le nombre d'unités payantes.

3. Dans le fret, peuvent ou non être inclus les frais de manutention. Tout dépend des clauses figurant au connaissement et connues sous le nom de

« *liner terms* ». Selon l'emploi de tel ou tel « *liner term* », les frais de manutention, au chargement et au déchargement, seront à la charge de la marchandise ou du navire.

Il est également fréquent que le fret soit majoré de surcharges destinées à faire peser sur la marchandise des frais non compris dans le taux de base. Ainsi en est-il, par exemple, de la « *Bunker surcharge* » qui permet de répercuter la hausse du prix des carburants ou de la surcharge pour congestion portuaire lorsque le navire doit attendre en rade avant de pouvoir décharger.

4. Régime juridique de la créance de fret.

a) Le fret est normalement payé par le chargeur. Mais s'il est stipulé payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise (Décret préc., art. 41).

b) Incidence de certains événements sur la dette de fret.

– Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire à ses obligations (Décret préc., art. 46).

– En cas de transbordement nécessité par une interruption du voyage, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier. Quant aux frais de transbordement et au fret dû pour achever le déplacement de la marchandise, ils sont à la charge de la marchandise lorsque la cause de l'interruption du voyage était due à un cas d'exonération de responsabilité du transporteur; ces mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas (Décret préc., art. 47).

– En cas de jet à la mer pour le salut commun, le transporteur est payé du fret des marchandises perdues, à charge de contribution (Décret préc., art. 45).

– Si le chargeur ne présente pas la marchandise aux temps et lieu fixés par la convention ou l'usage du port, il doit une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur et au plus égale au montant du fret (Décret préc., art. 43).

Les connaissements comportent fréquemment une clause « Fret acquis à tout événement » permettant au transporteur de percevoir son fret quelles que soient les circonstances.

c) Privilège. Le transporteur bénéficie d'un privilège sur les marchandises de son chargement pour le paiement de son fret (Loi préc., art. 23). Ce privilège est cependant limité dans le temps : quinze jours après la délivrance de la marchandise. Il ne comporte pas de droit de suite et se perd dès que la marchandise est passée en mains tierces. Si, dans le délai de quinze jours après la délivrance des marchandises, le débiteur du fret fait l'objet d'une

procédure collective, le capitaine est « préféré sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues » (Loi préc., art. 24). Malgré la généralité de la formule, il est reconnu que le transporteur peut être amené à concourir avec d'autres créanciers disposant également d'un privilège spécial sur la chose.

Le transporteur ne dispose pas de droit de rétention de la marchandise à bord de son navire (Décret préc., art. 48). S'il n'est pas payé de son fret, il procèdera à la consignation de la marchandise et demandera la vente en justice à moins que le destinataire fournisse caution.

FRÉTEUR

Le fréteur est la personne, partie à un contrat d'affrètement, qui met son navire à la disposition d'une autre personne, l'affréteur. La situation juridique du fréteur (obligations, responsabilités) varie selon le contrat d'affrètement conclu : au voyage, à temps, coque nue.

FUND 71/92

Terme employé pour désigner la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 18 décembre 1971, et entrée en vigueur le 16 octobre 1978. Cette convention a été modifiée par un Protocole adopté à Londres le 27 novembre 1992. Depuis cette modification, la Convention s'intitule « Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ».

⇒ FIPOL, POLLUTION PAR HYDROCARBURES (Indemnisation)



GARANTIE (LETTRES DE)

⇒ LETTRES DE GARANTIE

GARANTIE (VICES CACHÉS)

En droit commun, le vendeur est tenu de garantir l'acheteur contre les vices cachés de la chose vendue (C. civ., art. 1641). Cette garantie trouve également à s'appliquer en droit maritime.

1. Vente du navire.

Le vendeur d'un navire doit garantir l'acheteur contre les vices cachés du navire. Conformément à la jurisprudence, le vendeur professionnel est censé connaître les défauts du navire.

2. Construction du navire.

Le contrat de construction de navire s'analyse en un contrat de vente. Le constructeur est donc, comme un vendeur, tenu de garantir les vices cachés (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 7). Cette garantie est due malgré la recette sans réserves du navire par le client. En tant que professionnel, le constructeur naval est censé connaître les défauts cachés.

3. Des solutions semblables prévalent en matière de réparation navale.

GARDE (NAVIRE)

1. En tant qu'il constitue une « chose », le navire se trouve soumis, en principe, au régime général de la responsabilité du fait des choses inanimées (C. civ., art. 1384 al. 1). Son gardien, défini comme celui qui dispose des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle (Arrêt FRANCK, Ch. Réunies, 2 déc. 1941), est donc responsable. Le propriétaire est présumé gardien.

2. Cette règle de principe s'infléchit en droit maritime. D'une part, le jeu de l'article 1384 alinéa 1 est écarté au profit de règles spécifiques à l'occasion de certains dommages. Ainsi en est-il : en matière d'abordage (Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 1 à 8) ou de transport de substances nucléaires (Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971). D'autre part, le propriétaire, assigné en qualité de gardien, peut constituer un fonds de limitation de responsabilité (Convention de Londres du 19 novembre 1976. – Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 58 et suiv.).

3. La garde du navire peut être transférée à autrui en vertu d'un contrat. L'affrètement coque nue devient ainsi gardien du navire dans la mesure où il reçoit tous les pouvoirs de gestion, nautique et commerciale (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 28). Il en est de même lorsque le navire a fait l'objet d'un contrat de mise en gérance commerciale: le gérant endosse la qualité de gardien.

4. La question de la garde du navire se pose également lorsque ce dernier a été saisi. S'il s'agit d'une saisie-exécution, la garde est transférée au saisissant. L'opinion dominante est encore en ce sens en matière de saisie conservatoire.

GÉRANCE (NAVIRE)

La mise en gérance du navire consiste, de la part du propriétaire, à en confier tout ou partie de l'exploitation à une autre personne. Le contrat de mise en gérance n'est pas réglementé par les textes de droit maritime. Il se distingue du contrat d'affrètement. Selon l'ampleur des pouvoirs confiés au gérant, on distingue deux catégories de mise en gérance :

– La mise en gérance technique qui ne confère au gérant que les pouvoirs nécessaires à la réalisation des opérations permettant au navire de prendre la mer: armement, mise en état de navigabilité nautique et maintien de cet état.

– La mise en gérance commerciale qui ajoute aux pouvoirs précédents tous ceux qui sont utiles à l'exploitation commerciale du navire, notamment par la conclusion de contrats d'affrètement ou de transport.

GESTION (NAVIRE)

La gestion d'un navire est constituée par l'ensemble des opérations relatives à l'exploitation de celui-ci, se traduisant par des dépenses corrélatives.

L'on distingue habituellement deux aspects de la gestion d'un navire.

1. La gestion nautique.

Elle consiste dans l'ensemble des opérations concernant la maintenance du navire (parfois appelée « gestion technique ») : maintien du navire en état de navigabilité ; recrutement de l'équipage ; assurance du navire ; conduite du navire à bon port... Celui qui dispose des pouvoirs de gestion nautique assume toutes les charges y afférentes.

2. La gestion commerciale.

Elle comprend toutes les opérations relatives à l'exploitation commerciale du navire : dépenses d'escales et de port, pilotage, approvisionnement.

La distinction offre un intérêt particulier en matière d'affrètement du navire. Selon le contrat conclu, les charges de gestion peuvent se trouver réparties différemment entre le fréteur et l'affrètement :

– Affrètement au voyage : le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 7).

– Affrètement à temps : le fréteur conserve la gestion nautique, cependant que la gestion commerciale est transférée à l'affrètement (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 20 et 21).

– Affrètement coque nue : La gestion nautique et commerciale est transférée à l'affrètement (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 28).

GLACE (CLAUSE)

Clause d'usage fréquent dans les chartes-parties au voyage (« General Ice Clause »), par laquelle les parties envisagent les conséquences de la prise par les glaces des eaux du port de chargement ou de déchargement (Ex. : C/P Gencon, art. 17).

Dans les chartes-parties à temps ou coque nue, le fréteur, bien qu'ayant abandonné tout ou partie de la gestion du navire à l'affrètement, se montre cependant soucieux de préserver son navire. Il peut, en conséquence, introduire des limites de trafic en interdisant l'envoi du navire dans des ports susceptibles d'être pris par les glaces. Les connaissements peuvent également comporter des clauses de même nature (Ex. : Conlinebill, art. 16).

GRÈVE

La grève constitue une interruption concertée et collective du travail par des salariés, en vue de faire aboutir leurs revendications. La grève est, pour le transporteur maritime de marchandises et pour l'entrepreneur de manu-

tention une cause d'exonération de responsabilité (Convention de Bruxelles du 5 août 1924, art. 4-2, litt. j. – Loi du 18 juin 1966, art. 27 et 53). Il en est de même pour les consignataires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15). Elle pourrait être également invoquée par le fréteur au voyage, en cas de dommages subis par la marchandise, s'il établit qu'elle constitue la cause de ces dommages (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 6).

GRÈVE (CLAUSE DE)

Clause en usage dans les chartes-parties au voyage (« Général Strike clause ») et destinée à prévoir les conséquences d'une grève au port de chargement ou de déchargement sur les obligations respectives du fréteur et de l'affréteur. La grève affectant le temps alloué pour les opérations de chargement et de déchargement, il est nécessaire de savoir qui supportera la charge financière de l'immobilisation excessive du navire du fait de la grève (Ex. : GENCON, art.15).

GROUPE

Activité consistant à réunir en un lot unique (par ex. : conteneur) des marchandises en provenance d'expéditeurs divers ou à adresser à des destinataires multiples. Cette opération est souvent le fait de transitaires ou de commissionnaires de transport. Le transporteur peut également y procéder.

GUERRE

L'existence d'une guerre ou le risque de guerre sont fréquemment envisagés dans le commerce maritime.

1. Clause de guerre (« War Risks »).

Cette clause est d'usage systématique dans les chartes-parties au voyage (Ex. : GENCON, art. 16). Elle offre au fréteur le droit de résilier la charte-partie si le risque de guerre survient avant tout chargement ou de procéder au déchargement de la cargaison déjà embarquée.

2. Transport maritime.

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 4 § 2, litt. e) exonère le transporteur maritime de marchandises de toute responsabilité à raison des pertes ou dommages survenus aux marchandises et résultant ou provenant de « faits de guerre ». La loi française n° 66-420 du 18 juin 1966

GUERRE

(art. 27), sans évoquer spécifiquement cet événement, l'englobe néanmoins sous l'expression « événement non imputable au transporteur ».

3. Assurances maritimes.

La police française d'assurance maritime sur corps de tous navires (Art. 3) exclut de sa garantie les dommages, pertes, recours de tiers et dépenses résultant de :

- Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

- Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

- Armes et engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome.

Des exclusions semblables sont prévues par les Polices françaises d'assurance maritime sur facultés (« Tous risques » et « FAP sauf »). Il existe cependant une « Convention spéciale pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés » ainsi qu'une « Police française d'assurance couvrant les facultés contre les risques de guerre et assimilés pendant le transport maritime et les transports ou séjours accessoires ».

HAGUE RULES

Littéralement : « Règles de La Haye ». Cette expression est employée en Grande-Bretagne pour désigner la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. La référence à La Haye vient, historiquement, de ce que cette ville avait été, en 1921, le siège d'une première tentative d'unification du droit en la matière.

HAMBOURG (RÈGLES DE)

⇒ RÈGLES DE HAMBOURG

HARTER ACT

Célèbre loi américaine, adoptée par le Sénat et la Chambre des Représentants, le 13 février 1893, et qui a conduit, ultérieurement, à l'adoption de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Règles de La Haye). Le *Harter Act* doit son nom au sénateur qui en avait été à l'origine.

Cette loi, applicable à tout transport de marchandises au départ des ports des Etats Unis et entre ces ports et des ports étrangers (art. 1), interdit l'insertion, dans les connaissements, de clauses jusqu' alors fréquentes, dispensant l'armateur de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité ou exonérant le capitaine ou les autres préposés de l'armateur de leur obligation de soins concernant la marchandise (art. 2). En contrepartie, l'armateur est exonéré de toute responsabilité lorsque, ayant fait la preuve de sa diligence à mettre son navire en état de navigabilité, il établit que les dommages subis par la marchandise proviennent de certains événements, appelés « *excepted perils* » (art. 3). Enfin, le *Harter Act* impose la délivrance d'un connaissement faisant preuve de la réception des marchandises qui s'y trouvent décrites (art. 4).

HYPOTHÈQUES MARITIMES

Textes : Convention de Bruxelles du 27 mai 1957 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.
Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 43 à 57.
Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 13 à 25.
Code des douanes, art. 241 à 251.

1. L'hypothèque maritime a été introduite, en France, par la loi du 10 décembre 1874, dont la teneur fut reprise par la loi du 10 juillet 1885. Elle est aujourd'hui réglementée par la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

2. Constitution de l'hypothèque maritime.

L'hypothèque maritime ne peut être que conventionnelle. Elle ne peut être consentie que par le propriétaire du navire ou son mandataire muni d'un pouvoir spécial. En cas de co-propriété du navire, un co-propriétaire peut hypothéquer sa part. Le gérant de la copropriété peut également hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des co-propriétaires représentant les 3/4 de la valeur du navire. L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit authentique ou sous seing privé. L'écrit peut être rédigé sous forme nominative, à ordre, au porteur.

L'hypothèque peut être constituée sur des navires et autres bâtiments de mer francisés. Elle peut également être établie sur un navire en construction et sera, alors, constituée par le constructeur, demeuré en principe propriétaire. La spécialité de l'hypothèque maritime exclut l'hypothèque dite « de flotte ». L'assiette de l'hypothèque est formée du corps du bâtiment et de tous les accessoires, agrès et appareils. Elle ne s'étend pas au fret. En revanche, grâce au mécanisme de la subrogation réelle, l'hypothèque se reporte sur :

- Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire.
- Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire.
- Les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué.
- Les indemnités d'assurances sur le corps du bâtiment.

3. Publicité de l'hypothèque maritime.

Comme tout acte constitutif de droit réel sur le navire, l'hypothèque maritime doit faire l'objet d'une publicité. Celle-ci est effectuée sur un registre tenu à cet effet par l'administration des douanes. Le conservateur

compétent est celui dans la circonscription duquel le navire est en construction ou dans laquelle le navire est inscrit s'il est déjà muni d'un acte de francisation. L'inscription rend publique l'hypothèque. Elle la conserve pendant 10 ans à compter du jour de sa date et peut être renouvelée. Avant l'expiration du délai de péremption, l'hypothèque peut être radiée soit du consentement des parties, soit en vertu d'une décision judiciaire. Elle peut également, et dans les mêmes formes, faire l'objet d'une réduction.

4. Effets de l'hypothèque maritime.

Comme toute hypothèque, l'hypothèque maritime confère à son titulaire un droit de préférence en cas de saisie et de vente du navire, lui permettant de primer, non seulement les créanciers chirographaires ou les autres créanciers hypothécaires postérieurs en date, mais encore certains créanciers privilégiés: ceux qui invoquent un privilège de droit commun. En revanche, le créancier hypothécaire est primé par les créanciers titulaires d'un privilège maritime, appelés pour cette raison « créanciers privilégiés de premier rang ».

L'hypothèque maritime confère également un droit de suite. Le tiers détenteur se trouve, dès lors, placé dans la même situation que celle de l'acquéreur d'un immeuble hypothéqué. Il peut, en conséquence, payer le créancier, délaisser, laisser la saisie se poursuivre entre ses mains, purger l'hypothèque. Les risques inhérents à la mobilité du navire ont conduit à fulminer des sanctions spécifiques. Est ainsi interdite toute opération volontaire entraînant la perte de la francisation du navire hypothéqué; en outre, si l'opération est effectuée dans l'intention de violer cette interdiction, son auteur s'expose aux peines de l'abus de confiance.

immatriculation auprès du service des Affaires maritimes dans le ressort duquel se trouve le port de rattachement. Il est attribué au navire immatriculé un numéro d'immatriculation composé de 6 chiffres précédés des lettres caractéristiques du quartier d'immatriculation.

INCENDIE

1. Transport maritime de marchandises.

Selon la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises et résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (Art. 4, § 2). La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 27) exonère également le transporteur maritime en cas de dommages subis par les marchandises depuis la prise en charge jusqu'à la livraison du fait d'un incendie. La victime peut néanmoins établir que l'incendie trouve sa cause dans une faute du transporteur ou de ses préposés.

Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 envisagent également l'hypothèse de dommages causés à la marchandise du fait d'un incendie. Selon l'article 5, paragraphe 4 :

« a. Le transporteur est responsable :

– Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

– Des pertes ou dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b. Dans le cas où un incendie à bord d'un navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera remis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur. »

2. Entrepreneur de manutention et consignataires.

La loi précitée du 18 juin 1966 (art. 53) fait de l'incendie une cause d'exonération de responsabilité de l'entrepreneur de manutention, dans des conditions semblables à celles du transporteur maritime de marchandises. Les consignataires peuvent également invoquer cette cause d'exonération (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

3. Transport de passagers.

En cas de dommages corporels survenus à des passagers par suite d'un

incendie, le transporteur est responsable sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 38).

Lorsque l'incendie occasionne des dommages aux bagages des passagers, il faut distinguer :

– S'agissant des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, le transporteur est responsable comme en matière de transport de marchandises (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 75).

– Pour les effets personnels et les bagages de cabine, le transporteur est responsable s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

4. Avaries communes.

Selon la Règle III des Règles d'York et d'Anvers 1994 : « Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un deux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée quelle qu'en soit la cause ou par la chaleur de l'incendie ».

INCOTERMS

Abréviation de « International Commercial TERMS ».

Les Incoterms sont des règles standardisées élaborées par la Chambre de commerce Internationale, pour l'interprétation des termes commerciaux utilisés dans les ventes internationales de marchandises. Inaugurées en 1936, les Incoterms ont fait l'objet de plusieurs modifications pour s'adapter aux mutations observées dans les ventes internationales. La dernière écriture date de l'année 2000.

Les Incoterms comportent actuellement 13 sigles, répartis en quatre groupes (E, F, C, D) selon l'ordre croissant des obligations mises à la charge du vendeur. Chaque sigle fait l'objet d'une présentation unifiée des obligations respectives du vendeur et de l'acheteur. Les obligations du vendeur sont regroupées sous la lettre « A » et comportent dix rubriques (A1 à A10). Celles de l'acheteur figurent sous la lettre « B » et comportent les mêmes rubriques (B1 à B 10).

Les Incoterms spécifiquement utilisés dans les ventes maritimes sont au nombre de 6. Les sigles suivants permettent de les identifier :

- F.A.S. : *Free alongside ship* (Franco le long du navire).
- F.O.B. : *Free on board* (Franco bord).
- C.F.R. : *Cost and freight* (Coût et fret).

- C.I.F. : *Cost, insurance, freight* (Coût, assurance, fret -C.A.F.).
Ces quatre sigles sont caractéristiques des ventes dites « au départ ».
 - D.E.S. : *Delivered ex ship* (Rendu *ex ship*).
 - D.E.Q. : *Delivered ex quay* (Rendu à quai).
- Ces deux derniers sigles caractérisent les ventes dites « à l'arrivée ».

INNAVIGABILITÉ

L'innavigabilité est l'inaptitude d'un navire à remplir ses fonctions proprement nautiques et ses fonctions commerciales.

En matière d'affrètement de navire, le fréteur, quel que soit le contrat conclu (au voyage, à temps, coque nue), doit présenter un navire en bon état de navigabilité (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 6, 19, 25). Le maintien du navire en cet état n'est à la charge du fréteur que dans l'affrètement au voyage et à temps. C'est une obligation de l'affréteur dans l'affrètement coque nue.

Dans le contrat de transport maritime de marchandises, le transporteur est également tenu, impérativement, de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art.3-1. - Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 21). De façon apparemment paradoxale, le transporteur peut néanmoins se prévaloir de l'innavigabilité du navire pour se soustraire à sa responsabilité en cas de dommages subis par la marchandise (Convention préc., art. 4. - Loi préc., art. 27). En réalité, cette cause d'exonération n'est opératoire que si le transporteur établit non seulement le fait de l'innavigabilité, mais encore sa diligence préalable afin de mettre le navire en état de navigabilité.

Le transporteur maritime de passagers est responsable des dommages corporels, dits « individuels », subis par les passagers, ainsi que du retard, s'il a contrevenu à son obligation de mettre le navire en état de navigabilité et de le conserver en cet état (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 37 et 39).

L'article L.173-21 du Code des assurances autorise le délaissement des facultés en cas d'innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen que ce soit, n'a pu commencer dans le délai de trois mois.

INSAISSABILITÉ (NAVIRE)

1. L'insaisissabilité d'un navire procède, en premier lieu, de l'immunité d'exécution dont bénéficie son exploitant. Tel est le cas des navires d'Etat.

La règle ne souffre pas d'exception en droit interne. En droit international (Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 relative à l'unification de certaines règles concernant l'immunité des navires d'Etat), le principe est également celui de l'insaisissabilité sous la double condition :

- Que le navire appartienne à un Etat ou soit exploité par lui.
- Qu'il soit affecté exclusivement à une activité de service public et non à une activité économique ou commerciale relevant du droit privé.

2. Les navires privés (commerce, pêche, plaisance) sont, en revanche, normalement saisissables. Toutefois, le décret n° 92-755 du 31 juillet 1992 instituant de nouvelles règles relatives aux procédures civiles d'exécution pour l'application de la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 portant réforme des procédures civiles d'exécution dispose (Art. 39) :

« Pour l'application de l'article 14-4° de la loi du 9 juillet 1991, sont insaisissables comme étant nécessaires à la vie et au travail du débiteur saisi et de sa famille :

...

Les instruments de travail nécessaires à l'exercice personnel de l'activité professionnelle ».

Une décision a considéré, sous l'empire de textes antérieurs, mais identiques (Décret n° 77-273 du 24 mars 1977) qu'un navire de pêche, exploité par un artisan pêcheur, était insaisissable.

INSCRIPTION MARITIME

Nom donné, jusqu'en 1967, à l'actuelle Administration des affaires maritimes (Décret n° 67-550 du 26 mai 1967).

JAUGE

La jauge ou tonnage est l'expression de la capacité intérieure du navire (Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 2). On distingue :

– La jauge brute, capacité intérieure totale du navire (coque et superstructures).

– La jauge nette, capacité intérieure du navire déduction faite du volume des espaces qui ne sont pas commercialement utilisables.

Selon les types de navires, il peut exister des différences sensibles entre leur jauge brute et leur jauge nette.

La jauge d'un navire s'exprime en tonneaux de jauge, mesure équivalant à 2,83 mètres cubes ou 100 pieds cubes. Le nombre de tonneaux de jauge est déterminant pour le calcul des plafonds de responsabilité du propriétaire de navires (Convention de Londres du 19 novembre 1976. – Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 61).

JAUGEAGE

Le jaugeage est l'opération destinée à mesurer la jauge d'un navire. Selon l'article 3 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 l'autorité administrative définit les règles du jaugeage et délivre aux propriétaires de navires des certificats de jauge conformes aux prescriptions des conventions internationales en vigueur ».

La Convention internationale de Londres du 23 janvier 1969, entrée en vigueur le 10 juillet 1982 et applicable en France (Décret n° 82-725 du 10 août 1982), unifie les règles de jaugeage pour les navires effectuant des voyages internationaux, d'une longueur principale supérieure à 24 mètres et construits à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention. La nouvelle jauge ainsi définie est appelée U.M.S. (*Universal Measurement System*).

L'opération de jaugeage est effectuée, en France, par le service des Douanes.

JET À LA MER

En anglais : « *Jettison of cargo* ». Le jet à la mer consiste à jeter par dessus bord des éléments de la cargaison en vue de sauver l'expédition maritime. Selon les Règles d'York et d'Anvers 1994 (Règle I) : « Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune, à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce ».

⇒ LETTRES DE GARANTIE

JOURNAL DE MER

Le journal de mer est l'un des livres que le navire est tenu d'avoir à bord. Selon l'article 8 du décret n° 69-679 du 19 juin 1969 : « Le capitaine rédige le journal de mer et veille à la bonne tenue des autres journaux de bord. Le journal de mer est coté et paraphé par le président du tribunal de commerce. Le journal de mer contient, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise. Les inscriptions en sont opérées jour par jour et sans blanc. Elles sont signées chaque jour par le capitaine ».

Le journal de mer fait partie des papiers de bord que le capitaine est tenu de sauver lorsqu'il abandonne son navire (Code disc. et pén. de la Marine marchande, art. 84 al. 2).

JOURS DE PLANCHE

Expression synonyme de staries. Encore en usage (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 10), elle rappelle le temps où les opérations de chargement et de déchargement du navire s'effectuaient grâce à une planche reliant le navire au quai et permettant le passage des portefaix.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

KERGUELEN (PAVILLON DES)

Nom communément donné au pavillon des navires immatriculés au territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises (T.A.A.F.). Un décret du 20 mars 1987 avait autorisé cette immatriculation pour les navires autres que les pétroliers. Cette restriction a été supprimée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports. Selon l'article 26 de cette loi, tel que modifié par l'ordonnance n° 2002-357 du 14 mars 2002 :

« Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du Territoire des terres australes et antarctiques françaises :

1° les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence;

2° les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine .

L'équipage des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'Etat, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française.

Toutefois, un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée ci-dessus, dans des conditions et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat ».

KILOGRAMME

Le kilogramme est l'une des unités de mesure du préjudice subi en cas de pertes ou d'avaries subies par la marchandise et dont est redevable le

KILOGRAMME

transporteur maritime (Convention de Bruxelles du 25 Août 1924, art. 4 § 5. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 6 § I. – Loi n°66-420 du 18 juin 1966, art. 28), l'entrepreneur de manutention (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 54), ou le consignataire de navire ou de la cargaison (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

La victime est indemnisée sur la base de :

- 666,67 unités de compte (DTS) par colis ou unité de chargement
- ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagée, la limite la plus élevée étant applicable.

Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 ont porté ces limites respectivement à : 835 et 2,5 unités de compte.

LAISSÉ POUR COMPTE

Technique de règlement du fret autrefois admise par le Code de commerce (Art. 310) et consistant à abandonner la marchandise à l'armateur pour solde de tout compte. Cette opportunité était limitée aux « futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides » qui avaient tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides. Ce procédé n'est plus admis par les textes maritimes en vigueur.

⇒ DÉCHET DE ROUTE, FREINTE

LAMANAGE

1. Le lamanage est une activité portuaire consistant dans l'amarrage des navires au quai. L'exercice du lamanage est subordonné à l'agrément de directeur du port, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel (Règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche, Annexe à l'article R. 351-1 du Code des ports maritimes, art. 10). Les lamaneurs (ou pilotes-lamaneurs) sont, dans l'exercice de leurs fonctions, considérés comme des préposés du navire pour le compte duquel ils opèrent. Le navire est amarré sous la responsabilité de son capitaine ou patron (Règlement général préc., art. 10).

2. La rémunération du service du lamanage bénéficie du privilège dit « de premier rang » institué par l'article 31-6° de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 en tant qu'elle procède de « contrats passés par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins de la conservation du navire ».

LAYDAYS, LAYTIME

Termes britanniques synonymes de « staries ».

⇒ STARIES

L.C.L.

Abréviation de « *Less than Container Load* ». Cette expression est employée pour désigner des marchandises dont le volume est inférieur à celui du conteneur utilisé. Le groupage des marchandises dans le conteneur est le fait du transporteur lui-même ou, le plus souvent, d'un commissionnaire de transport.

Un conteneur L.C.L. peut être :

– L.C.L./L.C.L., lorsqu'il est chargé au port d'embarquement et déchargé au port de destination.

– L.C.L./F.C.L., lorsqu'il est chargé au port d'embarquement et livré à un destinataire unique.

⇒ CONTENEUR

LETTRES DE GARANTIE

Il existe deux catégories de lettres de garantie : les lettres de garantie au départ et les lettres de garantie à la livraison.

Lettres de garantie au départ

Ce sont celles par lesquelles le chargeur s'engage à garantir le transporteur contre toute réclamation du destinataire si ce transporteur consent à délivrer un connaissement net de réserves (« *clean* »). De telles lettres sont très fréquentes en pratique. Elles présentent l'avantage d'éviter que le transporteur ne prenne des réserves concernant des défauts mineurs ou des manquants peu importants de la marchandise. Mais elles peuvent également nuire à la sécurité du crédit documentaire et aux assureurs. Les textes sanctionnent cette pratique de façon variable et l'on doit distinguer entre les lettres de garantie « ordinaires » et les lettres de garantie « frauduleuses ».

1. Lettre de garantie « ordinaire ».

On appelle ainsi la lettre remise au transporteur alors que la réserve omise ne concerne pas un défaut de la marchandise dont le transporteur

avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement. Cette lettre obéit au régime général des contre-lettres établi par l'article 1321 du Code civil : elles sont parfaitement valables dans les relations entre le chargeur et le transporteur mais elles demeurent sans effet à l'égard des tiers (destinataires) qui, en revanche, peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur (Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 17 § 2. – Loi n°66-420 du 18 juin 1966, art. 20 al. 1). En conséquence, le tiers porteur du connaissement net de réserves pourra exiger la livraison d'une marchandise telle que décrite au connaissement ; faute de quoi, il sera indemnisé par le transporteur qui pourra ensuite se retourner contre le chargeur. Le tiers porteur peut aussi exiger du chargeur une marchandise conforme à celle décrite au connaissement. La lettre de garantie ordinaire est également opposable à l'assureur du chargeur, subrogé dans les droits du chargeur.

2. Lettre de garantie « frauduleuse ».

Ce qualificatif est donné à la lettre à propos de laquelle la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement (Loi du 18 juin 1966 préc., art 20 al. 2). Selon les Règles de Hambourg (Art. 17 § 3), cette lettre implique l'intention de léser le tiers. Les sanctions sont aggravées :

– Le transporteur est déchu du droit d'invoquer la limitation de responsabilité instituée par l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 ou par l'article 6 des Règles de Hambourg.

– Le transporteur ne peut plus invoquer le bénéfice des « cas exceptés » qui lui auraient permis de s'exonérer de toute responsabilité.

– Le transporteur perd tout recours contre son garant. La lettre de garantie devient donc nulle inter partes (Jurisprudence française et Règles de Hambourg, art. 17 § 3).

Lettres de garantie à la livraison

Il arrive que la marchandise parvienne au port de destination avant que le destinataire ne soit régulièrement en possession du connaissement. Or, la livraison ne peut s'effectuer, en principe, que contre remise du connaissement. Aussi, pour se prémunir contre les risques de livraison à une personne sans droit ou éviter des frais de stockage de la marchandise, le transporteur se fait remettre par le destinataire prétendu, une lettre de garantie, souscrite généralement par un établissement bancaire, et couvrant le transporteur contre toutes les conséquences financières d'une telle livraison (y compris dommages-intérêts, amendes, frais judiciaires ou extra-judiciaires,

honoraires d'avocats). De telles lettres de garantie s'analysent en un engagement de caution solidaire ou une garantie à première demande.

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandises).

LETTRE DE VOITURE MARITIME

La lettre de voiture maritime (En anglais : « *Sea way bill* ») est un document non négociable, émis à personne dénommée. Bien que, formellement, elle s'apparente à un connaissance, elle s'en distingue en ce qu'elle ne représente pas la marchandise décrite. Sa présentation n'est pas requise pour la remise de la marchandise au destinataire.

La lettre de voiture maritime ne constitue pas un document similaire au connaissance formant titre au sens de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 1-b). En revanche, la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966 ne fait pas référence au titre émis pour qualifier le contrat de transport (Art. 15). En conséquence, elle s'applique à l'acheminement de marchandises sous lettre de transport, notamment en ce qui concerne la responsabilité du transporteur; seules les dispositions propres au connaissance ne trouveront pas à s'appliquer. L'assimilation de la lettre de voiture maritime au connaissance est, par contre, réalisée par les Règles Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 18). De même, selon les « Règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime », adoptées en 1990 par le Comité Maritime International, le contrat de transport couvert par une lettre de voiture maritime est soumis à toute convention internationale ou à toute loi nationale qui eussent été applicables s'il avait donné lieu à l'émission d'un connaissance ou d'un document similaire formant titre.

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandises).

LEX RHODIA DE JACTU

Célèbre texte de droit romain (Dig. XIV, 2.1), reprenant un usage pratiqué par les navigateurs de l'île de Rhodes, selon lequel le propriétaire du navire et les propriétaires des marchandises devaient contribuer à la réparation des avaries survenues au cours de l'expédition. La *Lex Rhodia de jactu* constitue l'une des sources historiques du droit des avaries communes.

LIBRE IMMATRICULATION (PAVILLON DE)

Expression synonyme de pavillon de complaisance.

LIBRE PRATIQUE

Document sanitaire ou de police, délivré par les autorités portuaires, et indiquant qu'il n'existe pas d'obstacle au séjour du navire dans le port. L'obtention de la libre pratique peut exercer une incidence sur le point de départ des staries, dans l'affrètement au voyage. En cas de silence de la charte-partie à cet égard, il est admis que les staries ne peuvent commencer à courir qu'après l'obtention de la libre pratique. Par contre, si la charte-partie fait mention de celle-ci, la libre pratique peut, selon les cas, être la condition du départ des staries (« ... but in free pratique ... »), ou n'exercer aucune incidence (« ... wether in free pratique or not »).

La libre pratique est souvent obtenue avant même l'arrivée du navire au port.

⇒ AFFRÈTEMENT, STARIES

LIEN CLAUSE

La « lien clause » est une disposition très usitée dans les chartes-parties et conférant au fréteur un privilège sur la marchandise en garantie du paiement de ses créances contre l'affréteur.

Au regard du droit français, cette clause n'ajoute rien à la règle légale (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 2). Elle est, en revanche, d'un grand intérêt au regard du droit britannique (*Common Law*) qui n'accorde pas de privilège au fréteur.

LIMITATION DE RÉPARATION

I. Au sens strict, la limitation de réparation est une technique permettant à un débiteur, reconnu responsable d'un dommage, de n'indemniser la victime qu'à hauteur d'un certain plafond. Ce bénéfice est parfois accordé par la loi ; il peut l'être aussi par la convention des parties et l'on parle alors de clauses limitatives de responsabilité (ou de réparation) .

II.- En droit maritime, il existe de nombreuses illustrations de cette technique.

LIMITATION DE RÉPARATION

1. Responsabilité du propriétaire du navire (Convention de Londres du 19 novembre 1976. – Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art.58 et s. Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 40).

Selon les textes ci-dessus, les limites de réparation sont ainsi calculées :

a) Créances autres que celles résultant de la mort ou de blessures de passagers.

1. Créances pour mort ou lésions corporelles :

– Pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux : 333 000 unités de compte (DTS).

– Pour un navire dont la jauge dépasse 500 tonneaux, il faut ajouter :

• Pour chaque tonneau de 501 à 3 000 tonneaux : 500 unités de compte.

• Pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 tonneaux : 333 unités de compte.

• Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux : 250 unités de compte.

• Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux : 167 unités de compte.

2. Toutes autres créances :

– Navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux : 167 000 unités de compte.

– Pour un navire dont la jauge dépasse 500 tonneaux, il faut ajouter :

• Pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux : 167 unités de compte.

• Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux : 125 unités de compte.

• Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux : 83 unités de compte.

b) Créances pour mort ou blessures de passagers : 46 666 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter, sans pouvoir excéder 25 millions d'unités de compte.

c) Dans tous les cas ci-dessus, la limitation de réparation ne peut plus être invoquée par le propriétaire s'il a commis une faute intentionnelle ou inexcusable, c'est-à-dire lorsque le dommage résulte d'un fait commis témérement, avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. Responsabilité du transporteur maritime de marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, telle que modifiée par le protocole du 21 décembre 1979, art. 5-4. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28).

Selon ces textes, la réparation due par le transporteur est fixée à :

- 666,67 unités de compte (DTS) par colis ou unité de chargement,
- ou à 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

La limitation de réparation ne peut plus être invoquée lorsque le dommage a pour cause une faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur ou lorsqu'une déclaration de valeur a été insérée dans le connaissement et, selon le droit français, acceptée par le transporteur.

Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 6) ont porté les montants respectivement à 835 et 2,5 unités de compte. La faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur fait également échec à la limitation.

3.- Responsabilité de l'entrepreneur de manutention (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art.54) et du consignataire de navire ou de la cargaison (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1968, art. 13 et 15).

Les limites de réparation sont calculées sur celles du transporteur maritime de marchandises.

4.- Responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de Londres du 27 novembre 1992. – Loi n° 94-478 du 10 juin 1994. – Décret n° 96-718 du 7 août 1996). La réparation due par le propriétaire est limitée à :

- 4 510 000 unités de compte (DTS) pour un navire ne dépassant pas 5 000 tonneaux de jauge ;
- pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 tonneaux, il faut ajouter 631 DTS pour chaque tonneau au-delà de 5 000 ;
- 89 770 000 DTS pour un navire dont la jauge est supérieure à 140 000 tonneaux.

La faute intentionnelle ou inexcusable du propriétaire le prive de son droit à limitation.

5. Responsabilité du pilote (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 20 et s.).

Le pilote peut s'affranchir de sa responsabilité par l'abandon à ses créanciers du cautionnement qu'il est tenu de fournir lorsqu'il est en fonction. Le montant de ce cautionnement est actuellement de 10.000 Euro (Arrêté du 1er juillet 1999). Le pilote ne perd le bénéfice de cette limitation que dans l'hypothèse de l'échouement, de la perte ou de la destruction totale du navire piloté (Code discipl. et pén. de la Marine marchande, art. 79).

III. La convention des parties peut également comporter des clauses limitant le montant de la réparation due par un contractant. Toutefois, lorsque la loi fixe impérativement un minimum de réparation (Ex. : Transport de

marchandises), le contrat ne peut pas prévoir une réparation inférieure (V. par ex. Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 29 en matière de transport maritime de marchandises). Rien n'interdit aux parties, en revanche, de fixer des montants supérieurs. De même, conformément au droit commun, les clauses de limitation de réparation sont inefficaces en cas de dol ou de faute lourde du débiteur.

Des clauses limitatives de réparation figurent souvent dans les chartes-parties. Les « Conditions générales de vente régissant les opérations effectuées par les organisateurs-commissionnaires de transport », établies par la Fédération Française des Organisateurs-Commissionnaires de Transport (FFOCT) contiennent également des dispositions relatives à la réparation (Art. 7).

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

⇒ CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

LINER

Terme britannique désignant un navire pratiquant une ligne régulière (par opposition à « *Tramp* »).

LINER TERMS

1. Expression britannique désignant les conditions des connaissements de lignes régulières relatives à la répartition des frais de chargement et de déchargement entre le navire et la marchandise. Ces conditions sont très variables. Elles dépendent de facteurs aussi divers que : la nature de la marchandise, l'équipement des ports, la situation de la compagnie (membre d'une Conférence ou « *outsider* »).

Les *Liner terms* ne doivent pas être confondus avec les Incoterms qui ont pour objet de régler, entre vendeur et acheteur, la charge des risques courus par la marchandise.

2. Les *Liner terms* les plus couramment utilisés sont les suivants :

– « De bord à bord » : la marchandise supporte tous les frais liés au chargement et au déchargement.

– « De bord à sous palan » : la marchandise supporte tous les frais de mise à bord mais seulement ceux postérieurs à la mise à quai sous palan, au port de déchargement.

– « De bord à quai » : La marchandise supporte tous les frais de mise à bord et, au déchargement, uniquement les frais d'entreposage éventuels.

– « De sous palan à bord » : La marchandise paie, au chargement, les frais jusqu'à la prise sous palan et, au déchargement, tous les frais liés à cette opération.

– « De sous-palan à sous palan » : La marchandise supporte, au chargement, tous les frais jusqu'à la mise sous palan et, au déchargement, tous les frais de prise sous palan (enlèvement, entreposage).

– « De sous palan à quai » : La marchandise paie, au chargement, les frais jusqu'à la prise sous palan et, au déchargement, les frais de magasinage éventuels.

– « De quai à quai » : Le marchand n'a, en principe, aucun frais à payer. Il est seulement tenu de livrer la marchandise à quai au port de chargement et, au déchargement, d'en prendre livraison sur le quai. Il ne supporte, le cas échéant, que les frais de magasinage.

– « De quai à sous palan » : La marchandise ne paie aucun frais, au chargement, pour la mise à bord. Au déchargement, elle supporte tous les frais depuis la mise à quai sous palan.

– « De quai à bord » : Au chargement, la marchandise ne paie aucun frais de mise à bord. Au déchargement, elle supporte tous les frais liés au déchargement.

LIVRAISON (MARCHANDISES)

1. La livraison est l'acte juridique par lequel le transporteur remet une marchandise au destinataire, se libérant ainsi de sa responsabilité. En droit strict, la livraison ne se confond pas avec la délivrance, opération matérielle de remise effective de cette marchandise. La distinction tend cependant à s'estomper. La jurisprudence estime, en effet, que la livraison n'est effective que lorsque le destinataire est en mesure de vérifier l'état de la marchandise, d'assortir éventuellement son acceptation de réserves et de prendre effectivement possession de la chose livrée.

2. En matière de transport maritime de marchandises, la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 15) fait de la livraison le moment ultime de la période de responsabilité du transporteur. Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 4-2-b) ont adopté la même solution. En revanche, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 1-e) fait cesser cette responsabilité au déchargement de la marchandise. Ainsi, dans un transport soumis à la loi française, le transporteur peut demeurer responsable des marchandises déjà déchargées et mises sous hangar ou sur terre-plein, tant qu'elle n'a

pas été livrée. C'est pourquoi, pour limiter dans le temps leur responsabilité, de nombreux transporteurs incluent, dans les connaissements qu'ils émettent, des clauses de livraison « sous palan » ou « à quai ». Ces clauses sont licites. Elles conduisent, par voie conventionnelle, à un résultat semblable à celui que prévoit la Convention de Bruxelles. Serait nulle, par contre, une clause fixant la livraison avant le déchargement, cette opération pesant impérativement sur le transporteur (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 38).

3. La livraison s'opère entre les mains du destinataire ou de son représentant (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 49). Le consignataire de la marchandise représente, à cet effet, le destinataire: la livraison de la marchandise entre ses mains libère le transporteur de la même manière qu'entre les mains du destinataire (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 52). Lorsque, au port de déchargement, existe un organisme disposant d'un monopole légal, la remise de la marchandise à celui-ci vaut livraison. Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 4-2-b) prévoient expressément cette situation.

4. La livraison est établie, sauf preuve contraire, par la remise d'un original du connaissement (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 50).

5. Le jour prévu pour la livraison constitue le point de départ du délai de prescription de l'action contre le transporteur ou le destinataire (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 58).

⇒ TRANSPORT (Marchandises).

LIVRAISON (NAVIRE)

1. Dans le contrat de construction de navires, la livraison du navire constitue l'une des obligations du chantier. En principe, la livraison s'opère après essais du navire par l'acquéreur. Envisagée du point de vue de l'armateur, la livraison prend le nom de « recette » (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 6).

2. Dans le contrat d'affrètement, la livraison du navire s'entend de la mise à disposition de celui-ci à l'affréteur, aux temps et lieu convenus dans la charte-partie.

LIVRE DE DISCIPLINE

Livre tenu par le capitaine à bord des navires et sur lequel sont consignées la nature des infractions commises à bord, les circonstances de leur

commission ainsi que les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire (Code disc. et pén. de la Marine marchande, art. 28).

LOCK OUT

Le lock-out consiste dans la décision prise par le dirigeant d'une entreprise de procéder à la fermeture de celle-ci, lors d'un conflit du travail, en vue de riposter à une grève.

Le transporteur maritime de marchandises est exonéré de sa responsabilité s'il parvient à prouver que les pertes ou dommages proviennent « de grèves ou lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, totalement ou partiellement » (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-2-j.- Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27-e). Cette cause d'exonération profite également à l'entrepreneur de manutention (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 53) et aux consignataires de navires et de la cargaison (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

LONG COURS

Selon l'arrêté du 20 mars 1987, pris en application du décret n° 87-190 du 20 mars 1987, la navigation au long cours est celle qui se pratique au-delà des limites suivantes :

- Au Nord : Le parallèle de 72° Nord.
- A l'Ouest : Une ligne suivant le méridien de 12° 40' Ouest (Greenwich) depuis le parallèle de 72° Nord jusqu'à celui de 30° Nord ; ce dernier parallèle jusqu'à 27° Ouest ; le méridien de cette dernière longitude jusqu'au parallèle 10° Nord.
- Au Sud : Le parallèle de 10° Nord à l'Ouest du méridien de Greenwich, le parallèle de 30° Nord à l'Est du méridien de Greenwich.
- A l'Est : Le méridien de 46° 20' Est de Greenwich.

LUMPSUM FREIGHT

Le *lumpsum freight* est un fret forfaitaire que l'on rencontre dans certaines chartes-parties au voyage : le navire est mis à la disposition de l'affrèteur pour un prix forfaitaire, de sorte que l'affrèteur est libre de charger la marchandise dans la limite de portée utile indiquée dans la charte.

Le *lumpsum freight* ne peut être révisé.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, FRET (Affrètement).

MANAGEMENT

Expression britannique généralement traduite par les termes « administration » ou « gestion ». Le *management* peut concerner plusieurs aspects de l'exploitation.

1. « *Management of the ship* » : Administration du navire.

Sont visées toutes les opérations qui intéressent le navire en tant que tel en vue de sa bonne marche, indépendamment de la présence éventuelle d'une quelconque marchandise (Ex. : approvisionnement en combustible). Selon la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 4 § 2), le transporteur maritime de marchandises n'est pas responsable de la faute commise par le capitaine ou autres préposés dans l'administration du navire, lorsque cette faute a entraîné des dommages à la marchandise. En droit interne français, la faute dans l'administration du navire est qualifiée de faute nautique. La faute nautique du capitaine ou des préposés du transporteur constitue également une cause d'exonération de responsabilité au profit du transporteur de marchandises (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27). Elle exonère aussi le fréteur au voyage et le fréteur à temps (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 6 et 8). Les règles de Hambourg du 31 mars 1978 ont supprimé cette cause d'exonération.

2. « *Management of the cargo* » : Administration de la marchandise.

Sont visées les opérations ayant pour objet l'intérêt de la cargaison. Une faute commise dans l'administration de la cargaison engage la responsabilité de l'armateur, fût-elle commise par ses préposés.

MANIFESTE

Document, signé du capitaine., récapitulant les connaissements émis relativement aux marchandises se trouvant à bord du navire. Le manifeste doit être conservé à bord.

MANQUANTS

Perte partielle de la marchandise transportée. Le transporteur maritime de marchandises est responsable des manquants (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 5. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27), sauf à établir une cause d'exonération.

La preuve des manquants est libre. Elle résulte, le plus souvent, des réserves à la livraison effectuées par l'ayant droit à la marchandise.

MANUTENTION (ENTREPRISE DE)

⇒ ENTREPRISE DE MANUTENTION

MARCHANDISES

1. Le terme « marchandise » désigne, de façon générale, tous les biens corporels mobiliers susceptibles de faire l'objet de transactions commerciales.

2. En droit maritime, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 1-c) considère comme marchandises les « biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ». La Convention exclut donc de son champ d'application les animaux vivants et les marchandises en pontée. A l'inverse, les Règles de Hambourg (Art. 1-5) et la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 30) s'appliquent à de telles marchandises. Les palettes, conteneurs et autres engins similaires sont considérés comme marchandises s'ils sont fournis par le chargeur.

3. Les marchandises faisant l'objet d'un transport maritime sont décrites sur le connaissement. Elles doivent faire l'objet d'un marquage ou étiquetage préalable au chargement et être conditionnées et emballées de façon convenable compte tenu de leur nature et du voyage à effectuer. La faute commise par le chargeur à cet égard exonère l'armateur (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4 § 2, litt. n.o. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 6 et 27), l'entrepreneur de manutention (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 53) ou le consignataire du navire ou de la cargaison (Loi n°69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

4. Marchandises dangereuses. Voir ce mot.

⇒ TRANSPORT (Marchandises).

MARCHANDISES DANGEREUSES

1. La manutention et le transport des marchandises dangereuses font l'objet d'une réglementation complexe couvrant aussi bien leur acheminement par voie terrestre que leur transit portuaire et leur déplacement par voie maritime.

a) Au plan international, il convient de citer :

– La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Décret n° 80-369 du 14 mai 1980), dite Convention SOLAS 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980, dont le chapitre VII traite du transport des marchandises dangereuses en colis ou en vrac solide.

– La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution des mers par les navires (Loi n° 81-742 du 5 août 1981), modifiée par le Protocole de 1978 (Décret n° 83-874 du 27 septembre 1983), dite MARPOL 73/78.

– La Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), signée à Genève en 1972 et entrée en vigueur, en France, le 6 septembre 1977 (Décret n° 77-1043 du 9 septembre 1977).

– Le Code IMDG (International Maritime Code for Dangerous Goods), édité en 1965 et périodiquement mis à jour. Le Code IMDG, simple recommandation, a pour objectif de mettre en application le Chapitre VII de la Convention SOLAS 1974. Il est devenu obligatoire, en France, depuis l'arrêté du 23 novembre 1987 portant règlement pour la sécurité des navires (RSN).

b) En droit interne, sont notamment applicables:

– La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, plusieurs fois modifiée.

– Le décret n°84-810 du 30 août 1984.

– L'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires qui comporte, en annexe, l'important Règlement relatif à la sécurité des navires (RSN).

c) Le transit portuaire des marchandises dangereuses fait également l'objet de dispositions particulières:

– Arrêté du 9 septembre 2000 portant, en annexe, le « Règlement pour le transport et la manutention dans les ports maritimes des marchandises dangereuses » (RPM).

– Directive CE n° 93/75 du 13 septembre 1993, modifiée à plusieurs reprises et relative aux conditions minimales exigées pour les navires à

destination des ports maritimes de la Communauté (ou en sortant) et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

2. Selon le Code IMDG, les marchandises dangereuses sont réparties en 9 classes de danger, comportant, pour certaines d'entre elles, des divisions internes :

- Classe 1 : Matières explosives.
- Classe 2 : Gaz.
- Classe 3 : Liquides inflammables.
- Classe 4 : Matières solides inflammables.
- Classe 5 : Matières comburantes et peroxydes organiques.
- Classe 6 : Matières toxiques et matières infectieuses.
- Classe 7 : Matières radioactives.
- Classe 8 : Matières corrosives.
- Classe 9 : Matières et objets dangereux divers.

3. L'expéditeur (chargeur) d'une marchandise dangereuse doit, selon la classe à laquelle appartient celle-ci, procéder à un emballage adéquat, conforme aux prescriptions données par les textes et apposer une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée le caractère dangereux de la marchandise.

4. Les marchandises dangereuses à l'embarquement desquelles le transporteur ou le capitaine n'eût pas consenti s'il en avait connu la nature exacte ou le caractère, pourront à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur sera responsable de tout dommage et dépenses résultant de leur embarquement (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-6. - Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 13. - Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 44).

Si le transporteur connaissait la nature des marchandises et a néanmoins consenti à leur embarquement, il ne pourrait les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison; aucune indemnité ne sera due au chargeur, sinon au titre des avaries communes, s'il y a lieu (Mêmes textes).

5. Si le navire transporte, transborde, charge ou décharge des matières dangereuses, le capitaine doit fournir à la capitainerie du port leur plan d'arrimage et la liste complète de ces matières qui sont simplement en transit., et celles qui doivent être chargées ou déchargées dans le port (Code des ports maritimes, Annexe à l'article R. 351-1, art. 5 al. 3).

MARPOL 73/78

Ce sigle désigne la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le Protocole fait à Londres le 17 février 1978. Cette convention et son protocole sont en vigueur, à l'égard de la France, depuis le 2 octobre 1983 (Décret n° 83-874 du 27 septembre 1983).

Cette Convention est complétée par deux protocoles relatifs à l'envoi des rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles d'une part, et à la procédure d'arbitrage pour le règlement des différends entre deux ou plusieurs Parties à la Convention.

Elle comporte, en outre, des annexes techniques, plusieurs fois amendées, traitant :

- Annexe I : de la prévention de la pollution par les hydrocarbures ;
- Annexe II : de la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ;
- Annexe III : de la prévention de la pollution par les substances nocives transportées par mer en colis ;
- Annexe IV : de la prévention de la pollution par les eaux usées du navire ;
- Annexe V : de la prévention de la pollution par les ordures du navire ;
- Annexe VI : de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

MARQUES (NAVIRE)

Les navires doivent être munis de marques extérieures permettant de les identifier. Ces marques extérieures sont constituées par le nom, le numéro d'immatriculation et le port d'attache. Selon l'affectation du navire (commerce, pêche, plaisance) et son tonnage, les marques sont portées différemment, à la poupe et/ou à l'avant des deux bords. Les voiliers d'une jauge brute inférieure à deux tonneaux et les bateaux à moteur d'une puissance inférieure à 10 CV sont dispensés de marques.

MARQUES DE FRANC-BORD

Les marques de franc-bord sont des marques peintes sur les flancs du navire, indiquant les limites maximales d'immersion de celui-ci en fonction des conditions de navigation. Les marques de franc-bord sont délivrées par les sociétés de classification.

MASSE (CRÉANCIÈRE, DÉBITRICE)

Dans le droit des avaries communes, tous les intérêts engagés dans une expédition maritime doivent, en principe, contribuer à l'avarie décidée par le capitaine en vue du salut commun. Ces intérêts sont constitués par le navire et la cargaison. Ils sont classés en deux masses lors du règlement de l'avarie :

– Masse créancière : Elle regroupe tous ceux qui ont une créance à faire valoir ainsi que le montant de cette créance (Le navire pour les dommages subis et les frais engagés par le capitaine; les marchandises pour les dommages subis).

– Masse débitrice : Elle réunit tous les intérêts qui doivent contribuer à l'avarie et le montant de leur contribution.

⇒ AVARIES COMMUNES

MATE'S RECEIPT

Le *Mate's Receipt* (Reçu de bord ou Bon d'embarquement) est un document délivré par le second capitaine, attestant que la marchandise a bien été embarquée. Le *mate's receipt* est délivré avant la remise du connaissement.

MÉRITES

En matière d'assistance maritime, les mérites consistent dans les efforts et l'habileté déployés par celui qui a prêté secours à un navire en danger de se perdre. Les mérites de l'assistant constituent un élément de calcul de la rémunération d'assistance (Convention de Londres du 28 avril 1989, art. 13, § I. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 16).

⇒ ASSISTANCE

MONOPOLE DE PAVILLON

⇒ TRANSPORTS RÉSERVÉS

MORTGAGE

Le mortgage est, en droit britannique et américain, une sûreté réelle sur le navire, proche de l'hypothèque maritime. A la différence de cette der-

nière, le mortgage confère au créancier un droit de propriété conditionnel au non-paiement de la dette à l'échéance.

Selon la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles le 10 avril 1926 (Art. 1), les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis seront considérés comme valables et respectés dans les pays contractants.

Comme l'hypothèque maritime, le mortgage prend rang immédiatement après les privilèges de premier rang sur le navire (Convention précitée, art. 3).

⇒ HYPOTHÈQUES MARITIMES, PRIVILÈGES MARITIMES

MOUILLE

La mouille est une avarie totale ou partielle de la cargaison par suite d'humidité ou d'inondation. Les avaries par mouille sont fréquemment dues à la buée de cale ou à un défaut d'étanchéité des panneaux de cale. Le transporteur maritime est, en principe, tenu de réparer de tels dommages. Mais la mouille peut aussi être la conséquence d'un défaut ou d'une insuffisance d'emballage, constitutifs d'une faute du chargeur qui exonère alors le transporteur (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art.4, § 2. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art.27), l'entrepreneur de manutention (loi du 18 juin 1966 précitée, art. 53) et les consignataires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

La mouille de la marchandise peut encore résulter de l'extinction d'un incendie à bord. Le dommage subi par les marchandises qui n'étaient pas en feu et qui se trouvent avariées par l'eau sera classé en avarie commune (Règles d'York et d'Anvers, Règle III).

MUTATIONS EN DOUANE

La mutation en douane est une formalité effectuée auprès du service des douanes et destinée à rendre opposable aux tiers le transfert de propriété d'un navire. La mutation en douane s'accomplit sur présentation de l'acte de vente et donne lieu à la délivrance d'un nouvel acte de francisation ou au changement du nom du propriétaire sur cet acte.

NATIONALITÉ (NAVIRE)

La nationalité d'un navire, comme celle d'une personne, est un lien politique et juridique le rattachant à un Etat; elle s'exprime par le port d'un pavillon national. Tout navire doit avoir une nationalité et ne peut avoir qu'une nationalité.

En droit interne, l'acquisition de la nationalité française par un navire résulte de sa francisation. La vente du navire à l'étranger lui fait perdre la nationalité française.

L'acquisition, par un navire, de telle ou telle nationalité peut résulter de considérations purement économiques et fiscales comme en témoigne le développement des pavillons de complaisance.

⇒ FRANCISATION

NAUFRAGE

Le naufrage consiste principalement dans la rupture du navire sous l'action des flots (*Navis fractio*). Il peut s'agir également de la submersion totale du navire sans qu'il y ait eu bris de celui-ci.

Le naufrage constitue une « fortune de mer » au sens de l'article L.172-11 du Code des assurances. Il constitue de même, un exemple de « perte totale » autorisant le délaissement dans l'assurance corps (C. Ass., art. L.173-13).

Dans le transport de passagers, le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 38).

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage est tenu de se présenter devant le juge du lieu ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport et

de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui et d'en donner expédition (Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 15).

NAVIGABILITÉ

La navigabilité est l'aptitude d'un navire à affronter les périls de la mer (navigabilité nautique) et à servir à une exploitation donnée (navigabilité commerciale). Un certificat de navigabilité, conservé à bord, atteste que le navire a passé les visites réglementaires.

Dans les contrats d'affrètement, le fréteur s'oblige à mettre à la disposition de l'affrèteur le navire désigné en bon état de navigabilité (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 6, 19, 25). Le maintien du navire en cet état incombe également au fréteur dans l'affrètement au voyage et dans l'affrètement à temps; il est à la charge de l'affrèteur dans l'affrètement coque nue, sauf si les réparations et remplacements nécessaires sont dus à un vice propre du navire (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 26).

Dans le contrat de transport de marchandises, le transporteur est tenu, malgré toutes clauses contraires, avant et au début du voyage, de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3, § 1. – Loi n° 66420 du 18 juin 1966, art. 21).

Le transporteur maritime de passagers est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé et équipé et approvisionné pour le voyage considéré (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 36)

⇒ INNAVIGABILITÉ

NAVIGATION MARITIME

La navigation maritime peut se définir comme celle qui se pratique habituellement en mer. Elle peut avoir pour objet le commerce, la pêche ou la plaisance.

La navigation au commerce se subdivise (Décret n° 87-190 du 20 mars 1987 et arrêté du 20 mars 1987) en :

- Navigation au long cours;
- Cabotage (national et international);
- Navigation côtière.

La navigation à la pêche comprend (Arrêté du 24 janvier 1973) quatre catégories, établies sur la durée d'absence du navire :

- Petite pêche (24 heures maximum);
- Pêche côtière (Entre 24 et 96 heures);
- Pêche au large (Supérieure à 96 heures);
- Grande Pêche (Effectuée par tout navire d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux s'absentant habituellement pendant plus de 20 jours)

NAVIRE

1. Il n'existe, dans les textes de droit interne (Loi n° 67-5 du 3 Janvier 1967. – Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967) aucune définition du navire. La doctrine considère que le terme s'applique aux engins flottants, de nature mobilière (C. civ., art. 531), affectés à une navigation qui les expose habituellement aux périls de la mer (en quoi, ils se distinguent des bateaux). Le navire est une variété de bâtiment de mer, caractérisée par le fait qu'il peut effectuer un transport de personnes ou de biens.

Les conventions internationales ne sont guère plus explicites sur la définition du navire. Certaines se contentent de viser les « navires de mer » sans autre précision (Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. – Conventions de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile et pénale en matière d'abordage. – Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes). D'autres considèrent comme navire, entrant dans leur champ d'application, des structures ou engins très divers. Ainsi; les Règles de Lisbonne du 11 avril 1987 relatives aux dommages-intérêts en matière d'abordage considèrent comme navire « tout bâtiment, embarcation, engin, installation ou plateforme de forage, apte ou non à une navigation... »; la Convention de Londres sur l'assistance (28 avril 1989) qualifie de navire « tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer ».

2. Dans le patrimoine de son propriétaire, le navire constitue un bien individualisé, immatriculé, soumis quant à son statut à un ensemble de règles spécifiques : propriété, sûretés, saisies, responsabilité du propriétaire... Les éléments d'individualisation du navire sont : le nom, le port d'attache, la nationalité, le tonnage (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 1).

⇒ BATIMENT DE MER

NAVIRE SOUS NORME

Les navires sous-normes sont ceux qui ne respectent pas les normes de sécurité minimales, techniques ou sociales, auxquelles ils devraient se conformer. Ces normes minimales figurent, particulièrement, dans la Convention n° 147 adoptée par l'Organisation Internationale du Travail le 29 octobre 1976.

La notion de navire sous normes ne doit pas être confondue avec celle de navire battant pavillon de complaisance, bien qu'il existe, en fait, des rapports étroits entre elles.

NEGLIGENCE CLAUSE

La « *negligence clause* » est une disposition d'usage fréquent dans les chartes-parties, par laquelle le fréteur déclare qu'il ne sera pas responsable des dommages causés par le fait de ses préposés maritimes ou terrestres. Cette clause se rencontre surtout dans les contrats d'affrètement au voyage et à temps, dans lesquels le fréteur conserve tout ou partie de ses pouvoirs de gestion du navire.

La « *negligence clause* » peut être opposée par le fréteur quelle que soit la nature de la faute commise par le préposé (nautique ou commerciale) et quelle que soit la gravité de cette faute.

NO CURE, NO PAY

Adage traditionnel, dans le droit de l'assistance maritime., exprimant la règle selon laquelle « aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile » (Convention de Londres du 28 avril 1989, art. 12. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 10).

Cette règle défavorable aux assistants a été quelque peu atténuée sous la pression de considérations environnementales, dans la Convention de Londres précitée. Selon l'article 14 de cette Convention, l'assistant qui a effectué des opérations d'assistance à un navire menaçant de causer des dommages à l'environnement et qui n'a pu obtenir, faute de résultat utile, une quelconque rémunération, a néanmoins droit à une « indemnité spéciale » de la part du propriétaire, équivalant aux dépenses exposées, dès lors qu'il a prévenu ou limité les dommages à l'environnement. Le « contrat Villeneau » 1990 et la Lloyd's Open Form 1990 qui sont les contrats les plus fréquemment utilisés en matière d'assistance maritime, consacrent également le principe de cette indemnité spéciale.

⇒ ASSISTANCE

NOLIS

Terme autrefois employé en Méditerranée pour désigner le fret dans un contrat d'affrètement (ou de nolisement). Le mot est tombé en désuétude.

NOM (NAVIRE)

Le nom est un des éléments d'individualisation du navire (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 1). Chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer (Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 1). Le nom est, en principe, librement choisi par le propriétaire sous réserve de ne pas porter atteinte à l'ordre public ou aux bonnes mœurs, de ne pas nuire à l'intérêt général ou gêner le service. Les similitudes de nom avec celui d'un autre navire doivent être évitées.

Le choix du nom du navire fait l'objet d'un agrément administratif, sauf lorsqu'il s'agit de navires de plaisance ne dépassant pas dix tonneaux de jauge brute ou d'autres navires ne dépassant pas deux tonneaux de jauge brute.

Le changement de nom obéit à la même procédure d'agrément.

NOTICE OF READINESS

Avis donné par le capitaine du navire et signalant que le navire est prêt à charger ou à décharger. Dans l'affrètement au voyage, cet avis déclenche, en principe, le cours des staries.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

NOTIFY

Indication figurant sur les connaissements et obligeant le transporteur à notifier l'arrivée du navire à une personne autre que celle indiquée dans la case « destinataire » et qui n'est donc pas en possession du connaissement.

Le « Notify » est, le plus souvent, le destinataire réel de la marchandise alors que la personne désignée comme destinataire n'est qu'un intermédiaire (consignataire, par exemple) agissant pour le compte du destinataire réel.

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandises)

N.V.O.C.C.

N.V.O.C.C.

Sigle désignant un « *Non Vessel Operating Common Carrier* ». L'activité des NVOCC consiste, pour l'essentiel, à conclure des contrats de transport maritime de marchandises avec des chargeurs alors qu'ils ne disposent d'aucun navire en leur nom propre. Pour réaliser le transport considéré, le NVOCC va conclure, par ailleurs, des contrats d'affrètement avec des propriétaires de navire lui permettant ainsi de disposer d'espaces à bord des navires affrétés.



OFF HIRE

Se dit d'un navire affrété à temps ou coque nue à propos duquel la dette de fret se trouve suspendue. Dans l'affrètement à temps, le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 24). L'immobilisation ne doit cependant pas avoir pour cause une faute de l'affréteur lui-même.

Dans l'affrètement coque nue, l'article 26 du décret du 31 décembre 1966 précité dispose : « Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures ».

Ces textes sont toutefois supplétifs de volonté. Les chartes parties contiennent souvent des clauses particulières qui l'emportent sur les dispositions légales. A titre d'exemple, la charte-partie « Baltimé » (Art. 11, a) dispose : « Dans le cas de passage en cale sèche ou autres mesures nécessaires pour maintenir l'efficacité du navire, de déficience d'hommes ou des approvisionnements des Armateurs, panne de machines, avarie à la coque ou autre accident, soit entravant ou empêchant le fonctionnement du navire et continuant plus de vingt-quatre heures consécutives, aucun loyer ne sera payé pour le temps ainsi perdu durant la période au cours de laquelle le navire sera inapte à remplir le service immédiatement demandé. Tout loyer payé d'avance sera ajusté en conséquence ».

OFFICIERS DE PORT

Textes : Code des ports maritimes, art. L.311-1 et s. ; R. 311-1 et s.
Annexe à l'article R. 351-1 du Code des ports maritimes.

1. Les officiers de port sont des fonctionnaires dépendant du ministère chargé de l'Équipement et des Transports. Le corps des officiers de port

comporte deux grades : capitaine de port du premier grade ; capitaine de port du deuxième grade (Décret n° 2001-188 du 26 février 2001, art. 2). Des officiers de port adjoints secondent les officiers de port dans l'exercice de leurs fonctions et, s'il est nécessaire, les suppléent (Code des ports maritimes, art. R.311-20). Des agents auxiliaires, dénommés « surveillants de port » peuvent être chargés de la surveillance des ports dont l'importance ne justifie pas la présence d'un officier de port ni celle d'un officier de port adjoint (Code préc., art. R.311-21).

2. De façon générale, les officiers de port assurent l'exécution de tous les règlements généraux et particuliers concernant la police et l'exploitation du port et des voies ferrées des quais, ainsi que des prescriptions auxquelles sont soumis les outillages publics et privés et les occupations temporaires (Code préc., art. R.311-3).

Plus particulièrement :

- Ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans les ports et bassins ; ils fixent la place que ces navires doivent occuper, les font ranger et amarrer, ordonnent et dirigent tous les mouvements (*ibid.*, art. R.311-7).

- Ils surveillent et contrôlent les opérations de débarquement et d'embarquement, de lestage et de délestage, la construction, le lancement, la réparation, l'entretien et la démolition des navires (*ibid.*, art. R.311-9).

- Les armateurs, courtiers, consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit, une demande d'attribution de poste à quai comportant leurs prévisions sur la durée de l'escale, les caractéristiques du bâtiment et la nature de son chargement (Annexe précitée, art. 2.).

- Les capitaines des bâtiments doivent également adresser à la capitainerie leur prévision d'arrivée sur rade ou à la bouée d'atterrissage (Annexe préc., art. 3). Lors de l'arrivée du navire, ainsi qu'avant sa sortie, le capitaine doit remettre à la capitainerie une déclaration écrite indiquant notamment le nom du bâtiment, celui du capitaine, du propriétaire, de l'armateur, du consignataire du navire, du courtier, le tonnage du bâtiment, ses tirants d'eau, son genre de navigation, la nature de son chargement, le nombre de passagers, sa provenance, sa destination et le nombre d'hommes d'équipage (*ibid.*, art. 5).

OIL POLLUTION ACT 1990 (OPA 1990)

Le *Oil Pollution Act* 1990 est un important texte de droit américain, adopté par le Congrès le 18 août 1990, à la suite de l'accident survenu au pétrolier « Exxon Valdez » le 24 mars 1989, en Alaska, et de la marée noire qui s'ensuivit. Cette loi poursuit un triple objectif : prévenir la pollution par

la fixation de nouvelles règles techniques de construction et d'équipement des navires pétroliers; lutter contre la pollution en imposant à tout navire se trouvant dans les eaux des Etats Unis d'avoir un plan d'action et d'être muni d'un matériel de récupération; fixer de nouvelles règles de responsabilité et d'indemnisation des victimes. Cette dernière question est traitée de façon tout à fait nouvelle eu égard à la tradition maritime dans la mesure où le texte autorise chaque Etat des Etats Unis à prévoir une responsabilité illimitée du propriétaire du navire en cas de dommages par pollution et à exiger une assurance obligatoire.

ONCE ON DEMURRAGE, ALWAYS ON DEMURRAGE

Expression britannique signifiant : « Une fois en surestaries, toujours en surestaries ».

Dans un affrètement au voyage, lorsque l'affrèteur a dépassé le temps qui lui était imparti pour charger ou décharger la marchandise (Staries), il se trouve en surestaries et ne peut plus, en principe, invoquer les causes qui auraient pu suspendre le cours des staries.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, SURESTARIES

ORDRE D'EXPÉDITION

L'ordre d'expédition, appelé encore « note d'expédition » ou « avis d'expédition » est un document établi par le chargeur et comportant plusieurs volets destinés au transporteur et au destinataire.

Au regard du droit français (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966), l'ordre d'expédition peut servir à établir l'existence d'un contrat de transport, celui-ci ne dépendant pas de l'emploi d'un document particulier. Mais l'ordre d'expédition ne permet pas l'application de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 car il ne constitue pas un « document similaire au connaissement formant titre pour le transport des marchandises » (Art. 1-b).

ORGANISATEUR DE CROISIÈRE MARITIME

⇒ CROISIÈRE MARITIME

OUTSIDER

Se dit d'un armateur non membre d'une Conférence maritime.

OUVERTURE DES PANNEAUX DE CALES

Cette opération matérielle, effectuée au port de débarquement, offre un intérêt juridique particulier en matière de vente CAF, lorsque celle-ci a pour objet des choses de genre pour lesquelles le transfert de propriété ne s'opère que par leur individualisation (C. civ., art. 1585) ou spécialisation. Comme la marchandise, dans une vente CAF, voyage aux risques de l'acheteur, il convient d'éviter que le vendeur attribue, en connaissance de cause, un lot endommagé ou perdu en cours de transport. C'est pourquoi, il est impératif que la spécialisation soit effectuée avant l'ouverture des panneaux de cale. A défaut, la vente CAF se transforme en une vente en disponible dans laquelle le vendeur demeure responsable de la marchandise jusqu'à la livraison.



P

PALAN

Le palan est un appareil de levage permettant de déplacer verticalement une charge. La référence au palan figure souvent dans les connaissements pour fixer le point de départ ou le terme de la période de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Les « Liner Terms » font également référence au palan pour déterminer la part des frais d'embarquement et/ou de débarquement de la marchandise inclus dans le taux de fret.

PALAN À PALAN

1. La clause « de palan à palan » (ou « prise en charge sous palan/livraison sous palan ») est fréquemment utilisée dans les connaissements pour fixer les limites de la période de responsabilité du transporteur maritime de marchandises.

Lorsque le contrat est soumis à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, cette clause n'a guère de portée pratique puisque le transporteur est responsable « depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire » (Art. 1). Si le contrat est soumis à la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966, la clause offre un intérêt majeur dans la mesure où elle détermine conventionnellement le moment de la prise en charge et celui de la livraison et limite la responsabilité du transporteur à la seule phase maritime du transport. Les phases antérieures ou postérieures au palan ne sont plus soumises à la loi maritime. La clause conduit à un résultat semblable à celui de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Cette solution doit être admise pour les transports maritimes soumis aux Règles de Hambourg du 31 mars 1978.

2. La clause « de palan à palan » est également employée dans les « Liner terms » pour préciser quels seront les frais qui incombent au transporteur et ceux qui demeurent à la charge de la marchandise. Ainsi :

- a. Le transporteur paie :
- A l'embarquement : les frais de hissage, virage, descente à bord, arrimage.
 - Au débarquement : les frais de désarrimage, hissage, virage, descente à quai.
- b. La marchandise paie :
- A l'embarquement : les frais d'approche, de mise à l'aplomb du palan, de fournitures d'élingues en cas de besoin.
 - Au débarquement : les frais de décrochage et (éventuellement) de désélingage, d'enlèvement sous palan, de mise sous hangar ou sur terre-plein.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

PALETTE

Une palette est un plateau de chargement permettant la manutention par chariots élévateurs à fourche. Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin est considéré comme colis ou unité pour le calcul de l'indemnité due par le transporteur maritime. A défaut, l'engin est considéré comme un colis ou une unité (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4, § 5, réd. Protocole du 23 février 1968. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 5, § 2. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28).

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

PANNEAU DE CALE

Le panneau de cale (en anglais : « hatch ») sert parfois de référence pour le calcul de la durée des staries, dans les chartes-parties au voyage des staries, dans les chartes-parties au voyage. Cette durée n'est pas directement fixée en jours mais est fonction de la cadence journalière de remplissage des panneaux de cale. Ainsi trouve-t-on les clauses suivantes (Règles d'interprétation des termes des chartes-parties au voyage, BIMCO 1993) :

- « Per hatch per day » : Lorsque le navire a des cales de capacité identique, la durée des staries s'obtient en divisant la quantité totale de marchandise par la cadence journalière de remplissage d'un panneau de cale, elle-même multipliée par le nombre de panneaux existant sur le navire.

– « Per working (ou « workable ») hatch per day » (WHD). Cette clause est utilisée pour des navires ayant des cales de capacité différente. La durée des staries est alors calculée en divisant la quantité de marchandises contenue dans la cale la plus grande par la cadence journalière de remplissage d'un panneau, elle-même multipliée par le nombre de panneaux desservant la plus grande cale.

⇒ OUVERTURE DES PANNEAUX DE CALE, STARIES

PARAMOUNT (CLAUSE)

Terme britannique signifiant : « Qui l'emporte sur toute autre chose ». La clause Paramount trouve à s'appliquer dans diverses situations.

1. Transport maritime de marchandises.

La clause Paramount est la disposition d'un connaissance par laquelle les parties conviennent de la loi applicable à leur contrat. Cette clause a pour objet de soumettre le contrat à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, alors que celle-ci ne serait pas normalement applicable. Cette faculté est reconnue par la Convention elle-même (Art. 10, réd. Protocole 23 février 1968).

« Article 10. – Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

.....

c) Le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée. »

La licéité d'une clause Paramount est subordonnée à l'existence d'un contrat de transport entre ports relevant de deux Etats différents. En conséquence, elle n'a aucun effet lorsque le transport est effectué entre deux ports français.

2. Affrètement au voyage.

La clause Paramount est parfois insérée dans les chartes-parties au voyage. Elle a pour conséquence de soumettre le contrat d'affrètement aux règles du transport, par le renvoi conventionnel aux dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. La responsabilité du fréteur, assimilé à un transporteur, s'en trouve aggravée.

3. Avaries communes.

Les Règles d'York et d'Anvers 1994 comportent une « Règle Paramount »

selon laquelle : « Une admission en avarie commune ne pourra en aucun cas être prononcée pour un sacrifice ou une dépense qui n'aurait pas été raisonnablement consenti ».

PASSAGE (CONTRAT DE)

⇒ TRANSPORT (Passagers)

PASSAGER

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 33 et suiv.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 60 et suiv.

Le passager est la personne qui a conclu un contrat de passage avec un transporteur maritime. Il est tenu à certaines obligations :

– Acquitter le prix du passage. Cette obligation subsiste même en cas de retard ou de renonciation au voyage avant le départ du navire. Si l'empêchement est dû à un cas de force majeure ou au décès du passager avant le départ du navire, le quart du prix du passage demeure néanmoins dû au transporteur. Une fois le voyage commencé, les événements qui surviennent dans la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette. Dans toutes ces situations, cependant, le contrat peut contenir des stipulations différentes.

– Se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

– Se soumettre à la discipline du bord.

– Ne pas céder le bénéfice du contrat sans l'accord du transporteur.

⇒ TRANSPORT (Passagers)

PASSAGER CLANDESTIN

1. Est qualifié de passager clandestin toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée au long cours ou de cabotage international (Code disc. et Pen. de la marine marchande, art. 74 al. 3). Cette infraction est de la compétence des juridictions de droit commun et non des tribunaux maritimes commerciaux (arg. Art. 36 bis Code précité). Est également punissable l'aide fournie à un passager clandestin : favoriser son embarquement ou son débarquement, dissimulation, fourniture de vivres à l'insu du capitaine (Code précité, art. 74 al. 5).

Les frais de refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis (Code précité, art. 74 dernier alinéa). Aucune des dispositions relatives au contrat de passage ne s'applique aux passagers clandestins (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 34. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 62).

2. La Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur les passagers clandestins, non encore entrée en vigueur, n'a pas été ratifiée par la France.

PAVILLON

Le pavillon est un drapeau constituant le signe extérieur de la nationalité d'un navire. Il est porté à la poupe. Dans les rades et ports français, le pavillon est hissé les dimanches, jours fériés et fêtes légales ainsi que dans toute circonstance où l'ordre en est donné par les préfets maritimes, les commandants de la marine et les administrateurs des affaires maritimes.

A la mer, le pavillon national doit être arboré lors de l'entrée ou de la sortie des ports et sur réquisition d'un bâtiment de guerre français ou étranger.

Par courtoisie, lors de son entrée et pendant le séjour dans un port étranger, le navire hisse, en tête de mat, le pavillon du territoire où il se trouve.

PAVILLON - BIS

L'expression « Pavillon-bis » ou « pavillon économique » sert à désigner le pavillon national porté par un navire dans un territoire, certes soumis à la souveraineté nationale, mais bénéficiant d'un statut local spécifique. Le pavillon-bis constitue un second registre d'immatriculation des navires. Sa création a pour but d'alléger les charges, sociales et fiscales, du pavillon national. Ainsi en est-il, en France, de l'immatriculation des navires au territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF).

⇒ KERGUELEN (Pavillon des)

PAVILLON (PRIVILÈGE DE)

Le privilège de pavillon constituait un avantage réservé aux navires battant pavillon français relativement à certaines activités maritimes (remorquage portuaire, transports entre ports des départements d'outre-mer).

L'intégration des transports maritimes dans l'ordre juridique communautaire (Règlement n° 4556/86 du 22 décembre 1986) a conduit à la suppression de ce privilège à l'égard des armements européens.

PAVILLON DE COMPLAISANCE

Le pavillon de complaisance (« Flag of convenience ») est un pavillon qui ne traduit pas la véritable nationalité d'un navire, faute d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat d'immatriculation.

Le développement des pavillons de complaisance et les conséquences, souvent désastreuses, auxquelles ils conduisent ont inspiré l'adoption, par la CNUCED, d'une Convention sur les conditions d'immatriculation des navires, le 8 février 1986. Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur.

PÉRILS DE LA MER

Les périls de la mer ou périls de mer s'entendent de tout événement anormalement pénible survenu au cours de l'expédition maritime. Selon la jurisprudence, de tels événements n'ont pas à présenter les caractères d'une force majeure.

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 4 § 2) fait des périls de la mer un cas excepté exonérant le transporteur maritime de marchandises de sa responsabilité en cas de dommages subis par la marchandise. La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 27) ne vise pas expressément les périls de la mer mais les englobe sous les termes généraux de « faits constituant un événement non imputable au transporteur ».

PÉRIMÈTRE DU NAVIRE

Le « périmètre du navire » représente la partie du quai qui borde le navire lui-même, augmentée en général d'une longueur de 50 mètres à l'avant de la proue et de 50 mètres à l'arrière de la poupe, et s'étendant, en largeur, sur toute la profondeur du quai et des hangars, lorsqu'il en existe sur le quai.

Dans le transport de marchandises, seules les opérations qui se réalisent dans ce « périmètre » s'inscrivent dans les « liner terms ». En conséquence, le chargeur (à l'embarquement) ou le destinataire (au débarquement) devront supporter directement les frais supplémentaires liés aux opérations se situant hors de ce périmètre.

PERMIS DE CIRCULATION

Le permis de circulation est un titre de navigation délivré aux navires qui ne peuvent prétendre ni à un rôle d'équipage ni à une carte de circulation. Selon la loi du 1^{er} avril 1942 (Art. 6) doivent être munis d'un permis de circulation :

– Les embarcations non pontées utilisées par les entreprises industrielles ou agricoles.

– Les embarcations affectées à un service public et armées par des agents de l'Etat.

– Les plates-formes de forage et autres engins d'exploration et d'exploitation du plateau continental.

Le permis de circulation est valable un an. Il est renouvelé par simple visa des services des affaires maritimes.

PERTE (MARCHANDISES)

1. La perte de marchandises s'entend de la disparition, totale ou partielle, d'un élément de la cargaison. Elle s'oppose à l'avarie, situation dans laquelle la marchandise, quoique effectivement livrée, se trouve altérée. La simple perte de poids ou de volume de la marchandise, consécutive aux conditions du voyage (freinte de route) n'est pas considérée comme une perte (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4, § 2. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27).

2. La perte de la marchandise engage normalement la responsabilité de celui qui l'a reçue aux fins de livraison sauf preuve, par celui-ci, d'une cause de libération : transporteur maritime (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 5. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art.27); entrepreneur de manutention (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 53); consignataire (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15); fréteur au voyage (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 6).

3. Si la perte de la marchandise résulte d'une décision prise par le capitaine en vue du salut commun de l'expédition, elle donne lieu à avarie commune (Règles D'York et d'Anvers 1994. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967).

4. En cas de perte totale de la marchandise, ou de perte à concurrence des trois quarts de sa valeur, il peut y avoir lieu à délaissement au profit de l'assureur sur facultés (C. Ass., art. L. 173-20).

⇒ AVARIES COMMUNES, TRANSPORT (Marchandises)

PERTE (NAVIRE)

La perte du navire s'entend de la disparition accidentelle de celui-ci par suite d'un évènement de mer. Si la perte du navire survient au cours d'une opération d'assistance, l'assistant ne peut prétendre à une rémunération, faute de résultat utile (Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, art. 12. – Convention de Londres du 28 avril 1989, art. 12.- Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 10.). Toutefois, selon la Convention de Londres précitée et aux termes des nouveaux contrats d'assistance (Lloyd's Open Form et Villeneau 1990), l'assistant pourrait prétendre à une indemnité spéciale lorsqu'il a porté assistance à un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer un dommage à l'environnement.

En matière d'assurances maritimes, la perte totale du navire est l'un des cas dans lesquels le délaissement peut être effectué (C. Ass. art. L.173-13).

⇒ ASSISTANCE

P. AND I. CLUB (OU P & I CLUB) (PROTECTING AND INDEMNITY CLUB)

⇒ CLUBS DE PROTECTION ET D'INDEMNITÉ

PILOTAGE

Textes : Loi du 28 mars 1928.

Décret n° 69-515 du 19 mai 1969.

1. Au sens large, le pilotage consiste dans l'art de conduire un navire. Plus précisément, l'article 1 de la loi du 28 mars 1928 définit le pilotage comme « l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et canaux ».

2. Le pilotage est obligatoire pour tous les navires français ou étrangers, à l'exception :

- Des bâtiments de servitude des ports.
- Des navires dont la longueur ne dépasse pas un seuil fixé pour chaque station en fonction des conditions locales.
- Des navires dont le capitaine ou le second capitaine a obtenu une licence de capitaine pilote du port considéré.

3. Le pilotage n'est de droit que là où existe une station de pilotage, organisme sans personnalité morale composé d'un ou plusieurs pilotes propriétaires des biens de la station.

4. Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

PILOTE

Textes : Loi du 28 mars 1928.

Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 18 à 25.

Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 21 à 30.

1. Le pilote est une personne commissionnée par l'Etat, chargée d'assister les capitaines, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et canaux. Lors de son entrée en fonctions, le pilote doit fournir un cautionnement en numéraire, en rentes sur l'Etat ou autres titres garantis par l'Etat, ou sous forme de garantie bancaire. Le montant de ce cautionnement est actuellement, de 10 000 Euro (Arrêté du 1^{er} juillet 1999). Par l'abandon de ce cautionnement, le pilote s'affranchit de la responsabilité civile qu'il encourrait à l'occasion des opérations de pilotage, sauf en cas d'échouement ou de perte volontaire du navire dans une intention criminelle (CDPMM, art. 79).

2. Responsabilités encourues à l'occasion des opérations de pilotage.

a) Accidents survenus au pilote ou à l'équipage du bateau-pilote au cours des manœuvres d'embarquement ou de débarquement du pilote : responsabilité de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote (Loi du 3 janvier 1969 préc., art. 19 al. 1 et 3)

b) Avaries survenues au bateau-pilote au cours des mêmes opérations : responsabilité de l'armateur du navire piloté à moins qu'il établisse la faute lourde du pilote (Loi préc., art. 19 al. 2).

c) Dommages causés à des tiers au cours des opérations de pilotage : responsabilité de l'armateur du navire piloté (Loi préc., art. 18 al. 1). Néanmoins, le pilote doit contribuer, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, dans la mesure où ce dernier prouve que le dommage est dû à une faute du pilote.

PILOTE HAUTURIER

Le pilote hauturier est un pilote de haute mer. Une Directive n° 78/115 du Conseil des Communautés Européennes a invité les Etats membres riverains de la Manche et de la mer du Nord à se doter de pilotes hauturiers qualifiés. En application de ce texte, un décret n° 79-354 du 2 mai 1979 a institué un certificat de pilote hauturier.

Le pilote hauturier est considéré comme un pilote au regard de son affiliation à l'ENIM.

PIRATERIE

1. Selon la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (Montego Bay, 10 décembre 1982) :

« On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

– contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

– contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter » (Art. 101).

2. Piraterie et transport maritime de marchandises.

L'acte de piraterie constitue « le fait d'ennemis publics » au sens de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 4-2-f), exonérant le transporteur de sa responsabilité. Mais jugé que « l'abordage et le pillage d'un navire, même commis en bande et à force ouverte, ne constitue pas le fait d'ennemis publics lorsqu'ils ont été accomplis dans les eaux territoriales d'un Etat souverain et relevaient en conséquence de l'autorité de cet Etat ». En droit interne, l'acte de piraterie constitue un « événement non imputable au transporteur » au sens de l'article 27-d de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

3. Piraterie et assurances maritimes.

Selon l'article L.172-16 du Code des assurances, « l'assureur ne couvre pas les risques ... b) de piraterie ». Mais ce texte n'est pas impératif. Les polices françaises d'assurance maritime prennent en compte le risque de piraterie mais selon des conditions variables. Ainsi, alors que la police d'assurance sur facultés « F.A.P. sauf... » exclut tous les actes de piraterie, qu'ils aient un mobile politique ou privé (Imprimé du 30 juin 1983, art. 7), la police d'assurance sur facultés « Tous risques » exclut seulement la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre (Imprimé du 30 juin 1983, art. 7). Il est néanmoins possible de conclure une police spéciale « couvrant les facultés contre les risques de guerre et assimilés pendant le transport maritime et les transports ou séjours accessoires » garantissant la piraterie

ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre (Art. 2). S'agissant de la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires, elle exclut la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre (Art. 3).

PLAN DE CHARGEMENT

Le plan de chargement est un document destiné à organiser la répartition des marchandises dans le navire, en tenant compte de la structure propre du navire, de la nature de la marchandise et des ports de livraison successifs. Le plan de chargement est, aujourd'hui, établi par « la terre », particulièrement lorsque la marchandise est conteneurisée.

L'opération de chargement incombant impérativement au transporteur, une mauvaise organisation du plan de chargement constitue une faute commerciale de sa part.

PLAN POLMAR

Texte : Instruction du 4 mars 2002.

1. Le plan POLMAR est un plan de lutte contre la pollution du milieu marin résultant d'un accident ou d'une avarie maritime, terrestre ou aérien qui entraîne ou risque d'entraîner le déversement en mer d'hydrocarbures ou de tout autre produit. Le plan POLMAR comporte deux volets :

– POLMAR/Mer, qui est déclenché, en Métropole, par le préfet maritime lorsque la menace de pollution ou la pollution en mer présente un caractère avéré de gravité ou de complexité.

– POLMAR/Terre, qui est déclenché par le préfet de département lorsque la menace de pollution ou la pollution s'exerce sur le littoral.

Lorsque POLMAR/Mer et un ou plusieurs plans POLMAR/Terre sont mis en oeuvre, la coordination de l'ensemble du dispositif est assurée par le préfet de la zone de défense. Au niveau interministériel la coordination est assurée par le ministre chargé de la mer lorsque le volet Mer est seul déclenché ou par le ministre chargé de la sécurité civile en cas de mise en oeuvre simultanée des plans POLMAR/Mer et POLMAR/Terre.

2. Le déclenchement du plan POLMAR a pour effet de donner accès au fonds d'intervention POLMAR dont l'objet est, sous certaines conditions, de financer les dépenses exceptionnelles engagées directement par l'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ou les associations (Instruction du 4 mars 2002 relative au fonds d'intervention contre les pollutions marines accidentelles). L'accès à ce fonds

est aujourd'hui possible même si le plan POLMAR n'a pas été déclenché (par exemple, en cas de pollution de faible gravité).

3. Une Instruction du 15 juillet 2002 porte adaptation du plan POLMAR dans les départements et territoires d'outre-mer (POLMAR DOM-TOM). Le plan est déclenché par le délégué du gouvernement outre-mer.

POIDS (MARCHANDISES)

1. Le chargeur doit indiquer au transporteur, selon le cas, le nombre de colis ou de pièces ou la quantité ou le poids des marchandises. Ces indications sont portées sur le connaissement (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3-3-b. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 15-l. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 35). L'expéditeur de tout colis ou objet pesant 1000 kilogrammes ou plus de poids brut destiné à être transporté par mer ou voie navigable intérieure est tenu de porter, sur le colis, l'indication de son poids marquée à l'extérieur de façon claire et durable (C. trav., art. L.233-7).

2. Le montant de la réparation due par le transporteur maritime de marchandises peut être fixé en fonction du poids brut des marchandises perdues ou endommagées :

– 2 unités de compte (DTS) par kilogramme dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 4-5 réd. Protocole du 21 décembre 1979) et dans la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 28). Ces limites s'appliquent également à l'entrepreneur de manutention (Loi précitée, art. 54) et aux consignataires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

– 2,5 unités de compte (DTS) par kilogramme dans les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 6-1).

3. Le transporteur n'est pas responsable de la perte de poids ou freinte de route subie naturellement par la marchandises en cours de transport (Convention de Bruxelles précitée, art. 4-2-m. – Loi du 18 juin 1966 précitée, art. 27-f).

POIDS DÉLIVRÉ

La clause « Poids délivré » (ou « Poids reconnu à l'arrivée ») est une stipulation que l'on rencontre parfois dans les ventes CAF. Elle a pour objet de permettre à l'acheteur de payer le prix de la marchandise sur la base du poids effectivement délivré après pesage à l'arrivée et non sur celle du poids indiqué au connaissement.

La clause conduit à faire peser sur le vendeur la preuve que la différence de poids constaté tient à un événement survenu en cours de transport ; il supporte ainsi les risques du transport. Bien que cette stipulation ait pour conséquence de transformer de facto la vente CAF en une vente à l'arrivée, son insertion ne modifie pas la nature de la vente (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, art. 41).

POLLUTION PAR HYDROCARBURES (INDEMNISATION)

Textes : Convention internationale de 1992 sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 27 novembre 1992 (CLC 92).

Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 27 novembre 1992 (FUND 92).

Loi n° 77-530 du 26 mai 1977.

1. Personnes responsables. Causes d'exonération.

La Convention CLC 92 vise le propriétaire du navire, c'est-à-dire « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété » (Art. 1-3). Ce propriétaire est seul responsable. L'action en réparation ne peut être intentée, sauf faute volontaire ou inexcusable de leur part, contre les préposés ou mandataires du propriétaire, l'équipage, les pilotes, les affréteurs, armateurs ou armateurs-gérants du navire ou leurs préposés, les personnes accomplissant des opérations de sauvegarde ou celles prenant des mesures de sauvegarde (Art. 3-4).

Le propriétaire est responsable de plein droit, sans qu'il soit nécessaire d'établir sa faute. Toutefois, il est exonéré s'il établit que le dommage est dû (Art. 3-2 et 3) :

– à un acte de guerre, d'hostilité, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou à un phénomène naturel de caractère exceptionnel inévitable et irrésistible ;

– au fait d'un tiers commis dans l'intention de causer le dommage ;

– à la négligence d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

La faute de la victime peut également conduire le juge à réduire, voire à supprimer la réparation.

2. Hydrocarbures visés.

L'article 1-5 de la Convention CLC 92 prend en considération « tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil,

l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord du navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire ».

3. Dommages réparables.

a) Nature des dommages. Le dommage par pollution comprend (CLC 1992, art. 1-6).

– Le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées à titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront.

– Le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. Les mesures de sauvegarde sont elles-mêmes définies (Art. 1-7) comme « toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution ».

b) Localisation des dommages. Les dommages par pollution ne sont pris en compte par la CLC 1992 que s'ils se produisent sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant ou dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant (Art. 2).

4. Mécanisme de l'indemnisation.

Il est nécessaire de combiner les Conventions CLC 92 et FUND 92.

a) C'est au propriétaire du navire qu'incombe d'abord la charge de la réparation (CLC 92, art. 5). Depuis une modification décidée en mai 2003 et entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2003, le montant de celle-ci est fixée à :

– 4 510 000 unités de compte (DTS) pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5000 tonneaux ;

– pour un navire dont la jauge est comprise entre 5000 et 140 000 tonneaux, il faut ajouter 631 DTS par tonneau au-delà de 5000 ;

– 89 770 000 DTS pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 tonneaux.

La faute intentionnelle ou inexcusable du propriétaire le prive de son droit à limitation (Conv., art. 5-2). Lorsque le propriétaire a constitué son fonds, aucun autre recours en indemnisation ne peut plus être exercé sur d'autres biens lui appartenant et le tribunal saisi ordonne la libération du navire (Art.6).

b) Le Fonds international d'indemnisation (FIPOL), créé par une Convention de 1971 et actuellement régenté par la Convention FUND 92, est susceptible d'intervenir dans deux séries de situations (Art. 4) :

– Complément d'indemnisation lorsque les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée par la Convention de 1969 (Art. 4-1-c).

– Substitution au propriétaire lorsque la Convention de 1969 ne prévoit aucune responsabilité pour le dommage en question ou lorsque le propriétaire responsable est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations (Art. 4-1-a, b).

Dans les hypothèses ci-dessus, l'indemnisation allouée par le FIPOL est actuellement plafonnée à 203 millions d'unités de compte (Art. 4-4-a, b). Toutefois, en mai 2003, la conférence diplomatique du FIPOL, a décidé la création d'un Fonds complémentaire, portant ainsi à 750 000 000 DTS l'indemnisation totale, y compris le montant payable en vertu des Conventions de 1992. Mais cette décision n'a pas d'effet rétroactif. Elle n'a pris effet qu'en novembre 2003.

Le Fonds est exonéré de toute obligation (Art. 4-2) :

– S'il prouve que le dommage est dû à un acte de guerre, d'hostilités, guerre civile, insurrection, ou à une pollution provenant d'un navire de guerre ou appartenant à un Etat et exploité par lui.

– Si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un évènement mettant en cause un ou plusieurs navires.

– La faute de la victime peut conduire à une exonération totale ou partielle du Fonds (Art. 4-3).

POLLUTION PAR HYDROCARBURES (SANCTIONS)

Texte : Code de l'environnement, art. L.218-10 et suiv.

I. Les incriminations relatives aux rejets d'hydrocarbures dans les eaux marines ont été établies par la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution. Ces dispositions ont été plusieurs fois modifiées et, en dernier lieu, par la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004. Elles figurent dans le Code de l'environnement. En l'état actuel des textes, les sanctions suivantes sont édictées.

1. L.218-10 : Rejet d'hydrocarbures par un navire-citerne français de plus de 150 tonnes. Le capitaine encourt dix ans d'emprisonnement et 1 000 000 d'euro d'amende. Cette amende peut être portée, au-delà de ce montant, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à quatre fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret. Les mêmes peines sont applicables au responsable à bord de l'exploitation des plates-formes immatriculées en France.

2. L.218-11 : Rejet d'hydrocarbures par un navire-citerne français de moins de 150 tonneaux ou par un navire autre de moins de 500 tonneaux. Le capitaine est puni de 7 ans d'emprisonnement et de 700 000 euro d'amende.

3. L.218-12 : Rejet d'hydrocarbures par tous engins portuaires, chalands ou bateaux-citernes fluviaux, automoteurs, remorqués ou poussés. Le responsable de la conduite encourt les pénalités prévues par l'article L.218-11.

4. L.218-13 : Rejet d'hydrocarbures par des navires français n'appartenant pas aux catégories visées par les articles L.218-10 et L.218-11. Le capitaine ou le responsable à bord est puni de 6 000 euro d'amende et, en outre, en cas de récidive, d'un an d'emprisonnement.

5. L.218-21 : Rejet d'hydrocarbures par des navires et plates-formes étrangers, dans la zone économique, la zone de protection écologique, les eaux territoriales et intérieures, les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime. Le capitaine ou le responsable de la conduite encourt les peines prévues aux articles L.218-10, L.218-11, L.218-13 ci-dessus. Toutefois, seule la peine d'amende peut être prononcée lorsque l'infraction s'est produite dans la zone économique ou dans la zone de protection écologique.

6. L.218-22 :

I. Accident de mer, tel que défini par la Convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant une pollution par hydrocarbures, provoqué par imprudence, négligence, inobservation des lois et règlements ou défaut de mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'aux limites de la navigation maritime :

– par un navire tel que défini par l'article L.218-10 ou par une plate-forme : le capitaine ou le responsable de la conduite, français ou étranger, est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 200 000 euro d'amende ;

– par un navire ou engin tel que défini par les articles L.218-11 et L.218-12 : 1 an d'emprisonnement et 90 000 euro d'amende ;

– par un navire ou engin tel que défini par l'article L.218-13 : 4 000 euro d'amende.

II. Les peines prévues au I ci-dessus sont aggravées lorsque l'accident de mer a, directement ou indirectement soit pour origine la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit pour conséquence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement. La mesure de l'aggravation est la suivante :

– navire défini par l'article L.218-10 ou plate-forme : 5 ans d'emprisonnement et 500 000 euro d'amende ;

- navire ou engin défini par les articles L.218-11 et L.218-12 : 3 ans d'emprisonnement et 300 000 euro d'amende ;
- navire ou engin défini par l'article L.218-13 : 6 000 euro d'amende.

Pour les navires définis aux articles L.218-10, L.218-11 et L.218-12 et les plates-formes, l'amende peut être portée, au-delà des montants prévus, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à deux fois la valeur de la cargaison ou du fret.

III. Les pénalités prévues au II ci-dessus sont encore aggravées lorsque les deux circonstances d'origine et de conséquences de l'accident sont réunies :

- navire défini par l'article L.218-10 : 7 ans d'emprisonnement et 700 000 euro d'amende ;
- navire défini par les articles L.218-11 et L.218-12 : 5 ans d'emprisonnement et 500 000 euro d'amende.

L'amende peut être portée, au-delà de ce montant, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à trois fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

IV. Les peines prévues aux I et II sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies à l'article L.218-22.

V. N'est pas punissable, en vertu de l'article L.218-22, le rejet consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement.

PONTÉE

La pontée est l'ensemble des marchandises arrimées sur le pont d'un navire et non dans ses cales. Ce mode de transport s'est développé avec l'usage des conteneurs. La question de la pontée est appréhendée différemment par les textes relatifs au transport maritime de marchandises.

1. La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 exclut de son champ d'application « la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée » (Art. 1-c). Si l'une de ces conditions fait défaut, la marchandise, considérée comme se trouvant en cale, se trouve à nouveau soumise aux dispositions de la Convention.

2. La loi française n° 66-420 du 18 juin 1966 interdit, en principe, le transport en pontée. Ce mode d'acheminement n'est autorisé que dans trois cas (Art. 22) :

- Consentement du chargeur mentionné sur le connaissement.
- Petit cabotage.
- Dispositions réglementaires imposant ce mode de transport.

Le développement du transport des marchandises conteneurisées a conduit à modifier les textes initiaux (Loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979). D'une part, le consentement du chargeur est désormais « supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport » (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 22 al. 2 nouv.). D'autre part, les clauses de non responsabilité qui étaient exceptionnellement admises pour les transports en pontée licites sur des navires conventionnels, redeviennent désormais interdites en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport » (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 30 in fine).

3. Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 contiennent une disposition propre aux marchandises en pontée (Art. 9). Ce mode de transport n'est autorisé que s'il est effectué conformément à un accord avec le chargeur, mentionné sur le connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport, ou conformément aux usages du commerce considéré, ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur. En cas de transport en pontée irrégulier, le transporteur est responsable des pertes, dommages ou retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

PORT D'ATTACHE

Le port d'attache, librement choisi par le propriétaire du navire, est le port où se trouve domicilié le navire. Il constitue l'un des éléments d'individualisation du navire (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 1). Son nom figure à la proue et à la poupe du navire.

Le port d'attache détermine la compétence du bureau des douanes où se trouvent réunis les actes intéressant la propriété du navire. Le port d'attache n'exerce aucune incidence sur la nationalité du navire.

PORT SUR

⇒ SAFE PORT

PORT EN LOURD

Le port en lourd ou portée en lourd (*Deadweight*) est une indication purement commerciale destinée à exprimer ce que le navire peut porter en tonnes (Tpl ou tdw). Elle est utilisée particulièrement pour les pétroliers, les minéraliers et les vraquiers.

L'indication de la portée en lourd n'exerce aucune incidence sur l'identification juridique du navire.

PORTE-CONTENEUR

Le porte-conteneur est un navire spécialement conçu pour le transport des marchandises logées en conteneurs.

Selon la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (Art. 22), le consentement du chargeur est présumé donné en cas de chargement en pontée de conteneurs sur des navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport. En contrepartie, les clauses de non-responsabilité redeviennent, en ce cas, illicites (Loi préc., art. 30 in fine).

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

PORTEUR (CONNAISSEMENT)

Texte : Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 49.

Le porteur du connaissance est la personne qui se trouve régulièrement en possession de ce titre et peut, en conséquence, exiger la livraison de la marchandise qui s'y trouve décrite. Selon la forme en laquelle le connaissance a été rédigé, le porteur sera :

- L'endossataire, dans le cas d'un connaissance à ordre.
- La personne dénommée ou le cessionnaire si le connaissance est nominatif.
- Celui qui présente le connaissance à l'arrivée lorsque le connaissance est au porteur.

POSTE À QUAI

1. Le poste à quai (« *Berth* ») est l'emplacement attribué à un navire par les officiers de port (C. ports mar., art. R.311-7). Les armateurs, courtiers, consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit et selon le modèle d'avis d'arrivée en usage dans le port, une demande d'attribu-

tion de poste à quai comportant leurs prévisions sur la durée de l'escale, les caractéristiques du bâtiment et la nature de son chargement (Annexe à l'article R.351-1 du Code des ports maritimes).

2. Les chartes-parties au voyage comportent parfois des dispositions faisant référence au poste à quai (Clause « *Berth* »). Ces clauses signifient que le navire sera considéré comme arrivé et prêt à charger ou à décharger lorsqu'il sera à son poste à quai. Les staries sont, en conséquence, calculées à partir de ce moment.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

POUPE (MARQUES DE)

La poupe désigne l'arrière d'un navire. A la poupe d'un navire doivent être portées certaines indications appelées marques de poupe : nom du navire, port d'attache. Sur certains navires (RO-RO, chalutiers de pêche arrière), ces marques sont portées sur les flancs arrière. Les voiliers de plaisance d'une jauge brute inférieure à 2 tonneaux sont dispensés de porter des marques de poupe.

PRESCRIPTION

Au sens procédural du terme (le seul utile ici), la prescription est un mode d'extinction d'une action en justice, lié au non-exercice de cette action pendant un certain temps. Sont exposées ci-après les principales prescriptions affectant les actions en justice susceptibles d'être exercées à l'occasion du commerce maritime.

1. Abordage (Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 7).

Durée de la prescription : 2 ans.

Point de départ : jour de l'événement.

2. Affrètement (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 4. – Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966, art. 4).

Durée : 1 an.

Point de départ :

– affrètement au voyage : débarquement de la marchandise ou événement qui a mis fin au voyage.

– affrètement à temps ou coque nue : expiration du contrat ou interruption définitive de son exécution.

PRESCRIPTION

3. Assistance (Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 18).

Durée : 2 ans ;

Point de départ : jour où les opérations d'assistance sont terminées.

4. Assurances (C. Assur., art.L.172-31 et R.172-6).

Durée: 2 ans.

Point de départ :

- paiement de la prime : Date d'exigibilité.
- action d'avarie : Date de l'événement qui donne lieu à l'action.
- action en délaissement : Date de l'événement qui y donne droit.
- action de l'assuré ayant pour cause la contribution d'avaries communes, la rémunération d'assistance ou le recours d'un tiers : Jour de l'action en justice contre l'assuré ou jour du paiement.

5. Avaries communes (Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 40).

Durée : 5 ans

Point de départ: date à laquelle s'est achevée l'expédition.

6. Commission de transport.

a) Action du client contre le commissionnaire (C.com., art.L.133-6 al.2):

Durée: 1 an.

Point de départ :

- perte totale : jour où la marchandise aurait dû être remise.
- tout autre cas : jour où la marchandise a été remise ou offerte au destinataire.

b) Action du commissionnaire contre le client (C. com., art. L.133-6 al. 2) : la durée et le point de départ de la prescription sont les mêmes que ci-dessus a).

c) Action récursoire du commissionnaire contre un autre commissionnaire (C. com., art. L.133-6 al. 4) :

Durée : 1 mois.

Point de départ : jour où le commissionnaire a été assigné ou jour où il aura réglé amiablement la réclamation.

7. Consignation (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 16).

Durée : 1 an.

Point de départ :

- consignataire opérant à l'arrivée du navire : jour de la livraison de la marchandise au destinataire ou jour où la marchandise aurait dû être livrée.

- consignataire opérant au départ du navire :

- Consignataire de la cargaison : jour où la marchandise a été remise au transporteur.

PRESCRIPTION

- Consignataire du navire : jour où la marchandise a été chargée.

8. Construction de navire – Garantie des vices cachés. (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 8) :

Durée : 1 an.

Point de départ : découverte du vice.

9. Entreprise de manutention.

a) Marchandises (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 32. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 58).

Durée: 1 an.

Point de départ: jour où les marchandises ont été remises ou offertes ou jour où elles auraient dû être livrées.

b) Bagages de passagers (Loi précitée, art.46. 6 Décret précité, art.77).

Durée: 1 an.

Point de départ : débarquement du passager ou jour où il devait avoir lieu.

10. Pilotage (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art.25).

Durée: 2 ans.

Point de départ : achèvement des opérations de pilotage.

11. Privilèges maritimes (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 39. – Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 10).

Durée : 1 an, sauf pour les privilèges assortissant les créances provenant des opérations effectuées par le capitaine pour lesquelles la prescription est de 6 mois.

Point de départ :

– privilège garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage : jour où ces opérations sont terminées ;

– privilège garantissant les indemnités d'abordage et pour lésions corporelles : jour du dommage ;

– privilège garantissant les créances pour pertes et avaries de cargaison ou de bagages : jour de la délivrance ou data à laquelle ils auraient dû être livrés ;

– privilège garantissant les créances pour réparations et fournitures ou créances nées du chef du capitaine : jour de la naissance de la créance.

Dans tout autre cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

12. Remorquage (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 30).

Durée : 2 ans.

Point de départ : achèvement des opérations de remorquage.

13. Transport de marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3-6. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 32).

a) Action contre le transporteur.

Durée : 1 an.

Point de départ : jour où les marchandises ont été livrées ou auraient dû l'être.

b) Action récursoire du transporteur.

Durée: 3 mois.

Point de départ: jour de l'exercice de l'action contre le transporteur ou jour où celui-ci aura réglé à l'amiable la réclamation.

14. Transport de passagers (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 41. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 74 et 77).

a) Dommages corporels.

Durée: 2 ans.

Point de départ : jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire. En cas de décès postérieur au débarquement, jour du décès sans pouvoir excéder 3 ans à compter du débarquement.

b) Bagages.

Durée : 1 an.

Point de départ : débarquement du passager ou jour où il aurait dû le faire.

PRÉSUMPTION DE LIVRAISON CONFORME

Présomption selon laquelle, faute d'avoir adressé au transporteur ou à son représentant des réserves écrites, lors de la livraison, sur l'état de la marchandise, le réceptionnaire est censé avoir reçu celle-ci telle qu'elle a été décrite au connaissance (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3-6. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 19. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1978, art. 57).

La présomption de livraison conforme est une présomption simple, susceptible d'être combattue par la preuve contraire.

PRÊT À LA GROSSE AVENTURE

Le prêt à la grosse aventure (ou prêt à la grosse, ou prêt à retour de voyage) a été, pendant longtemps, une technique de financement des expéditions maritimes. Le Droit romain l'avait réglementé sous le nom de *nauticum foenus*. Le mécanisme fut repris par l'Ordonnance sur le commerce de mer de 1681 puis par le Code de commerce de 1808. Aux termes de ce contrat, une personne prêtait une somme d'argent, à un armateur, en vue d'une expédition. En cas de perte du navire, la créance du prêteur

disparaissait. Mais en cas de bonne fin du voyage, le prêteur était remboursé du capital et percevait, en outre, un intérêt parfois substantiel : la prime de grosse.

Le prêt à la grosse, contrat aléatoire, combinait les fonctions des contrats de prêt, d'association, de crédit et d'assurance. Les formes modernes de crédit, particulièrement l'hypothèque maritime, ont entraîné la disparition de cette institution.

⇒ HYPOTHÈQUE MARITIME

PRISE EN CHARGE

Textes : Règles de Hambourg du 31 mars 1978.

Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international des marchandises du 24 mai 1980.

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

1. La prise en charge est l'acte juridique par lequel un transporteur maritime de marchandises accepte celles-ci en vue de leur transport. Elle marque le point de départ de la responsabilité du transporteur.

2. Le moment de la prise en charge, quoique capital, demeure cependant délicat à fixer puisqu'il dépend de la volonté des intéressés. La prise en charge peut ainsi avoir lieu avant le chargement effectif de la marchandise, simple opération matérielle, cette marchandise étant encore sous hangar ou entrepôt. Elle sera constatée par la remise au chargeur ou à son représentant d'un connaissement « reçu pour embarquement ».

Mais la convention des parties peut aussi contenir une disposition selon laquelle la prise en charge aura lieu « sous palan », ce qui conduit à faire coïncider la prise en charge et le chargement, comme dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 1, e). En revanche, la prise en charge ne peut jamais être fixée après le chargement, puisque cette opération incombe impérativement au transporteur.

3. Selon les Règles de Hambourg (Art. 4-2) et la Convention du 24 mai 1980 (Art. 14-2) précitées, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur ou de l'entrepreneur de transport multimodal :

- « a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - i) De l'expéditeur ou d'une personne agissant pour son compte ;ou
 - ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour le transport, conformément aux lois ou règlements applicables au lieu de prise en charge. »

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

PRIVILÈGE (COMMISSIONNAIRE)

Texte : Code de commerce, art. L.132-2.

1. Selon le texte précité : « Le commissionnaire a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes ses créances de commission sur son commettant, même nées à l'occasion d'opérations antérieures. Dans la créance privilégiée du commissionnaire, sont compris, avec le principal, les intérêts, commissions et frais accessoires ».

2. Ce privilège, qui se double d'un droit de rétention fondé sur l'idée de gage, n'appartient qu'aux seuls intermédiaires ayant la qualité de commissionnaire, c'est-à-dire qui agissent en leur propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant (C. com., art. L.132-1). Tel est le cas des commissionnaires de transport et des commissionnaires en douane.

3. Bien que l'article L.132-2 (nouveau) du Code de commerce ne fasse plus référence, comme l'ancien article 95, à l'idée de propriété des marchandises, il paraît nécessaire que, pour pouvoir utilement invoquer son privilège, le commissionnaire ait pu croire légitimement que celles-ci étaient encore la propriété du commettant lorsqu'elles lui ont été remises. On exprime cette idée en disant que le commissionnaire doit être de bonne foi.

4. Le privilège n'existe qu'autant que le commissionnaire demeure en possession de la marchandise. En cas de dépossession volontaire (remise au destinataire, par exemple), sa créance devient chirographaire.

5. Pour exercer son privilège, le commissionnaire doit faire procéder à la vente des marchandises aux enchères publiques. Il peut également, usant de son droit de rétention, demander l'attribution de la marchandise, comme le créancier gagiste (C. civ., art. 2078).

PRIVILÈGE (FRÉTEUR)

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 2.

1. Selon le texte précité : « Le frèteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret ». Au fret proprement dit, il faut ajouter les accessoires du fret : surestaries (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 11), fret sur le vide (Décret précité, art. 8). Le privilège, en revanche, ne couvre pas l'indemnité due en cas de résiliation du contrat avant tout commencement de chargement (Décret précité, art. 13).

2. Le privilège, portant sur la cargaison, a un caractère réel. Il trouve à s'exercer quel que soit le propriétaire de la marchandise. En cas de sous-affrètement, le privilège du fréteur principal peut être opposé au sous-affréteur mais ne peut être exercé que dans la mesure où ce dernier est encore redevable envers le fréteur intermédiaire (affréteur sous-fréteur).

3. Le privilège emporte droit de préférence selon les règles du droit commun. En tant que privilège spécial, il prime les privilèges généraux du droit civil. Le privilège confère un droit de suite. Mais cette prérogative n'a pratiquement aucune utilité du fait de la protection instituée par l'article 2279 du Code civil au profit du possesseur de bonne foi.

4. Pour exercer son privilège, le fréteur ne bénéficie pas d'un droit de rétention. Il peut seulement consigner la marchandise en mains tierces et la faire vendre, sauf à l'affréteur à fournir caution. La consignation est autorisée par ordonnance sur requête; la vente, par ordonnance de référé (Décret précité, art. 3).

PRIVILÈGE (TRANSPORTEUR)

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 23 et suiv.

1. Selon l'article 23 de la loi du 18 juin 1966 précitée : « Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement pendant la quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces ».

2. La créance privilégiée est la créance de fret proprement dit et des accessoires du fret. Il convient d'y ajouter les créances pour avaries dues au transporteur, visées par l'article 24 de la loi précitée du 18 juin 1966; ces avaries ne concernent que la contribution de la marchandise aux avaries communes, et non celles causées au navire par la faute du chargeur ou le vice propre de sa marchandise (Loi précitée, art.25).

3. L'assiette du privilège est constituée par les marchandises du chargement, c'est-à-dire celles qui font l'objet d'un même titre de transport (connaissance).

4. Le privilège du transporteur n'existe que pendant la quinzaine qui suit la délivrance de la marchandise, si elles n'ont passé en mains tierces. Cette règle s'applique également en cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du destinataire : le privilège ne subsiste que si le jugement est prononcé avant l'expiration du délai de quinzaine. Une fois le délai expiré, le transporteur ne dispose plus que d'une créance chirographaire.

Malgré les termes employés par l'article 24 de la loi, le capitaine (transporteur) n'est pas privilégié sur tous les créanciers en cas de redressement

ou de liquidation judiciaire avant l'expiration du délai de quinzaine : le privilège du transporteur étant un privilège spécial mobilier, les conflits entre détenteurs d'un tel privilège seront réglés selon les principes du droit commun (C. civ., art. 2102).

5. Comme tout privilège, celui du transporteur confère un droit de préférence. Quant au droit de suite, il n'existe que pendant le délai de quinzaine ci-dessus et à condition que la marchandise ne soit pas passée en mains tierces.

6. Pour exercer son privilège, le capitaine ne peut retenir les marchandises à bord (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 48). Il doit consigner celles-ci et les faire vendre pour le paiement de son fret, à moins que le destinataire ne fournisse caution. Si le prix de vente se révèle insuffisant, le capitaine (transporteur) conserve son recours contre le chargeur (Décret préc., art. 53).

PRIVILÈGES MARITIMES

Textes : Convention de Bruxelles du 10 avril 1926.

Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 31 à 42.

Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 10 à 12.

Les privilèges maritimes, ou privilèges sur les navires, sont des avantages consentis par la loi à certaines créances se rapportant à un navire.

1. Enumération des privilèges.

a) Selon l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 :

« Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1. Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix.

2. Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de pilotage, les frais de garde ou de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.

3. Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord.

4. Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes.

5. Les indemnités pour abordage ou autres accidents de la navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages.

6- Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants. »

b) Les privilèges ci-dessus sont appelés « privilèges de premier rang » car ils priment les hypothèques consenties sur le navire (Loi précitée, art. 32). Les privilèges de droit commun qui pourraient être invoqués ne prennent rang qu'après les hypothèques et, pour cette raison, sont appelés privilèges « de second rang » (Loi du 3 janvier 1967, art. 33).

2. Assiette des privilèges.

Les créances privilégiées ont pour assiette le navire et ses accessoires, ainsi que le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et les accessoires du fret acquis depuis le début du voyage. Aux termes de l'article 24 de la loi du 3 janvier 1967, sont considérés comme accessoires du navire et du fret:

– Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour perte de fret.

– Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret.

– Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des collectivités publiques (Loi du 3 janvier 1967, art. 35).

Pour que le privilège puisse être exercé sur le fret ou ses accessoires, il faut que celui-ci soit encore dû ou que son montant soit encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire.

3. Classement des privilèges.

Outre la règle selon laquelle les privilèges de premier rang priment ceux de second rang, les privilèges maritimes obéissent à un classement particulier.

D'une part, un classement par voyage. « Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent » (Loi du 3 janvier 1967, art. 38). La seule exception concerne les créances nées des contrats d'engagement : elles viennent toutes à l'occasion du dernier

voyage, même si elles sont afférentes à des voyages antérieurs, dès lors qu'elles résultent d'un contrat unique.

D'autre part, à l'occasion d'un même voyage, les privilèges maritimes sont classés dans l'ordre fixé par l'article 31 de la loi (V. *supra*).

4. Effet des privilèges.

Comme tout privilège, les privilèges maritimes confèrent un droit de préférence (V. *supra*, classement des privilèges). Ils donnent également un droit de suite sur le navire (Loi du 3 janvier 1967, art.39).

5. Extinction des privilèges.

Il existe plusieurs causes d'extinction des privilèges maritimes :

a) Les privilèges s'éteignent d'abord lorsque s'éteint la créance à laquelle ils étaient attachés, selon les modes généraux d'extinction des obligations.

b) Les privilèges maritimes (mais non la créance elle-même) s'éteignent encore par :

– Prescription. Celle-ci est d'un an (Loi du 3 janvier 1967, art. 39), sauf pour les privilèges assortissant les créances provenant des opérations effectuées par le capitaine (Art. 31-6°) pour lesquelles la prescription est de 6 mois. Le point de départ du délai de prescription est fixé comme suit (Décret du 27 octobre 1967, art. 10) :

- Privilège garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage: jour où ces opérations sont terminées.
- Privilèges garantissant les indemnités d'abordage et pour lésions corporelles: jour du dommage.
- Privilèges garantissant les créances pour pertes et avaries de cargaison ou de bagages : jour de la délivrance ou date à laquelle ils auraient dûs être livrés.
- Privilèges garantissant les créances pour réparation et fournitures ou créances nées du chef du capitaine : jour de la naissance de la créance.

Dans tout autre cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

– Vente du navire en justice, confiscation du navire. La vente volontaire du navire éteint également les privilèges, deux mois après la publication de l'acte de transfert (Loi du 3 janvier 1967, art.40).

c) La constitution d'un fonds de limitation de responsabilité par le propriétaire a pour conséquence d'éteindre les privilèges sur ce navire puisque la répartition des fonds entre les créanciers se fait proportionnellement au montant des créances (Loi du 3 janvier 1967, art. 64).

PROUE (MARQUES DE)

Le terme « proue » est employé pour désigner l'avant du navire.

La proue d'un navire sert de support à certaines marques d'identification de celui-ci, permettant son signalement extérieur. Ainsi :

– Les navires de commerce d'au moins 25 tonneaux de jauge brute doivent porter leur nom des deux côtés, à l'avant.

– Les navires de pêche doivent porter, des deux côtés, à l'avant, les lettres distinctives de leur quartier d'immatriculation et leur numéro d'immatriculation.

– Les navires de plaisance à voile, d'une jauge brute égale ou supérieure à deux tonneaux, sont tenus de porter leur nom des deux côtés, à l'avant.



QUAI

1. Un quai est une construction aménagée en terre-plein, le long des rives d'un port, en vue de permettre la circulation des véhicules et le chargement ou le déchargement des navires.

La désignation du poste que doit occuper le navire à quai est faite par les officiers et surveillants de port, sur demande écrite des armateurs, courtiers, consignataires (Règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche, annexé à l'article R.351-1 du Code des ports maritimes).

2. Dans les contrats d'affrètement au voyage, l'arrivée du navire à son poste à quai déclenche le cours des staries, lorsque la charte-partie contient la clause « Berth » (Poste à quai).

3. Dans les ventes maritimes, il peut être stipulé que le transfert des risques et des frais aura lieu lorsque le vendeur mettra la marchandise à la disposition de l'acheteur sur le quai du port convenu. Cette vente est réglée par l'Incoterm DEQ (« *Delivered ex quay-Duty paid* » soit « Rendu à quai – Droits acquittés »).

QUARANTAINE

Comme son nom l'indique, la quarantaine constituait, à l'origine, une mesure d'isolement, pendant quarante jours, des personnes ou des marchandises acheminées par voie de mer, pour des raisons sanitaires. A l'heure actuelle, la mesure d'isolement est prise pendant le temps nécessaire à la disparition du danger.

La restriction de quarantaine est expressément visée par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 4, § 2, litt. h) comme cause d'exonération de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Dans la

QUARANTAINE - QUIRAT

loi n° 66-420 du 18 juin 1966, la restriction de quarantaine constitue « un évènement non imputable au transporteur » (Art. 27) ou à l'entrepreneur de manutention (Art. 53). Cette cause d'exonération profite également aux consignataires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15).

QUIRAT

Part détenue par un copropriétaire (le quirataire) dans une copropriété de navire.

⇒ COPROPRIÉTÉ DE NAVIRE

RAPPORT DE MER

Textes : Décret n°69-679 du 19 juin 1969, art.11 et suiv.

1. Le rapport de mer est la relation écrite, faite par le capitaine, des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, et survenus pendant le voyage. Le capitaine doit y procéder dans les 24 heures de son arrivée. Le rapport de mer doit être affirmé devant le président du tribunal de commerce; à défaut, devant le juge d'instance qui doit, en ce cas, l'envoyer sans délai au président du tribunal de commerce le plus proche. Dans les ports étrangers, le rapport de mer est affirmé devant le consul de France qui en délivre reçu au capitaine.

En cas de naufrage, le rapport s'effectue devant le juge du lieu ou, à défaut, devant toute autre autorité civile. Il doit, en outre, être vérifié par les membres de l'équipage qui se seraient sauvés avec le capitaine. De son côté, le juge peut procéder à toutes autres vérifications utiles, notamment par l'audition des passagers ou de toute autre personne présente sur les lieux lors du naufrage.

2. Le rapport de mer fait preuve contre le capitaine des déclarations qui y sont rapportées. Mais ces déclarations peuvent aussi être retenues en sa faveur. Il a valeur de témoignage écrit dans les rapports juridiques des personnes tierces.

RECETTE (NAVIRE)

La recette d'un navire consiste dans la livraison de celui-ci au client par un chantier de construction navale. Envisagée du point de vue du client, la recette est la réception de ce même navire.

La recette du navire après essais, même sans réserves de la part du client, ne libère pas le constructeur de son obligation de garantie des vices cachés (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 7. – Comp. C. civ., art. 1641).

REÇU POUR EMBARQUEMENT (CONNAISSEMENT)

Le connaissement « reçu pour embarquement » est le document remis au chargeur par le transporteur maritime de marchandises, lorsque celles-ci ont été prises en charge mais non encore effectivement embarquées. Pour attester du chargement effectif, le transporteur délivrera un connaissement libellé « Embarqué », contre remise du premier document (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3, § 7. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 15, § 2) ou apposera la mention « Embarqué » sur celui-ci (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 34).

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandises)

REDÉLIVRAISON (NAVIRE)

Dans les contrats d'affrètement à temps et coque nue la redélivraison est la restitution du navire, en fin de contrat, par l'affrèteur (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 29).

Les chartes-parties obligent l'affrèteur à donner au fréteur un préavis du port et du jour approximatif de la redélivraison. Il est également prévu que « si le navire venait à être affecté à un voyage dont la durée excéderait la période d'affrètement, les affréteurs auront l'usage du navire le temps nécessaire à la terminaison du voyage sous réserve qu'il ait pu être raisonnablement calculé que la durée dudit voyage aurait permis la restitution aux environs de l'époque fixée pour l'expiration de la charte; pour toute période dépassant la date d'expiration de la charte, les affréteurs paieront le taux du marché s'il est plus élevé que le taux stipulé dans la présente charte-partie » (Baltime).

REFUGE (PORT DE)

Le port de refuge est celui que rallie un navire, de manière contrainte, en vue de procéder à des réparations consécutives à des avaries survenues pendant le voyage.

Le port de refuge constitue, en droit interne, l'un des éléments déterminant la compétence territoriale en matière d'abordage (Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968, art. 1).

Les dépenses effectuées au port de refuge (frais d'entrée, de séjour, de sortie) sont admises en avaries communes (Règles d'York et d'Anvers, Règle X). Il en est de même des salaires et des frais d'entretien de l'équipage (Règle XI).

RÈGLEMENT D'AVARIES COMMUNES

Le règlement d'avaries communes consiste dans l'ensemble des opérations effectuées par les dispatcheurs et destinées à fixer les contributions respectives des intérêts unis, activement et passivement, dans une expédition maritime.

Dans la plupart des cas, le règlement d'avaries communes est effectué à l'amiable et accepté par les intéressés. S'il existe des contestations, le règlement est soumis à l'homologation du tribunal. En cas de refus d'homologation, le tribunal désigne de nouveaux experts (Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968, art. 6).

⇒ AVARIES COMMUNES

RÈGLES DE HAMBOURG

1. Nom habituellement donné à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978. Les Règles de Hambourg sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1992, après le dépôt du vingtième instrument de ratification nécessaire. La France n'a pas encore adhéré à cette Convention, bien que la loi n° 81-348 du 15 avril 1981 en ait autorisé l'approbation.

Les pays à l'égard desquels les Règles de Hambourg sont applicables sont actuellement les suivants: Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Chili, Egypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tanzanie, Tunisie, Zambie.

Les Règles de Hambourg ont pour ambition de régler l'ensemble des questions relatives au transport de marchandises par mer. Leur objectif est donc plus large que celui de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Bien que la France n'ait pas encore adhéré à cette Convention, les tribunaux français peuvent être amenés à l'appliquer en raison des dispositions relatives à la compétence territoriale (Art. 21) qui offrent au demandeur un large éventail de juridictions susceptibles d'être saisies.

2. Les Règles de Hambourg modifient de façon substantielle les dispositions actuellement applicables en droit international (Convention de Bruxelles du 25 août 1924). Notamment :

– Leur application n'est plus subordonnée à la délivrance du seul connaissance (Art. 18).

– La responsabilité du transporteur ne repose plus sur une présomption de responsabilité, mais, semble-t-il, sur une présomption de faute (Art. 5 et consensus final). En conséquence, les « cas exceptés », exonérateurs de responsabilité ont été supprimés, à l'exception cependant de l'incendie et du sauvetage de vies ou de biens en mer.

– Comme en droit interne français (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966), le transporteur est responsable des pertes et avaries depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison (Art. 4).

RÈGLES DE LA HAYE/VISBY

Nom communément donné à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle que modifiée par le Protocole du 23 février 1968. Ce protocole a eu, notamment, pour objet de :

1°) Modifier le calcul du montant de la réparation due par le transporteur maritime de marchandises (Art. 4 § 5 nouv.). Il n'est plus fait référence à la somme de 100 livres sterling par colis ou unité, mais à 10 000 francs-or par colis ou unité ou 30 francs-or par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus haute étant applicable. Ces sommes seront à nouveau modifiées par un second protocole en date du 21 février 1979, par suite de la suppression du rattachement des monnaies nationales à l'or. Désormais, le plafond de la réparation est de 666, 67 unités de compte (DTS) par colis ou unité ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Toutefois, les Etats non membres du Fonds Monétaire International peuvent continuer à utiliser le système du franc-or établi par le Protocole de 1968.

2°) Modifier les conditions d'application de la Convention originale (Art. 10 nouv.).

RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS

Nom donné à un corps de dispositions ayant pour objet de régler la question des avaries communes. L'expression date de 1877 et fait référence aux résolutions adoptées à York en 1864. et reprises, après modifications, à Anvers en 1877, lors d'une conférence organisée par l'International Law Association. Les Règles initiales, au nombre de 12, ont été, à plusieurs reprises, modifiées. Depuis la 35^e Conférence du Comité Maritime International qui s'est tenue à Sydney, en 1994, les Règles d'York et d'Anvers

comportent, dans l'ordre ci-après :

1. Une règle d'interprétation. Introduite en 1950, cette règle a pour objet d'affirmer le caractère uniforme du droit des avaries communes, applicable à l'exclusion de toute loi ou pratique qui serait incompatible avec les Règles et d'assurer la supériorité des Règles numérotées sur les Règles précédées de lettres, ou Règles lettrées.

2. Une Règle Paramount. Adoptée en 1994, cette Règle introduit le concept d'action raisonnable dans l'ensemble des Règles.

3. Sept Règles lettrées (Règles A à G).

4. Vingt-deux Règles numérotées ou chiffrées :

- Règle I. Jet de cargaison.
- Règle II. Perte ou dommage causé par sacrifice pour le salut commun.
- Règle III. Extinction d'incendie à bord.
- Règle IV. Coupement de débris.
- Règle V. Echouement volontaire.
- Règle VI. Rémunération d'assistance.
- Règle VII. Dommages aux machines et aux chaudières.
- Règle VIII. Dépenses pour alléger un navire échoué et dommages résultant de cette mesure.
- Règle IX. Cargaison, objets du navire et approvisionnements utilisés comme combustible.
- Règle X. Dépenses au port de refuge, etc.
- Règle XI. Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge et dans le port, etc.
- Règle XII. Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.
- Règle XIII. Déduction du coût des réparations.
- Règle XIV. Réparations provisoires.
- Règle XV. Perte de fret.
- Règle XVI. Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.
- Règle XVII. Valeurs contributives.
- Règle XVIII. Avaries au navire.
- Règle XIX. Marchandises non déclarées ou faussement déclarées.
- Règle XX. Avance de fonds.
- Règle XXI. Intérêts sur les pertes admises en avaries communes.
- Règle XXII. Traitement des dépôts en espèces.

RÈGLES ET USANCES UNIFORMES

Les « Règles et usances uniformes aux crédits documentaires » (R.U.U.) sont des règles internationales, de valeur purement conventionnelle, progressivement formalisées par la Chambre de Commerce Internationale, en vue d'harmoniser le crédit documentaire. Les R.U.U. actuellement en vigueur datent de 1993. Elles sont entrées en application le 1er janvier 1994.

RELÂCHE (NAVIRE)

La relâche consiste dans l'arrêt du navire, en cours de voyage, dans un port ou une rade. Le vocable n'est employé, en pratique, que pour désigner l'arrêt forcé du navire par suite d'un incident (avarie) ou d'un événement de mer. Le port où le navire relâche est le port de refuge.

REMORQUAGE

Texte : Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 26 à 30.

1. Le remorquage maritime consiste dans la traction d'un navire ou autre bâtiment de mer (le remorqué) par un autre navire (le remorqueur). Cette opération s'inscrit dans le cadre d'un contrat. L'association professionnelle des entreprises de remorquage maritime (APERMA) a élaboré un contrat-type de remorquage défini comme « un contrat de louage de services en exécution duquel la Compagnie met à la disposition du contractant la traction, c'est-à-dire la force motrice de ses remorqueurs et les services de ses équipages, que le remorqué ait ou non un équipage ».

2. Les responsabilités encourues à l'occasion des opérations de remorquage diffèrent selon qu'il s'agit d'un remorquage portuaire ou de haute mer.

a. Dans le remorquage portuaire, les opérations s'effectuent sous la direction du navire remorqué. Les dommages de tous ordres qui peuvent survenir au cours de ces opérations sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur (Loi précitée, art. 26). Mais par convention expresse et écrite, les parties peuvent confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations; en ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqué (Loi précitée, art. 27).

b. Dans le remorquage de haute mer, la situation est inversée. Les opérations sont effectuées sous la direction du remorqueur qui répond ainsi

des dommages de tous ordres, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqué (Loi précitée, art. 28). De convention expresse, les parties peuvent néanmoins confier la direction des opérations au remorqué qui devient responsable des dommages, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur (Loi précitée, art. 29).

3. les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage portuaire ou de haute mer sont prescrites par deux ans après l'achèvement des opérations (Loi précitée, art. 30).

4. La rémunération du remorquage est fixée conventionnellement. En cas de services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage, le remorqueur peut réclamer une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué (Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 12).

RÉMUNÉRATION D'ASSISTANCE

Textes : Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime, modifiée par le Protocole du 27 mai 1967.

Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance.

Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 9 et suiv.

1. La rémunération d'assistance est la somme versée par le navire assisté au navire assistant. Elle est fixée par voie contractuelle ou judiciaire. Les navires en cause peuvent ou non appartenir au même propriétaire.

2. De tradition, une rémunération n'est due que si l'opération a eu un résultat utile (*No cure, no pay*). Toutefois, la convention de Londres du 28 avril 1989 prévoit l'octroi d'une indemnité spéciale à l'assistant, malgré l'absence de résultat utile, lorsqu'il a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement (Art. 14-1).

3. La rémunération est établie à partir des critères suivants :

– En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers ou son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant.

– En second lieu, la valeur des choses sauvées.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées. En revanche, le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux. Le juge peut également modifier la rémunération contractuelle lorsqu'elle est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu.

4. N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part à une opération de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

5. Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées. Mais les sauveteurs de vies humaines, qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu à l'assistance du navire, ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire.

6. Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

7. La rémunération d'assistance est admise au titre des avaries communes (Règles d'York et d'Anvers, Règle VI).

RENFOUEMENT

Opération consistant à remettre à flot un navire échoué. Selon les Règles d'York et d'Anvers 1994 (Règle VII) : « Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage

⇒ AVARIES COMMUNES

RÉPARATION NAVALE (CONTRAT DE)

Le contrat de réparation navale est un contrat d'entreprise obéissant aux règles du droit commun (C. civ., art. 1787 et suiv.). L'entreprise de réparation navale doit, comme le constructeur, garantir des vices cachés malgré la recette du navire sans réserves par le client. L'action en garantie contre le réparateur se prescrit par un an à partir de la découverte du vice (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 7 à 9).

RÉPARATIONS (NAVIRE)

1. Les réparations à effectuer sur le navire sont, en principe, à la charge de l'armateur en tant qu'elles constituent des avaries particulières.

2. Elles peuvent aussi, le cas échéant, constituer une avarie commune lorsque le sacrifice subi par le navire a été décidé par le capitaine pour le salut commun. En ce cas, le montant des réparations effectuées permet de déterminer le montant du sacrifice. La loi française (Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 32) est muette sur le sort de la plus-value acquise par le navire lorsque la réparation a conduit à remplacer du vieux matériel par du neuf. En revanche, les Règles d'York et d'Anvers 1994 (Règle XIII) exposent précisément les déductions à admettre.

Règle XIII. Déductions du coût des réparations :

« Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du « neuf au vieux » quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans; en pareil cas, la déduction sera de un tiers.

Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communications et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune; en pareil cas, ces frais seront admis pour moitié. »

Les réparations provisoires sont également admises en avarie commune mais aucune déduction ne sera admise pour différence du « neuf au vieux » (Règle XIV).

3. lorsque les réparations doivent atteindre les trois quarts de la valeur du navire, le délaissement de celui-ci peut être effectué à l'assureur-corps (C. assur., art. L.173-13).

4. En cas de réparations hors du territoire douanier, les articles incorporés à des navires français sont traités comme s'ils étaient importés et sont

soumis aux droits de douane correspondant. Toutefois, il y a exonération de tous droits et taxes lorsque le montant des réparations n'excède pas 6 Euro par tonneau de jauge brute ou lorsque le navire a été contraint de procéder aux réparations hors du territoire douanier (C. douanes, art. 230).

RÉSERVES (À LA LIVRAISON)

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3, § 6.

Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 19.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 57.

1. Les réserves à la livraison consistent en une réclamation écrite, adressée par le destinataire ou son représentant, au transporteur ou à son représentant, en cas d'avaries ou de manquants constatés sur les marchandises. Le moment où les réserves doivent être adressées varie selon les textes applicables au transport considéré :

a) En droit interne :

– Dommages apparents : au plus tard au moment de la livraison.

– Dommages non apparents : dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

b) Convention de Bruxelles :

– Dommages apparents : au plus tard au moment de l'enlèvement des marchandises.

– Dommages non apparents : dans les trois jours de la délivrance.

c) Règles de Hambourg :

– Dommages apparents : au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où la marchandise a été remise.

– Dommages non apparents : dans les quinze jours consécutifs à compter de la remise.

2. Lorsqu'elles sont suffisamment précises, les réserves à la livraison ont pour effet d'écarter la présomption selon laquelle le transporteur a livré une marchandise conforme aux indications du connaissement (Présomption de livraison conforme).

3. L'absence de réserves ou des réserves tardives laisse intacte la présomption de livraison conforme. Le destinataire conserve cependant le droit d'établir, par tout moyen, la réalité du dommage et sa survenance en cours de transport. En tout état de cause, l'absence de réserve n'établit aucune forclusion contre le destinataire qui conserve son droit d'agir tant que la prescription n'est pas acquise.

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandise)

RÉSERVES (AU CONNAISSEMENT)

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3 § 3.

Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 16.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1978, art. 36.

1. Les réserves au connaissance (ou à l'embarquement) consistent en des observations écrites, effectuées par le transporteur maritime de marchandises sur le connaissance, et tendant à contester la véracité des indications fournies par le chargeur relativement à la marchandise.

Devant l'impossibilité où se trouvent les transporteurs de procéder à une vérification systématique des indications du chargeur, l'habitude s'était prise d'apposer sur les connaissances des réserves parfaitement générales (« Said to be », « said to contain », « poids inconnu ») ce qui affaiblissait la valeur probatoire du document. Les textes ont lutté contre cette pratique.

2. Les réserves ne sont licites que sous les conditions suivantes :

a) Condition de fond.

Le transporteur a des raisons de soupçonner que les indications fournies par le chargeur ne représentent pas exactement les marchandises prises en charge ou, en cas de connaissance « Embarqué », effectivement mises à bord, ou n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler ces indications.

b) Condition de forme.

Les réserves doivent être spéciales et motivées en ce sens qu'elles doivent préciser les inexactitudes, la raison des soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisant. Bien que cette condition de forme ne figure pas expressément dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, la jurisprudence l'impose.

3. Si les réserves sont licites, elles font tomber la présomption de réception conforme. Il appartiendra désormais au réclamateur de démontrer que le dommage tient à une cause autre que celle signalée par la réserve. Une réserve licite n'empêche donc pas l'irresponsabilité du transporteur : si le dommage n'a aucun rapport avec la réserve, le transporteur demeure, a priori, responsable ; il lui appartiendra, éventuellement, de démontrer l'existence d'un cas excepté.

4. L'absence de réserves ou des réserves illicites laisse subsister la présomption selon laquelle le transporteur a reçu la marchandise en bon état. Dans les rapports entre le transporteur et le chargeur, cette présomption est simple : le transporteur peut, par tous moyens, démontrer que le dommage existait avant réception des marchandises. Mais, dans les rapports du transporteur et du tiers porteur du connaissance, cette preuve contraire

n'est plus admise. Cependant, le transporteur conserve toujours le droit d'invoquer une cause de libération (cas excepté).

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandises)

RESTE À LIVRER

Le bon de « Reste à livrer » est un document établi par le transporteur et remis au destinataire, aux termes duquel le transporteur reconnaît l'existence de manquants. Le bon de « Reste à livrer » détruit ainsi la présomption de livraison conforme.

RÉSULTAT UTILE

Dans le droit de l'assistance maritime, le résultat utile de l'opération est une condition traditionnellement requise pour l'octroi d'une rémunération à l'assistant (Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. Convention de Londres du 28 avril 1989. – Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967). Elle est exprimée par la formule « *No cure, no pay* ».

La Convention de Londres de 1989 permet cependant à un assistant, malgré l'absence de résultat utile, d'obtenir une « indemnité spéciale » équivalant aux dépenses exposées, lorsque son intervention a prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

⇒ ASSISTANCE

RETARD (NAVIRE)

Le retard du navire (*Delay*) entraîne de nombreuses conséquences juridiques.

1. Affrètement (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966).

Le retard du navire peut se concevoir à deux moments :

– Retard lors de la mise à disposition du navire au profit de l'affréteur.

Ce retard manifeste l'inexécution, par le fréteur, de l'une de ses obligations (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 6, 19, 25). L'affréteur peut résilier le contrat (Cancelling clause).

– Retard dans la restitution du navire par l'affréteur. Cette situation n'est susceptible de se présenter que dans les affrètements à temps ou coque nue, dans lesquels la gestion commerciale du navire est transférée à l'affréteur. Les chartes-parties contiennent généralement des dispositions destinées à fixer les conséquences du retard sur le paiement du fret.

Exemple : Baltimé (Art. 7, § 3) : « Si le navire venait à être affecté à un voyage dont la durée excéderait la période de l'affrètement, les affréteurs auraient l'usage du navire le temps nécessaire à la terminaison du voyage, sous réserve qu'il ait pu être calculé que la durée dudit voyage aurait permis la restitution aux environs de l'époque fixée pour l'expiration de la charte. Pour toute période dépassant la date d'expiration de la charte, les affréteurs paieront le taux du marché s'il est plus élevé que celui stipulé dans la présente charte-partie ».

2. Transport de marchandises.

Il n'existe, dans les textes actuellement en vigueur (Convention de Bruxelles du 25 août 1924. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966), aucune disposition particulière concernant les conséquences du retard. Mais les connaissements contiennent très fréquemment des clauses de non-responsabilité du transporteur en cas de retard. De telles clauses sont, en principe, licites. Cependant, la jurisprudence sanctionne les retards considérés comme excessifs compte tenu du voyage à effectuer. En outre, si le retard a provoqué des avaries à la marchandise, la clause de non-responsabilité est considérée comme inefficace puisqu'elle aurait pour effet d'alléger la responsabilité du transporteur (Convention précitée, art. 3-8. – Loi précitée, art. 29).

La question du retard fait l'objet de dispositions spéciales dans les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 5). Le transporteur est considéré comme responsable du préjudice résultant du retard. Selon cette Convention, « il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer dans le délai expressément prévu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait » (Art. 5-2). Le retard équivaut même à la perte de la marchandise lorsque celle-ci n'a pas été livrée dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration des délais de livraison prévus à l'article 5-2 (Art. 5-3).

3. Transport de passagers (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 39).

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'une des obligations mises à sa charge par l'article 36 de la loi (équipement, navigabilité du navire, obligation de sécurité) ou à la faute commerciale de ses préposés. L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport des passagers à destination sur un navire de même qualité (Décret n° 66-1078 du 31 décembre

1978, art. 71). Cette disposition n'est cependant pas impérative et des clauses contraires peuvent figurer dans le contrat.

RÉTENTION (DROIT DE)

1. Le droit de rétention consiste dans le droit, pour un créancier, de refuser de se dessaisir d'un bien appartenant à son débiteur tant qu'il n'a pas été entièrement payé.

2. Le droit de rétention est reconnu :

– Au commissionnaire de transport. Celui-ci peut exercer son droit sur les marchandises actuellement détenues et sur les documents qui s'y rapportent, pour toutes ses créances de commission sur son commettant, même nées à l'occasion d'opérations antérieures (C. com., art. L.132-2).

– Au transitaire. Le transitaire ne peut toutefois exercer son droit de rétention que pour les créances se rapportant aux marchandises actuellement détenues.

– Au vendeur du navire, en garantie du paiement du prix.

3. Le transporteur maritime de marchandises et le fréteur, pour l'exercice de leur privilège, ne peuvent pas retenir les marchandises à bord du navire (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 3 et 48). De même, dans le contrat de transport de passagers, le capitaine ne peut retenir les bagages de cabine dans son navire faute de paiement du prix du passage ; il peut seulement, dans le temps de la décharge, en demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix du passage (Décret préc., art. 76).

RISQUES MARITIMES

Les risques maritimes sont des événements susceptibles de causer des dommages au navire (corps) ou aux marchandises (facultés) se trouvant à bord et dont la survenance éventuelle est prise en considération par la police d'assurance pour fixer le montant de la garantie.

Les risques assurés doivent trouver leur cause dans toute fortune de mer ou événement de force majeure (C. ass., art. L.172-11). Sauf convention contraire, certains risques ne sont cependant pas pris en charge par l'assurance. Ainsi en est-il : des risques de guerre (C. ass., art. L.171-16), ou des risques particuliers énumérés à l'article L.172-18 du Code des assurances (Ex. : Vice propre de l'objet assuré, amendes, confiscations, acte de contrebande...).

Pour que l'assureur réponde d'un risque maritime, il faut que le risque se produise dans les temps et lieu prévus par la police. Selon l'article L.172-1

du Code des assurances, « l'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour la prise en charge ».

RÔLE D'ÉQUIPAGE

Le rôle d'équipage est le titre de navigation délivré à tout navire pratiquant une navigation maritime et pourvu d'un équipage composé de marins professionnels affiliés à l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM).

ROLL-ON/ROLL-OFF (RO/RO)

Expression servant à désigner des navires spécialement conçus pour permettre le chargement et le déchargement de camions qui entrent et sortent du navire par leurs propres moyens.

ROUTE

La route d'un navire est celle qui est habituellement suivie par celui-ci pour un voyage donné. Le principe est que le capitaine doit effectuer sa route « en droiture », c'est-à-dire selon la ligne ordinaire. Mais les connaissements contiennent presque systématiquement des dispositions donnant, à cet égard, une très grande liberté au capitaine.

Exemple. « Définition du voyage. Pour un navire effectuant un service de lignes régulières, le voyage ne sera pas limité à la route directe, mais pourra comprendre tout aller ou retour, arrêt ou ralentissement dans ou au départ d'un port ou en tout autre lieu, à condition que ce soit dans un but raisonnable en liaison avec l'exécution du service, y compris l'entretien du navire et de l'équipage. »

SAFE PORT

Stipulation courante dans les chartes-parties, aux termes de laquelle le navire ne pourra se rendre que dans des ports sûrs. (Ex. : Gencon : *The said vessel shall proceed to the loading port or place... or so near thereto as she may safely get and lie always afloat*). La sûreté du port doit s'entendre aussi bien au regard de ses caractéristiques physiques (configuration, accès) que politiques ou sanitaires.

La portée de la clause « *safe port* » varie selon la nature de l'affrètement conclu. Dans un affrètement au voyage, le port où doit se rendre le navire pour charger ou décharger est connu dès la conclusion du contrat. En conséquence, comme le fréteur a conservé la gestion nautique et commerciale du navire, il doit normalement supporter les conséquences d'un mauvais choix. Toutefois, il est loisible au capitaine de se rendre dans un port voisin, pour décharger la marchandise, en cas d'empêchement durable d'entrée dans le port initialement prévu (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 15).

Dans les affrètements à temps, la gestion commerciale du navire est transférée à l'affréteur. De ce fait, le choix des ports où le navire doit se rendre n'intéresse pas, en principe, le fréteur. C'est l'affréteur qui supporte donc les conséquences du choix d'un port non sûr. Le capitaine peut, en effet, refuser de se rendre au port désigné par l'affréteur, s'il apparaissait comme n'étant pas sûr. En outre, l'affréteur serait responsable des dommages subis par le navire du fait de son envoi dans un tel port (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 9). Les chartes-parties à temps contiennent fréquemment des clauses fixant les zones géographiques à l'intérieur desquelles le navire ne devra pas être utilisé par l'affréteur (Ex. : Baltime, clause 2).

SAID TO BE

Littéralement : « (Que) dit être ». La clause « *Said to be* » (STB) est une réserve, traditionnellement apposée par les transporteurs sur les connaisse-

ments, pour contester d'avance les déclarations du chargeur concernant la nature de la marchandise. Utilisée seule, cette réserve n'est pas considérée par les tribunaux comme efficace : elle ne remplit pas les conditions de fond ni de forme nécessaires à la validité des réserves au connaissance (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3, § 3. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 16, § I. – Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966, art. 36).

⇒ RÉSERVES (au connaissance)

SAFE TO CONTAIN

Littéralement : « (Que) dit contenir ». La clause « *Said to contain* » (STC) est une réserve traditionnellement apposée par les transporteurs, sur les connaissements, pour contester par avance les déclarations du chargeur relatives au contenu des colis. Utilisée seule, cette réserve n'est pas plus efficace que la clause « *Said to be* ». Elle n'est ni précise, ni motivée au sens des textes (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 3, § 3. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 16. – Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art.36). Selon la jurisprudence, cette clause est sans valeur même si la marchandise est remise au transporteur dans un conteneur fermé appartenant au chargeur (*Full container load*).

⇒ RÉSERVES (au connaissance)

SAISIE (NAVIRE)

Textes : Convention de Bruxelles du 10 mai 1952.

Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 70 et 71.

Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 26 à 58.

Un navire peut faire l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution.

I. Saisie conservatoire

La saisie conservatoire d'un navire a pour objet de placer celui-ci sous main de justice, à la demande d'un créancier ne disposant pas de titre exécutoire. Cette procédure est très souvent utilisée en pratique.

1. Conditions.

a) La créance, cause de la saisie. En droit interne, le créancier doit simplement justifier d'une créance paraissant fondée dans son principe, même

si cette créance ne se rapporte pas à l'activité du navire. En droit international, la saisie n'est possible que si la créance est maritime au sens de l'article 1 de la Convention qui énumère 17 créances maritimes.

b) Le navire saisi. En droit interne, le navire objet de la saisie, doit appartenir au débiteur. Le créancier peut également saisir un navire autre que celui auquel se rapporte la créance. En droit international, la saisie peut frapper également un navire affrété, pour une dette de l'affrétéur à temps ou coque nue.

2. Procédure.

La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge d'instance. Le juge territorialement compétent est déterminé selon les règles du droit commun (NCPC, art. 42 et s.). Si la saisie est autorisée, elle est signifiée au capitaine du navire et aux autorités portuaires.

3. Effets.

La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte au droit du propriétaire qui peut toujours, par exemple, vendre son navire.

Le propriétaire, qui pouvait déjà solliciter la rétractation de l'ordonnance autorisant la saisie, peut également, en référé, demander mainlevée de la saisie, généralement moyennant fourniture d'une garantie. Il peut encore, moyennant garantie suffisante, demander l'autorisation de départ du navire pour un ou plusieurs voyages, à charge de regagner le port de la saisie dans le délai imparti par le juge.

II. Saisie exécution

La saisie exécution d'un navire a pour objet la vente publique de celui-ci et la distribution du prix entre les créanciers. Cette voie d'exécution est assez rare en pratique. Elle est régie en droit interne par les articles 31 à 58 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967. Il n'existe pas de convention internationale en cette matière.

La procédure, longue et complexe, s'inspire de celle suivie en matière de saisie immobilière.

SAPITEUR

Le sapiteur est un expert auquel peuvent faire appel les dispatcheurs dans une procédure d'avaries communes, pour déterminer l'origine et l'étendue des dommages subis par la marchandise.

SAUVETAGE

1. Lorsqu'il s'applique à un navire en danger de se perdre, le terme « sauvetage » est synonyme d'assistance maritime.

2. Le terme de sauvetage est également employé à propos des épaves et exprime alors la mise en sûreté de celles-ci par le sauveteur.

SEA WAY BILL

Le « *sea way bill* », ou lettre de voiture maritime, est un document créé par la pratique en vue de remédier aux lenteurs de transmission du connaissement. Le « *sea way bill* » est un document non négociable : à la différence du connaissement, il ne représente pas la marchandise bien que celle-ci s'y trouve décrite. C'est un simple reçu, cessible selon les formalités de la cession de créance (C. civ., art. 1690). Le destinataire de la marchandise peut cependant prendre livraison de celle-ci en justifiant simplement de son identité.

Le « *sea way bill* » n'est pas considéré comme un « document similaire (au connaissement) formant titre pour le transport de marchandises par mer » au sens de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Art. 1-b).

⇒ CONNAISSEMENT, TRANSPORT (Marchandises)

SECTIONNEMENT (CONTRAT DE TRANSPORT)

Image juridique destinée à illustrer le fait que l'opération de transport maritime de marchandises se trouve (ou peut se trouver) coupée en tronçons soumis à des régimes juridiques différents.

Dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (art. 1-e), seul le tronçon maritime allant du chargement au déchargement de la marchandise se trouve soumis aux dispositions de ce texte, les phases proprement terrestres demeurant soumises à des lois terrestres ou maritimes autres.

La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (art. 15) soumet à ses dispositions la période allant de la prise en charge à la livraison, ce qui peut couvrir des phases proprement terrestres. Mais il est possible d'insérer dans le connaissement des clauses fixant le moment de la prise en charge au chargement et celui de la livraison au déchargement (prise en charge « sous palan », livraison « sous palan »), ce qui conduit à un sectionnement semblable à celui de la Convention de 1924, mais par voie contractuelle.

Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (art. 4) adoptent une conception analogue à celle du droit interne français.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

SERVICE COMMUN

Le service commun est une forme de regroupement d'entreprises d'armement consistant, pour deux ou plusieurs compagnies, soit à contacter des clients par l'intermédiaire d'un bureau commun, soit à leur proposer les services de navires appartenant à l'une ou l'autre des compagnies. Les connaissements émis portent le nom des compagnies groupées. En cas d'avaries ou de perte de la marchandise, il a été statué que les compagnies pouvaient être condamnées solidairement.

S.H.EX.

Abréviation de « *Sundays and Holydays EXcepted* ». La clause « SHEX » est une disposition des chartes-parties au voyage par l'effet de laquelle le chargement de la marchandise, par l'affréteur, n'aura pas lieu les dimanches et jours fériés. Le cours des staries se trouve, en conséquence, suspendu pendant ces journées.

La mention « *Unless used* » (« *sauf si utilisés* ») ajoutée à la clause SHEX signifie que si les dimanches et jours fériés ont été effectivement utilisés pour charger ou décharger, ils seront comptés comme jours de staries .

Exemple : C/P GENCON (clause 6) : « The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in box 16, weather permitting, sundays and holydays excepted, unless used, in which event, time actually used shall count ».

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

S.H.INC.

Abréviation de « *Sundays and Holydays INCLUDED* ». La clause SHINC est une disposition des chartes-parties au voyage par l'effet de laquelle l'affréteur doit charger et décharger la marchandise, même les dimanches et jours fériés. Les staries ne sont pas suspendues pendant ces journées.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

SHORT FORM

Le « short form » est un document de transport ne contenant pas les conditions générales du transport fixées par l'armateur. Ce document comporte seulement une disposition indiquant que ces conditions sont disponibles au siège du transporteur ou chez ses agents. Pour cette raison, le « short form » n'est pas assimilable à un connaissance au regard du droit français.

⇒ CONNAISSEMENT

SINGLE SHIP COMPANY

Littéralement : « Compagnie à navire unique ». Cette expression désigne une pratique consistant, pour une entreprise d'armement, à scinder son activité en autant de sociétés distinctes qu'elle exploite de navires. L'autonomie juridique de chaque société permet ainsi, au moins en apparence, de cantonner les risques liés à l'exploitation de chaque navire à la valeur de celui-ci. Les tribunaux n'hésitent cependant pas à crever l'écran de la personnalité morale pour retenir la responsabilité du propriétaire réel en plus de celle du propriétaire apparent.

SINISTRE MAJEUR

1. Dans le transport maritime de passagers, le sinistre majeur est est événement grave et inopiné, survenant en cours de transport et mettant en péril les personnes transportées. Le transporteur est ainsi responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 38).

2. L'expression « sinistre majeur » est également employée pour désigner les événements qui, en matière d'assurance maritime, autorisent le délaissement du navire ou des marchandises (Ex. : perte totale. V. C. ass., art L.173-13 et L.173-20).

SISTER SHIP

Le « sister ship » est un navire identique à celui qui a été promis. Dans un contrat d'affrètement, le fréteur peut ainsi promettre tel navire nommément

désigné « ou son *sister ship* ». Cette faculté est cependant assez rare dans la mesure où il n'est plus construit de navires en série. Si le navire désigné venait à périr, le fréteur se libérerait valablement de son obligation par la mise à disposition du « *sister ship* ». Son obligation est alternative (C. civ., art. 1189 et s.).

SOCIÉTÉ DE BORD

Groupement formé par l'ensemble des personnes (équipage, passagers) se trouvant à bord d'un navire et soumises à l'autorité du capitaine.

SOCIÉTÉ DE CLASSIFICATION

1. Les sociétés de classification sont des organismes privés, dotés en matière maritime, d'une double mission : une mission privée consistant à élaborer les règles relatives à la sécurité des navires et à en vérifier l'application à l'occasion de visites ; une mission de service public les conduisant, sur délégation de l'Etat, à appliquer les règles de sécurité et de protection de l'environnement fixées par les conventions internationales.

Les principales sociétés de classification sont : l'American Board of Shipping (ABS) ; le Bureau Veritas (BV) ; le Norske Veritas (NV) ; le Germanischer Lloyd (GL) ; le Lloyd's Register of Shipping (LRS) ; le Registro Italiano Navale (RINA) ; le Nippon Kai Kyokai (NK).

Les plus grandes sociétés de classification sont réunies au sein de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (AIACS). Au niveau européen existe l'Association Européenne des Sociétés de Classification (EURACS).

2. Au regard du droit français, une société de classification encourt, dans l'exercice de sa mission, une double responsabilité.

Au plan civil, elle est contractuellement responsable envers ses clients (armateurs) en cas de violation de son obligation de diligence ; les clauses de non responsabilité insérées dans les règlements de la société ne la libèrent pas de sa faute dolosive ni de sa faute lourde. Envers les tiers, la société de classification engage sa responsabilité délictuelle du fait des renseignements fournis sur ses registres, bien qu'il soit indiqué que ces renseignements sont donnés sans garantie.

Au plan pénal, la responsabilité de la société de classification peut également être engagée comme celle de toute personne morale de droit privé (C. Pén., art. 121-2).

SOINS (MARCHANDISES)

1. Transport maritime.

Dans le contrat de transport maritime de marchandises, le transporteur doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 38 al. 2). Dans un transport soumis au droit interne français, cette obligation pèse sur le transporteur depuis la prise en charge jusqu'à la livraison et couvre donc, éventuellement, des phases purement terrestres. Mais si le connaissement comporte des clauses de prise en charge et de livraison sous palan, l'obligation de soins se réduit à la phase purement maritime du transport, comme en droit international (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 1-e).

2. Affrètement au voyage.

Il n'existe pas de texte particulier concernant les soins à apporter à la marchandise, en droit français. Cependant, bien que, juridiquement, le fréteur ne prenne pas la marchandise en charge, il demeure tenu d'une obligation de soins du fait qu'il a conservé la gestion commerciale du navire (Décret précité, art. 7). Des clauses particulières de la charte-partie peuvent préciser l'étendue de cette obligation.

SOUS-AFFRÈTEMENT

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 12 à 14.

1. Au sens strict, le sous-affrètement est l'opération par laquelle un affréteur, à la disposition de qui un navire a été remis par un fréteur principal, frète à son tour ce navire au profit d'un sous-affréteur.

2. La nature du sous-affrètement (au voyage, à temps, coque-nue) dépend de celle de l'affrètement principal. Le fréteur intermédiaire (affréteur-sous-fréteur) ne peut, en effet, transmettre, à l'occasion du sous-affrètement, plus de pouvoirs sur le navire qu'il n'en a lui-même reçu (Règle : *Nemo plus juris*). En conséquence :

– Si l'affrètement initial était au voyage, l'affréteur sous-fréteur, qui n'a reçu aucun pouvoir de gestion du navire, ne peut davantage en transmettre. Il ne peut donc que sous-affréter au voyage.

– Si l'affrètement initial était à temps, l'affréteur sous-fréteur a reçu les pouvoirs de gestion commerciale du navire (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 21). Il peut donc sous-affréter au voyage ou à temps.

– Si l'affrètement initial était coque nue, l'affréteur sous-fréteur a reçu tous les pouvoirs de gestion nautique et commerciale du navire (Décret préc., art. 28). Il peut donc sous-affréter au voyage, à temps, coque nue.

3. Les relations juridiques issues d'un sous-affrètement sont relativement complexes.

a) Les rapports entre le fréteur principal et l'affréteur sous fréteur demeurent régis par la charte-partie principale (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 13). L'affréteur est toujours débiteur de son propre fret et le fréteur reste tenu de ses propres obligations, variables selon le contrat conclu.

b) Les rapports entre l'affréteur sous-fréteur et le sous-affréteur sont réglés par la charte-partie secondaire.

c) Entre le fréteur principal et le sous-affréteur, il n'existe en principe, aucune relation juridique, en raison de la relativité des conventions (C. civ., art. 1165). Mais des liens peuvent néanmoins se nouer. Ainsi, la charte partie secondaire peut renvoyer à la charte principale et rendre opposables au sous-affréteur les clauses de cette dernière. Surtout, l'article 14 de la loi précitée du 18 juin 1966 dispose que « le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci ».

Cette action directe, comparable à celle offerte au bailleur d'immeuble contre le sous-locataire (C. civ., art. 1753), suppose que le sous-affréteur ne se soit pas déjà acquitté de sa propre dette de fret. Dans le cas contraire, l'action directe est fermée. L'article 14 alinéa 2 de la loi précitée précise, en effet, que « le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur ».

Toutefois, l'article 2 de la loi énonce : « Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret ». Cette règle générale ne faisant aucune distinction, il est admis en jurisprudence que ce privilège peut s'exercer également lorsque les marchandises n'appartiennent pas au débiteur du fret principal, mais au sous-affréteur.

Le fréteur principal dispose ainsi de deux moyens pour être payé de son fret :

- L'action directe, si le sous-fret est encore dû.
- Le privilège, si le sous-fret a déjà été payé.

SOUS PALAN

1. Dans les connaissements, l'expression « sous palan » désigne la clause par laquelle le transporteur maritime de marchandises fixe le moment de leur prise en charge et celui de leur livraison. Les dommages survenus à

quai, avant la prise en charge sous palan ou après la livraison sous palan demeurent ainsi à la charge de la marchandise.

2. L'expression « sous palan » est également utilisée dans les *Liner Terms* pour signifier que les frais de manutention seront à la charge de la marchandise jusqu'au moment où, au chargement, celle-ci arrive sous palan, et à partir du moment où, au déchargement, elle quitte le palan (Comp. « De palan à palan »).

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

SOUTES

Les soutes sont le combustible nécessaire à la propulsion du navire. La charge des soutes pèse sur celui qui assure la gestion commerciale du navire (Transporteur, affréteur, fréteur selon le cas). L'article 21 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 le dit expressément à propos de l'affrètement à temps. En conséquence, la valeur des soutes existant lors de la mise à disposition du navire sera mise au débit de l'affréteur à temps, cependant que la valeur de celles restant au terme du contrat sera portée à son crédit.

SPÉCIALISATION (MARCHANDISES)

La spécialisation est l'opération ayant pour but d'individualiser une marchandise qui a fait l'objet d'une vente. La spécialisation ne se conçoit que pour les choses de genre pour lesquelles le transfert de propriété ne s'accomplit qu'à ce moment (C. civ., art. 1585).

En matière de vente maritime, le vendeur CAF doit effectuer la spécialisation par un marquage approprié ou par document (spécialisation fictive). En tout état de cause, comme la marchandise voyage aux risques de l'acheteur, la spécialisation doit se faire avant l'ouverture des panneaux de cale du navire, de façon à éviter la fraude consistant à attribuer à l'acheteur, en connaissance de cause, un lot avarié ou perdu en cours de transport.

STARIES

Texte : Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 9 et 10.

1. Les staries ou jours de planche (en anglais : *Laytime, laydays, time allowed*) désignent le délai pendant lequel un navire, affrété au voyage,

demeure au port pour permettre à l'affrèteur de charger ou de décharger la marchandise. Ce temps est compris dans le coût de l'affrètement.

2. Le régime juridique des staries est dominé par cette observation que, dans l'affrètement au voyage, le temps court contre le frèteur puisqu'il conserve toutes les charges afférentes à la gestion du navire (Loi n°66-420 du 18 juin 1966, art. 7). La réglementation des staries est, de ce fait, rendue complexe en raison de la diversité des clauses contenues dans les chartes-parties. Des règles d'interprétation de ces clauses ont été données, en 1993, par la BIMCO, le CMI, la FONASBA et INTERCARGO. Les difficultés concernent :

a) Le point de départ du délai.

Le navire doit être arrivé au port et la détermination de ce moment varie selon les clauses contenues dans la charte (« Port », « Berth »). Le navire doit ensuite être prêt à opérer, ce qui sera attesté par l'envoi de la « *Notice of readiness* ».

b) La durée des staries.

Elle est réglée selon l'usage du port ou, à défaut, par les usages maritimes (Décret préc., art. 10). Toutefois, les chartes-parties contiennent presque systématiquement des dispositions propres à déterminer la cadence de chargement ou de déchargement (« *Per hatch per day* », « *Per workable hatch per day* »...).

c) La suspension du cours des staries.

Le contrat peut prévoir l'incidence, sur le cours des staries, de divers événements de nature à affecter les opérations de chargement/déchargement : jours fériés inclus ou exclus (« SHINC », « SHEX »), conditions météorologiques (« *Weather permitting* », « *Weather working day* »...)

d) La constatation du cours des staries s'effectue grâce à la rédaction de la « feuille de temps » (« *Time sheet* ») et de la relation des faits survenus pendant le délai (« *Statement of facts* ») et qui ont affecté le déroulement des opérations.

e) La réversibilité des staries.

Le principe (Décret préc., art. 9) est que les staries ne sont pas réversibles en ce sens que, si la charte a prévu des délais distincts pour le chargement et le déchargement, le temps gagné au chargement ne peut être « reversé » sur le temps alloué pour le déchargement. Mais la charte partie peut prévoir une telle réversibilité.

STATEMENT OF FACTS

Dans les contrats d'affrètement au voyage, le « *statement of facts* » (Enoncé des faits) est un document établi contradictoirement par le bord et la marchandise, et relatant tous les événements qui se sont produits pendant la période de chargement ou de déchargement, susceptibles d'exercer une influence sur le décompte des staries.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE, STARIES

STEVEDORE

Nom donné dans les ports de la Manche et de la Mer du nord à l'entrepreneur de manutention qui n'effectue que des opérations matérielles sur la marchandise (mise à bord et débarquement et autres opérations qui en sont le préalable ou la suite nécessaire. (Comp. Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 50).

SUBRÉCARGUE

Nom donné à une personne ayant le rang d'officier à bord du navire, inscrite sur le rôle d'équipage et dont la mission générale est de diriger les aspects commerciaux de l'expédition maritime. Historiquement, le subrécargue était le représentant des chargeurs et veillait aux intérêts de ces derniers. Aujourd'hui, le subrécargue se rencontre surtout dans le cas où le navire a fait l'objet d'un affrètement à temps. La gestion commerciale du navire étant, en ce cas, transférée à l'affréteur, le subrécargue représente ce dernier pour tout ce qui concerne les opérations relatives à la cargaison. Sa présence à bord allège encore les obligations commerciales du capitaine.

SUBSTITUT (NAVIRE)

Navire différent de celui qui a été promis dans le cadre d'un contrat d'affrètement, mais apte à rendre les mêmes services. Le fréteur s'oblige à mettre à la disposition de l'affréteur tel navire « ou son substitut » (« *or sub* »).

SUBSTITUTION DE TRANSPORTEUR

⇒ TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ

SUCCURSALE

Etablissement décentralisé, ouvert par un armateur, en France ou à l'étranger. L'ouverture d'une succursale doit faire l'objet d'un avis adressé au Ministre en charge de la Marine marchande. Cet avis indique les ports entrant dans la compétence territoriale de la succursale. A la tête de la succursale se trouve un commis succursaliste, salarié doté de pouvoirs de représentation de l'armateur (Décret n° 69-679 du 19 juin 1969, art. 3 à 5).

⇒ COMMIS SUCCURSALISTE

SURESTARIES

Le terme « surestaries » (en anglais : demurrage) désigne :

– D'une part, le délai supplémentaire accordé à l'affréteur au voyage pour achever les opérations de chargement ou de déchargement de la marchandise, lorsque celles-ci n'ont pu être achevées pendant les staries.

– D'autre part, la somme due par l'affréteur pour cette immobilisation supplémentaire du navire. Cette somme est considérée comme un supplément de fret et non comme des dommages-intérêts (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 11).

En matière de surestaries, existe une règle traditionnelle selon laquelle « Une fois en surestaries, toujours en surestaries » (*Once on demurrage, always on demurrage*). Cette règle signifie que les causes ordinaires de suspension des staries ne peuvent plus être invoquées par l'affréteur, une fois que les surestaries ont commencé. Jugé cependant qu'un cas de force majeure ou une faute du fréteur pouvait remettre en cause ce principe.

T

TBN

Abréviation de « *To be nominated* ». Ce sigle est utilisé dans les chartes-parties pour indiquer que le nom du navire, qui ne figure pas encore dans la charte, devra être déclaré à une date donnée.

TERMINAL

Un terminal est un terre-plein vers lequel convergent les voies terrestres, ferroviaires, fluviales ou maritimes que suivent les conteneurs. Le terminal constitue la zone où se réalise le transfert des conteneurs d'un moyen de transport vers un autre. Un décret n° 2000-682 du 19 juillet 2000 porte approbation de la convention-type d'exploitation de terminal dans les ports autonomes.

TERMINAL HANDLING CHARGES (T.H.C.)

Les T.H.C. représentent les frais de manutention de conteneurs venant s'ajouter au fret tel que calculé en fonction des « *liner terms* » utilisés pour le transport considéré. Le conteneur se trouvant sur un terminal, ce dernier facture au navire les frais de manutention et le navire, à son tour, fait peser sur la marchandise les frais encourus entre la porte du terminal et le « bord arrimé » qui ne sont pas couverts par le « *liner term* ».

TROUGH BILL OF LADING

Expression britannique désignant le connaissance direct.

TICKET (CONTRAT DE PASSAGE)

Dans le contrat de transport de passagers, le ticket est le document remis au voyageur et indiquant seulement le nom du transporteur et le service effectué. Le ticket remplace le billet de passage sur les navires de moins de dix tonneaux de jauge et sur les bâtiments effectuant des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 35).

⇒ TRANSPORT (Passagers)

TIME CHARTER

Nom anglais de l'affrètement à temps.

TIME SHEET

Littéralement : « feuille de temps ». Le *time sheet* est un document établi contradictoirement par le bord et la marchandise, à l'occasion d'un affrètement au voyage, et servant à relever de façon précise le temps passé pour les opérations de chargement et de déchargement. Le résultat observé permet de savoir si l'affréteur a réalisé un gain ou une perte de temps par rapport au délai qui lui avait été alloué (Staries) et si, en conséquence, il se trouve ou non en surestaries.

TITRE DE CROISIÈRE

Ensemble documentaire, formé du billet de croisière et du carnet de croisière, remis au voyageur à l'occasion d'un contrat de croisière maritime (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 79).

⇒ CROISIÈRE MARITIME

TONNAGE (CONTRAT DE)

⇒ AFFRÈTEMENT AU TONNAGE

TONNAGE (NAVIRE)

Le tonnage est la capacité intérieure d'un navire, exprimée en tonneaux de jauge., unité correspondant à 2,83 mètres cubes, ou cent pieds cubes.

TONNEAU DE JAUGE

Le tonneau de jauge est une unité internationale de volume exprimant la capacité intérieure d'un navire. Il correspond à 2,83 mètres cubes ou 100 pieds cubes anglais. Cette unité sert, notamment, de base au calcul des droits de port et du plafond de responsabilité du propriétaire de navire (Convention de Londres du 19 novembre 1976, art. 6).

TRAMP(ING)

Terme britannique signifiant : Vagabond(age). La navigation au *tramping* est caractéristique de l'affrètement au voyage, le navire se déplaçant de port à port selon les demandes. Elle s'oppose ainsi aux lignes régulières desservies par des navires de ligne ou « *liners* ».

TRANSBORDEMENT

1. Au sens strict, le transbordement consiste dans le transfert de tout ou partie de la cargaison d'un navire à bord d'un autre navire, par suite d'un arrêt inopiné, accidentel ou non, du voyage maritime.

2. Dans le contrat de transport maritime de marchandises, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination, lorsque le voyage se trouve interrompu. Cette obligation pèse sur le transporteur, quelle que soit la cause de l'interruption du voyage (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 40). Il est admis que la même obligation pèse sur le fréteur au voyage, malgré l'absence de texte spécifique.

3. Les frais afférents au transbordement sont ainsi supportés (Décret préc.) :

– Si l'interruption du voyage est due à un événement exonérant, par ailleurs, le transporteur de toute responsabilité, les frais sont supportés par la marchandise.

– Ces mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas.

4. Les textes ne règlent pas la question de la responsabilité des transporteurs successifs en cas de dommages subis par la marchandise, lors d'un transbordement. Deux situations sont à distinguer :

– Si le transbordement s'est effectué sur un autre navire appartenant au même transporteur, celui-ci reste entièrement tenu.

– Si le transbordement s'est effectué sur un navire appartenant à un autre transporteur, les solutions sont plus nuancées. En principe, chaque transporteur est responsable des dommages survenus lors de son propre parcours. Mais certaines décisions ont statué que le premier transporteur demeurerait responsable de la totalité du trajet, soit en qualité de mandant du second transporteur, soit en qualité de commissionnaire.

5. Les connaissements actuels font souvent référence à des transbordements prévus d'avance. Ces transbordements conventionnels sont liés au développement de la conteneurisation des marchandises : des navires porte-conteneurs chargent, dans certains ports, des conteneurs venant d'autres navires en provenance de ports secondaires ou déchargent sur de tels navires. C'est la pratique du « *feederling* ». De tels transbordements n'obéissent plus au régime fixé par le décret précité du 31 décembre 1966. Il convient d'appliquer le régime contractuel prévu par le connaissement

Exemple : Connaissement CONLINEBILL (Art. 6).

« Substitution de navire. Marchandise en transit et transbordement.

Qu'il en ait été expressément convenu ou autrement, le transporteur aura la faculté de transporter directement ou indirectement la marchandise au port de destination sur le navire désigné ou sur un ou plusieurs autres navires lui appartenant ou non, ou en utilisant d'autres moyens de transport, et il pourra transporter tout ou partie des marchandises au-delà de leur port de destination et les transborder, les mettre à terre, les emmagasiner soit à terre soit à flot et les réembarquer et les acheminer aux frais du transporteur mais aux risques du marchand ».

De telles stipulations laissent planer un doute, non seulement sur la qualité en laquelle agit le transporteur lorsqu'il transborde sur un navire ne lui appartenant pas, mais encore sur la validité des déroutements opérés.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

TRANSITAIRE

1. Au sens strict, un transitaire est une personne chargée d'assurer le passage d'une marchandise entre deux modes de transport (Terre/mer, air/terre...). Son intervention se situe aux points de rupture de charge. En pratique, cependant, le terme est utilisé pour qualifier tous les intermédiaires de transport. La Fédération Française des Organisateurs-Commissionnaires de Transport (FFOCT) désigne elle-même, sous le nom d'organisateurs de transport des intermédiaires aussi variés que le mandataire, le commissionnaire de transport, le transitaire, le transporteur, l'entrepôtaire... (Conditions générales de vente, art. 1). Cette confusion est source de fréquents litiges.

2. Le statut juridique du transitaire est celui d'un mandataire (C. civ., art 1984 et s.). Ce mandat, exercé à titre professionnel, l'oblige à exécuter les ordres reçus de son client, à conseiller ce dernier pour les opérations entrant dans son domaine de compétence, à réserver les recours éventuels du client lors de la réception de la marchandise et à en assurer la réexpédition.

3. La responsabilité du transitaire envers son donneur d'ordres repose sur la faute commise dans l'exécution de son mandat. Il répond non seulement de son fait personnel, mais encore des faits de ses propres substitués dans les conditions de l'article 1994 du Code civil, c'est-à-dire :

- Lorsqu'il n'avait pas reçu le pouvoir de se substituer quelqu'un.
- Lorsque, ayant reçu un tel pouvoir sans désignation d'une personne, celle dont il a fait le choix était notoirement incapable ou insolvable.

Le contrat de transit peut comporter des clauses limitatives de responsabilité (Ex. : Conditions générales de vente de la FFOCT, art. 7). De telles clauses sont valables sauf en cas de dol ou de faute lourde.

Pour sa rémunération, le transitaire ne peut prétendre au bénéfice du privilège institué par l'article L.132-2 du Code de commerce au profit des commissionnaires.

Les actions contre le transitaire se prescrivent par dix ans (C. com., art. L.110-4).

TRANSPORT (MARCHANDISES)

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Règles de Hambourg du 31 mars 1978.

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 15 à 32.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 31 à 59.

I. Définition. Caractères généraux.

Le contrat de transport maritime de marchandises est celui par lequel une personne – le chargeur – s'engage à payer un fret déterminé à une autre personne – le transporteur – qui s'engage à son tour à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre (Loi préc., art. 15).

Ce contrat se distingue de l'affrètement en ce qu'il a pour objet l'acheminement d'une marchandise et non la mise à disposition d'un navire. C'est un contrat consensuel, toujours commercial pour le transporteur (C.com., art. L.110-2) et soumis à une réglementation largement impérative (Convention de Bruxelles préc., art. 3-8. – Règles de Hambourg préc., art. 23. – Loi préc., art. 29).

II. Droit applicable.

1. Droit international ou droit interne.

En présence d'un transport donné, la première question est de savoir si l'opération est soumise au droit international ou au droit interne.

a) Le droit international (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, actuellement seule applicable au regard de la France) s'applique aux transports internationaux constatés par un connaissement, lorsque :

- Le connaissement est émis dans un Etat contractant ou
- le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ou
- le connaissement prévoit l'application de la Convention ou d'une législation nationale appliquant cette convention (Art. 10, réd. Protocole du 23 février 1968).

b) Le droit interne (Loi du 18 juin 1966) s'applique de façon résiduelle aux transports effectués au départ ou à destination d'un port français et qui ne sont pas soumis à la Convention de Bruxelles, ainsi qu'aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application de cette Convention (Art. 16).

2. Opérations soumises.

En droit international, la Convention ne s'applique qu'au temps écoulé depuis les opérations matérielles de chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire (Art. 1-e).

En droit interne, la loi s'applique depuis la prise en charge de la marchandise par le transporteur jusqu'à sa livraison (Art. 15). Ces opérations juridiques ne coïncident pas nécessairement avec le chargement et le déchargement : la prise en charge précède souvent le chargement effectif ; la livraison s'effectue généralement après le déchargement. Mais une clause du contrat peut conduire à cette coïncidence. Ainsi, la clause « de palan à palan » ou « prise en charge sous palan/ livraison sous palan ». En revanche, le chargement et le déchargement incombant impérativement au transporteur (Décret préc., art. 38), la prise en charge ne peut jamais avoir lieu après le chargement, ni la livraison avant le déchargement. Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 ont adopté une solution semblable à celle du droit interne français (Art. 4).

III. Situation des parties au contrat.

A. Situation du chargeur.

1. Obligations.

Le chargeur ou son représentant doit présenter la marchandise aux temps et lieu prévus par le contrat ou par l'usage du port de chargement (Décret

préc., art. 39). Il doit fournir au transporteur toutes indications sur l'identification de la marchandise (marques, nombre, quantité, poids) et, éventuellement, sur sa nature inflammable, explosive ou dangereuse.

Le chargeur doit payer le prix du transport ou fret (Décret préc., art. 41). Le transporteur dispose d'un privilège pour le montant de son fret pendant la quinzaine qui suit la délivrance de la marchandise, à moins que celle-ci n'ait passé en mains tierces (Loi préc., art. 23). Le capitaine ne peut retenir la marchandise à bord du navire, faute de paiement du fret (Décret préc., art. 48).

2. Responsabilité.

En cas de défaut de présentation de la marchandise, le chargeur doit une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur et, au plus, égale au montant du fret (Décret préc., art. 43).

Garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise, inscrites sur le connaissement, le chargeur engage sa responsabilité à l'égard du transporteur en cas d'inexactitude (Loi préc., art. 19). Particulièrement, la dissimulation du caractère dangereux de la marchandise rend le chargeur responsable de tous les dommages ou dépenses pouvant résulter de leur embarquement (Décret préc., art. 44 al. 1).

B. Situation du transporteur.

1. Obligations.

a) Avant le transport proprement dit, le transporteur est tenu de faire diligence pour mettre son navire en état de navigabilité nautique et commerciale (Loi préc., art. 21).

b) Il est tenu impérativement de procéder de façon soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise (Décret préc., art. 38). La clause F.I.O., insérée au connaissement, ne le décharge pas de cette obligation mais seulement des frais afférents aux opérations de mise à bord et de déchargement. Le chargement en pontée, non couvert par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, n'est autorisé, en droit interne français, que dans trois cas: petit cabotage, disposition réglementaire l'imposant, consentement du chargeur mentionné sur le connaissement. Ce consentement est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport (Loi préc., art. 22).

c) Le transporteur doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement (Décret préc., art. 38 al. 2). Exemple : aération, ventilation, maintien de la température...

d) En cas d'interruption du voyage, le transporteur doit faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu. Les frais de transbordement pèsent sur le transporteur si l'interruption du voyage était due à un évènement n'exonérant pas celui-ci de sa responsabilité. Ces mêmes frais, ainsi que le fret dû pour achever le voyage, sont à la charge de la marchandise si l'interruption du voyage est due à un cas d'exonération de responsabilité du transporteur (Décret préc., art. 47).

e) Au terme du voyage, le transporteur doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant, contre remise du connaissement (Décret préc., art. 49).

2. Responsabilité.

a) Selon les textes actuellement en vigueur, le transporteur est présumé responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise (Conv. Bruxelles, art. 4. – Loi du 18 juin 1966, art. 27). Cette présomption de responsabilité peut être combattue par la preuve, à la charge du transporteur, que la perte ou le dommage provient d'une cause précise d'exonération (Cas excepté). La Convention de Bruxelles énumère ainsi dix-neuf cas exceptés. La loi française, plus synthétique, fait état de neuf causes d'exonération (Art. 27) :

- Innavigabilité du navire, si le transporteur prouve d'abord qu'il a satisfait à son obligation de mettre le navire en bon état de navigabilité.
- Incendie.
- Faute nautique du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.
- Fait constituant un évènement non imputable au transporteur.
- Grève, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement
- Vice propre de la marchandise ou freinte de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination.
- Faute du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage de la marchandise
- Vice caché du navire échappant à un examen vigilant.
- Acte ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Toutefois, malgré la preuve d'un cas excepté, le transporteur peut encore être considéré comme responsable si le chargeur ou son ayant droit établit que la perte ou le dommage est dû, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute nautique ci-dessus (Conv. préc., art. 4. – Loi préc., art. 27 *in fine*).

Si le transporteur est déclaré responsable, la réparation due est plafonnée, en principe, à 666,67 unités de compte (DTS) par colis ou unité ou 2 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus haute étant applicable (Conv. préc., art. 4 § 5, réd. Protocole du 21 février 1979. – Loi préc., art. 28). Par exception, le préjudice doit être intégralement réparé si le transporteur a commis une faute intentionnelle ou inexcusable, ou en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur.

b) Le mécanisme de responsabilité du transporteur a été modifié par les Règles de Hambourg du 31 mars 1978. D'une part, la responsabilité repose désormais sur une présomption de faute (Art. 5-1 et consensus final). D'autre part, les cas exceptés, à l'exception de l'incendie et de l'acte de sauvetage, ont été supprimés. Le montant de la réparation due par le transporteur a été porté à 835 DTS par colis ou unité ou 2,5 DTS par kilogramme de marchandises perdues ou endommagées. La faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur le prive du droit de limiter sa responsabilité.

IV. Documents de transport. Le connaissement.

⇒ CONNAISSEMENT, RÉSERVES (au connaissement)

V. Contentieux.

Quel que soit son fondement, contractuel ou délictuel, l'action en justice exercée contre le transporteur se prescrit par un an (Conv. préc., art. 3, § 6. – Loi préc., art. 32), à compter du jour où les marchandises ont été remises ou, en cas de perte totale, du jour où elles auraient dû être livrées. Les actions récursoires peuvent être intentées, même après ces délais, dans les trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation.

Les actions nées du contrat de transport sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun (NCPC, art. 42 et suiv.). Elles peuvent, en outre, être portées devant le tribunal du port de chargement ou du port de déchargement, s'il est situé sur le territoire de la République française (Décret préc., art. 54).

Les contractants peuvent inclure dans le connaissement des clauses attributives de juridiction ou des clauses compromissoires.

TRANSPORT (PASSAGERS)

Textes : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 33 à 46.

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 60 à 77.

I. Généralités.

Le contrat de transport maritime de passagers ou contrat de passage est celui par lequel un armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un passager qui s'oblige à acquitter le prix du passage (Loi préc., art. 34).

Les dispositions légales et réglementaires ne s'appliquent ni aux transports bénévoles ni aux passagers clandestins. Mais les transports gratuits effectués par une entreprise de transport maritime y sont soumis.

Le contrat de passage est constaté par un billet de passage permettant d'identifier les parties, le voyage à effectuer, le prix du transport, la classe et le numéro de la cabine (Décret préc., art. 63). Ce billet est remplacé par un ticket de passage mentionnant seulement le nom du transporteur et le service effectué, sur les navires de moins de dix tonneaux de jauge et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime (Loi préc., art. 35. – Décret préc., art. 65).

Le contrat de passage est conclu intuitu personae (Décret, art. 64). Il est commercial à l'égard de l'armateur.

II. Situation du passager. Obligations.

1. L'obligation essentielle du passager est de régler le prix du passage, même en cas de retard à l'embarquement ou de renonciation au voyage (Décret, art. 66). Toutefois, en cas d'empêchement de force majeure ou de décès, le contrat est résilié si le transporteur est avisé avant l'embarquement ; mais le passager reste tenu du quart du prix du passage (Décret, art. 67). En revanche, une fois le voyage commencé, les événements qui surviennent dans la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette (Décret, art. 68).

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix de vente des bagages enregistrés et des véhicules de tourisme enregistrés (Loi, art. 45). Les bagages de cabine ne peuvent être retenus à bord faute de paiement du prix du passage ; le capitaine peut seulement demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix (Décret, art. 76).

Divers événements affectant le voyage peuvent exercer une incidence sur la dette du passager :

– Non-départ du navire : le contrat est résolu sans indemnité de part et d'autre, si la cause n'en est pas imputable au transporteur. Si ce dernier ne peut pas établir que la cause ne lui est pas imputable, il doit au passager une indemnité égale à la moitié du prix du passage (Décret, art. 69).

– Modifications importantes dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues : sauf preuve, par le transporteur, de sa diligence, le passager peut demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu (Décret, art. 70).

– Interruption prolongée du voyage : si le transporteur ne peut prouver que la cause de l'interruption ne lui est pas imputable, le contrat est résilié sans préjudice de dommages-intérêts, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité (Décret, art. 71).

Toutes ces dispositions peuvent être modifiées par la convention des parties (Décret, art. 61).

2. En tant que personne embarquée, le passager est soumis à la discipline du bord (Décret, art. 72. – Code disc. et pénal de la marine marchande, art. 1).

III. Situation du transporteur.

1. Obligations.

Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers (Loi, art. 36).

2. Responsabilité.

a) Accidents corporels.

Les accidents corporels survenus en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement (accidents dits « individuels ») sont à la charge du transporteur en cas de faute prouvée de sa part ou de la part de ses préposés (Loi, art. 37).

Les accidents causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur (accidents dits « collectifs ») engagent la responsabilité du transporteur sauf s'il établit que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés (Loi, art. 38).

En cas de mort ou de lésions corporelles de passagers, le transporteur est responsable dans les limites établies par la Convention de Londres du

19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (Art. 7), soit : 46 666 unités de compte (DTS) multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter, sans pouvoir excéder 25 millions d'unités de compte.

b) Retard.

En cas de retard fautif, la réparation due par le transporteur est limitée au montant fixé par l'article 6-1-b de la Convention de Londres précitée, à savoir :

– 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.

– Pour un navire de plus de 500 tonneaux de jauge, il faut ajouter :

- 167 unités de compte pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux;
- 125 unités de compte pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux;
- 83 unités de compte pour chaque tonneau au-dessus de 70 000.

c) Bagages.

1. Bagages et véhicules de tourisme enregistrés. Pour ces biens, le transporteur délivre un récépissé et est responsable comme en matière de transport de marchandises (Décret, art. 75). Mais la réparation due est fixée par le décret n° 67-268 du 23 mars 1967 modifié :

– 1 140 Euro par passager pour les bagages de cabine enregistrés;

– 4 600 Euro par véhicule enregistré, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur;

– 1 520 Euro par passager pour les bagages enregistrés autres que les bagages de cabine.

2. Bagages de cabine et effets personnels non enregistrés. Le transporteur ne délivre pas de récépissé.

Il n'est responsable qu'en cas de faute prouvée (Loi, art. 44). La réparation due ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme de 460 Euro (Décret du 23 mars 1967 préc.).

3. Biens précieux déposés entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord. Toute limitation de responsabilité est supprimée; le transporteur doit réparation intégrale (Loi, art. 44 al. 3).

IV. Contentieux.

1. Compétence.

Les actions nées du contrat de passage sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun. Elles peuvent, en outre, être portées devant le tribunal du port d'embarquement ou celui du port de débarquement, s'il est situé sur le territoire de la République française (Décret, art. 73).

2. Prescription.

a) Bagages.

Le délai de prescription est d'un an (Loi, art. 46), à compter du débarquement du passager ou du jour où il devait avoir lieu (Décret, art. 77).

b) Autres dommages.

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans (Loi, art. 41). Le délai court du jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire. Si le passager décède après le débarquement, le délai court du jour du décès sans pouvoir excéder trois ans après le débarquement (Décret, art. 74). Ces règles s'appliquent à quelque titre qu'agisse le demandeur (Loi, art. 42).

TRANSPORT À TITRE GRATUIT

(EFFECTUÉ PAR UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT MARITIME)

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 34.

Le transport à titre gratuit, effectué par une entreprise de transport maritime, est entièrement soumis aux règles du contrat de passage. La personne transportée est considérée comme un passager, bien qu'elle n'acquitte pas le prix du passage. Cette assimilation est justifiée par le fait qu'un tel transport, effectué par un professionnel, n'est pas entièrement désintéressé. Le transporteur en tire un avantage, au moins de considération (Publicité).

⇒ TRANSPORT (Passagers)

TRANSPORT BÉNÉVOLE

Texte : Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 34.

Le transport bénévole d'une personne à bord d'un navire est celui effectué à titre gratuit, par une personne autre qu'une entreprise de transport maritime. Un tel transport est inspiré par un pur altruisme, sans aucune arrière-pensée lucrative (publicité, notamment). Le transport bénévole échappe aux règles du contrat de passage. En cas de dommages subis par la personne transportée, le droit commun de la responsabilité civile s'applique (C. civ., art. 1382 et s.).

⇒ TRANSPORT (Passagers)

TRANSPORT MARITIME D'INTÉRÊT NATIONAL

Texte : Loi n° 69-441 du 20 mai 1969 modifiée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996.

Les armateurs de nationalité française et les armateurs de nationalité étrangère des navires battant pavillon français sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un caractère d'intérêt national. Ce caractère est constaté par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Les conditions des transports maritimes d'intérêt national sont déterminées par accord entre le ministre utilisateur et l'armateur. Cet accord précise dans quelles conditions l'utilisation du navire pendant le transport peut être soumise à des instructions dérogeant aux règles normales d'utilisation et, pour les besoins de la défense nationale, aux conditions applicables en matière de nationalité des équipages.

A défaut d'accord ou en cas d'inexécution de l'accord par l'armateur, la réquisition des services de l'armateur ou de l'usage des navires nécessaires est décidée dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services. Cette réquisition emporte réquisition des services de personnels nécessaires à l'exécution des services.

TRANSPORT MULTIMODAL

1. Un transport est appelé multimodal lorsqu'il est effectué par au moins deux modes de transport différents. De tels transports sont généralement organisés sous la responsabilité d'un commissionnaire de transport auquel s'adresse l'expéditeur.

2. Le Groupement des entreprises de transport françaises auxiliaires du commerce extérieur de la France (GACEF) a élaboré un contrat-type intitulé « Document de transport. Organisateur de transport multimodal » (OTM). Il résulte de ce document, négociable ou non, que l'OTM s'engage à transporter ou faire transporter les marchandises en conservant leur contrôle, par tout moyen logistique approprié, du lieu de leur prise en charge au lieu de leur livraison. De ce fait, l'OTM endosse la responsabilité en cas de dommages subis par la marchandise en quelque lieu qu'ils surviennent.

3. La CNUCED et la Chambre de Commerce internationale (CCI) ont mis au point, en 1991, les règles applicables aux documents de transport multimodal. Ces règles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1992 et ont été reprises, à partir du 1^{er} janvier 1994, dans le connaissance FIATA utilisé par

la Fédération Française des Organiseurs et Commissionnaires de Transport (FFOCT).

4. Une Convention des Nations Unies, signée à Genève le 24 mai 1980 (non encore en vigueur) régleme le transport multimodal international des marchandises. Elle s'inspire largement des Règles de Hambourg du 31 mars 1978.

TRANSPORTEUR MARITIME (MARCHANDISES)

1. Au sens strict, le transporteur maritime de marchandises est celui qui, moyennant un fret déterminé, s'est engagé à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 15). Selon les Règles de Hambourg du 31 mars 1978 (Art. 1), « le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur ». La convention de Bruxelles du 25 août 1924 précise que le mot « transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur partie à un contrat de transport avec un chargeur (Art. 1-a).

2. L'identification du transporteur soulève parfois certaines difficultés.

a) Il en est ainsi, d'abord, lorsque le navire a fait l'objet d'un contrat d'affrètement. S'il s'agit d'un affrètement à temps ou coque nue, le transporteur est, en principe, l'affréteur puisque c'est lui qui, ayant reçu la gestion commerciale du navire, délivre le connaissement. Toutefois, même en ce cas, certains connaissements comportent la clause « Identity of carrier » ou « Demise clause » selon lesquelles le propriétaire du navire sera considéré comme armateur-transporteur. Cette clause paraît néanmoins mal accueillie par les tribunaux. En cas d'affrètement au voyage, il convient de distinguer selon les rapports en cause: l'émission d'un connaissement par le fréteur ne modifie en rien la nature de ses relations avec l'affréteur; celles-ci demeurent toujours réglées par le contrat d'affrètement. En revanche, le fréteur endosse la qualité de transporteur à l'égard des tiers porteurs du connaissement (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 1-6. – Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 17-2°).

b) Il arrive également que les connaissements soient émis sans en-tête et ne permettent donc pas de savoir qui les a émis. Selon la jurisprudence, le porteur du titre est alors admis à agir contre le propriétaire du navire, pris en qualité de transporteur apparent.

c) Certains connaissements, enfin, sont émis à l'en-tête d'un service commun à plusieurs armements, la marchandise pouvant être transportée

sur un navire appartenant à l'une ou l'autre des compagnies regroupées. La tendance est, dans cette hypothèse, de considérer l'ensemble des compagnies comme solidairement responsables.

TRANSPORT RÉSERVÉ

Texte : Code des douanes, art. 257 à 259.

1. Est qualifié de transport réservé celui qui ne peut être effectué que par certains navires. Étaient ainsi réservés aux navires battant pavillon français les transports effectués entre ports de la France métropolitaine et ceux effectués entre ports des départements français d'outre mer.

2. Pour tenir compte des exigences du droit européen, la loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 a étendu ce privilège à d'autres navires. Désormais, les articles 257 à 259 du Code des douanes disposent :

Art. 257. Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissant d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen et immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen et battant pavillon de cet Etat. Toutefois, l'autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé.

Art. 258. 1°) Sont également réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen et battant pavillon de cet Etat, les transports effectués :

- a) Entre les ports d'un même département français d'outre mer ;
- b) Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

2°) L'autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1°, les transports de certaines marchandises effectués :

- a) Entre les ports des départements français d'outre mer et ceux de la France métropolitaine ;
- b) Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre mer.

3°) Toutefois, par dérogation aux dispositions prévues aux 1° et 2°, les services des affaires maritimes locaux concernés peuvent autoriser un navire ne satisfaisant pas aux conditions du 1°, à assurer un transport déterminé.

Art. 259. En cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes réservées aux navires exploités par des armateurs ressortissant d'un Etat membre de la communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, le Gouvernement peut suspendre par décret délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 et autoriser ainsi les navires battant pavillon d'un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine. Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent.

TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ

Le transporteur substitué est celui auquel fait appel le transporteur initial pour l'exécution de tout ou partie du transport. Il n'existe pas, en droit français, de dispositions particulières concernant la substitution de transporteur. Les problèmes nés de cette situation doivent être résolus selon les principes du droit commun. Lorsque la substitution est prévue dans le contrat conclu avec le transporteur initial, ce dernier apparaît comme le mandataire du chargeur et le transporteur substitué devient le transporteur réel. Si la substitution n'est pas prévue, elle demeure malgré tout licite en vertu de l'article 1236 du Code civil, mais l'armateur initial doit être considéré comme transporteur au regard du chargeur.

Les règles de Hambourg du 31 mars 1978 comportent des règles spéciales concernant la responsabilité du transporteur et du transporteur substitué (Art. 10). Le transporteur initial demeure responsable de la totalité du transport. Il est également responsable des actes et omissions du transporteur substitué pour la partie du transport effectuée par ce dernier. La victime dispose, en outre, d'une action directe contre le transporteur substitué. La responsabilité des deux transporteurs est solidaire. Le montant total des réparations ne peut excéder les limites fixées par la Convention.

TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL

Texte : Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Le tribunal maritime commercial (TMC) est une juridiction disciplinaire et pénale chargée de juger certaines infractions prévues et réprimées par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (Code préc., art. 88).

Il existe 14 tribunaux maritimes commerciaux siégeant dans les princi-

paux ports de la France métropolitaine, mais non dans les départements ou territoires d'outre-mer.

Depuis la loi n° 93-1013 du 24 août 1993, cette juridiction est composée d'un Président et de quatre juges. Le Président est désormais un juge du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve situé le TMC. Les quatre autres juges sont :

- Un administrateur des affaires maritimes.
- Un agent des affaires maritimes choisi parmi les corps des officiers des affaires maritimes ou des fonctionnaires de catégorie A des affaires maritimes.
- Un capitaine au long cours ou de première classe de la navigation maritime, éventuellement en activité.
- La qualité du quatrième juge est fonction de celle du prévenu. Trois situations peuvent se présenter :

- Le prévenu est un marin breveté ou diplômé : le juge est un marin titulaire du même brevet ou diplôme.

- Le prévenu est un marin non breveté ni diplômé : le juge est un maître appartenant à la même spécialité que celle du prévenu (Pont, machine, service général).

- Le prévenu n'est pas un marin: le juge est un agent des affaires maritimes, choisi parmi les officiers des affaires maritimes ou les fonctionnaires de catégorie A des affaires maritimes.

L'action civile en réparation des dommages causés par l'infraction ne peut pas être exercée devant les tribunaux maritimes commerciaux.

TROUBLES CIVILS

1. Les troubles civils, comme les émeutes, constituent un cas excepté exonérant le transporteur de sa responsabilité en cas de pertes ou de dommages subis par les marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-2-k). En droit interne français, ils constituent un fait non imputable au transporteur, également exonératoire (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27). L'entrepreneur de manutention (Loi préc., art. 53) et les consignataires (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15) peuvent également s'en prévaloir.

2. Selon l'article L.172-16 du Code des assurances, l'assureur ne couvre pas les risques d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de *lock-out*, d'actes de sabotage ou de terrorisme. Cette disposition n'est cependant pas impérative.

UNION D'INTÉRÊTS

Textes : Règles d'York et d'Anvers 1994.

Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, art. 12 et s.

Dans le droit de l'avarie commune, l'union d'intérêts est constituée par le lien existant entre les éléments engagés dans une aventure maritime commune et tenus, de ce fait, à contribution. Sont ainsi unis d'intérêts le navire et la cargaison : sauvés ou sacrifiés, ces éléments contribuent.

D'autres unions d'intérêts sont plus singulières car elles ne fonctionnent qu'à sens unique. Ainsi :

– Certains effets ne sont unis d'intérêts qu'à leur avantage en ce sens qu'ils ne contribuent pas lors qu'ils sont sauvés alors qu'ils participent au règlement lorsqu'ils ont été sacrifiés. Tel est le cas des effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'existe pas de connaissance (RYA, Règle XVII *in fine*. Loi du 7 juillet 1967 préc., art. 37). Les Règles d'York et d'Anvers précisent désormais que « les véhicules à moteur privés et accompagnés » ne contribuent pas davantage. Tel est le cas encore des colis postaux : en cas de sauvetage, ils ne contribuent pas ; s'ils ont été sacrifiés, l'expéditeur peut prétendre à l'indemnité forfaitaire prévue par les textes en vigueur.

– D'autres effets ne sont, à l'inverse, unis d'intérêts qu'à leur détriment. S'ils sont sacrifiés, ils ne donnent droit à aucun règlement ; sauvés, ils devront contribuer. Sont ainsi visées les marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou qui ont été faussement déclarées sur le connaissance (RYA, Règle XIX. – Loi du 7 juillet 1967, art. 35 al. 1) et les marchandises irrégulièrement chargées en pontée (RYA, Règle I. – Loi du 7 juillet 1967, art. 35 al. 2).

L'union d'intérêts existe à partir du moment où la marchandise est mise à bord du navire et dure jusqu'à son débarquement normal au port de destination.

⇒ AVARIES COMMUNES

UNITÉ DE CHARGEMENT

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-5.
Règles de Hambourg du 31 mars 1978, art. 6-1.
Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 28.

L'unité de chargement est un élément de référence permettant de chiffrer la réparation due par le transporteur maritime de marchandises ou l'entrepreneur de manutention. L'unité de chargement à prendre en considération est celle qui est utilisée dans le connaissement: si celui-ci se réfère, par exemple, à la tonne ou au mètre cube de marchandises, l'unité de chargement sera la tonne ou le mètre cube. Ce mécanisme convient particulièrement pour les marchandises en vrac.

Selon les textes en vigueur (Convention de Bruxelles préc. – Loi préc.), le transporteur doit réparer à hauteur de 666,67 DTS (Droit de tirage spécial) par unité de chargement. Ce chiffre a été porté à 835 dans les Règles de Hambourg. La victime peut néanmoins choisir d'être indemnisée sur la base du nombre de kilogrammes de marchandises perdues ou endommagées; ce second procédé lui sera souvent plus favorable.

⇒ TRANSPORT (Marchandises)

UNITÉ DE COMPTE

L'unité de compte est un étalon, utilisé au plan international, pour évaluer le montant d'une dette. Juridiquement, l'unité de compte est une monnaie de compte et non une monnaie de paiement. L'unité de compte la plus fréquemment utilisée dans les rapports internationaux est le Droit de Tirage Spécial (DTS) tel que défini par le Fonds Monétaire International. Ainsi en est-il, notamment, en matière de transport maritime de marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, telle que modifiée par le Protocole du 21 décembre 1979. – Règles de Hambourg du 31 mars 1978), de responsabilité du propriétaire du navire (Convention de Londres du 19 novembre 1976), de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969).

Les Etats qui ne sont pas membres du Fonds Monétaire International peuvent continuer d'utiliser le Franc-or, unité de compte rattachée à l'or et correspondant à 65,5 milligrammes d'or fin au titre de 900 millièmes de fin.

⇒ DROIT DE TIRAGE SPÉCIAL (DTS)

VALEUR AGRÉÉE

La valeur agréée est la valeur du navire telle que convenue entre l'assureur et l'assuré. Les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation (C. assur., art. L.173-6) sauf :

- En cas de fraude de l'assuré (C. préc., art. L.172-6).
- En matière de contribution à l'avarie commune (C. préc., art. L.172-26).

VENTE (NAVIRE)

1. La vente d'un navire est réputée acte de commerce si l'opération entre dans la définition générale de tels actes (C. com., art. L.110-2). Au fond, le contrat de vente obéit aux conditions générales de validité des contrats (C. civ., art. 1108). En la forme, un écrit est nécessaire à peine de nullité (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 10). Le vendeur doit, conformément au droit commun, délivrance et garantie; l'acheteur doit payer le prix et les frais de la vente.

2. Le transfert de propriété nécessite l'inscription du nom du nouveau propriétaire sur la fiche matricule du navire (Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, art. 92-3°).

3. Lorsque le navire est exploité en copropriété, sa licitation volontaire, décidée par la majorité en valeur du navire, met fin à l'exploitation en commun (Loi du 3 janvier 1967 préc., art.26).

4. La vente du navire éteint les privilèges deux mois après publication de l'acte de transfert (Loi préc., art.40-3°).

5. Toute opération volontaire entraînant la perte de la francisation d'un navire hypothéqué est interdite. Si l'opération est, en outre, commise dans l'intention de violer cette interdiction, son auteur est passible des peines de l'abus de confiance.

VENTE MARITIME

Texte : Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 31 à 41.

On appelle vente maritime une vente commerciale de marchandises dans laquelle le vendeur et l'acheteur ont pris en considération le fait que la marchandise devait être acheminée par un navire. Il existe deux catégories de ventes maritimes :

– Les ventes dites « au départ », dans lesquelles les risques du transport sont à la charge de l'acheteur dès le départ du navire. Telles sont les ventes CAF (Coût, assurance, fret), CFR (Coût et fret), FOB (*Free on board* ou Franco bord), FAS (*Free alongside ship* ou Franco le long du navire).

– Les ventes dites « à l'arrivée » dans lesquelles ces mêmes risques demeurent à la charge du vendeur jusqu'à l'arrivée du navire au port de destination. Telles sont les ventes DES (*Delivered ex ship*) et DEQ (*Delivered ex quay*).

Pour chaque vente maritime, les obligations respectives du vendeur et de l'acheteur sont précisées par les Incoterms correspondants.

⇒ INCOTERMS

VETTING

Le « Vetting » (Contrôle de sécurité) désigne une politique générale de sélection et de contrôle, effectuée par les opérateurs maritimes, des navires qu'ils affrètent. Le vetting se pratique surtout sur les navires transporteurs d'hydrocarbures. Le navire qui a passé avec succès le vetting est considéré comme « approuvé » par les principales compagnies pétrolières.

VICE CACHÉ (NAVIRE)

Textes : Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-2.

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27.

Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, art. 7.

1. Transport maritime de marchandises.

Le vice caché du navire constitue une cause d'exonération du transporteur. Pour être opératoire, le vice doit avoir échappé à la diligence raisonnable (Convention de Bruxelles) ou à un examen vigilant (Loi du 18 juin 1966) du transporteur. L'appréciation du caractère caché du vice est une question de fait relevant de l'appréciation du juge. Bien qu'il existe des relations de fait entre le vice caché et l'innavigabilité du navire, ces deux

notions sont distinctes : l'innavigabilité peut tenir à une cause autre qu'un vice caché.

2. Construction de navire.

Le constructeur de navire est garant, comme un vendeur, des vices cachés du navire malgré la recette sans réserves par le client (Loi du 3 janvier 1967). Etant un professionnel, le constructeur est réputé connaître les vices du bâtiment. A la différence du droit commun de la vente, l'action en garantie ne se prescrit pas dans un « bref délai » (C. civ., art. 1648), mais par le délai d'un an après la découverte du vice.

VICE PROPRE (MARCHANDISE)

1. Le vice propre de la marchandise consiste en une propension naturelle de celle-ci à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales. Ainsi en est-il, par exemple, du mûrissement de fruits. Un tel vice constitue une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 27. Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-2), de l'entrepreneur de manutention (Loi du 18 juin 1966 préc., art. 53), des consignataires de navire ou de la cargaison (Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 13 et 15). Malgré la preuve du vice propre, la responsabilité de ces opérateurs peut cependant être retenue, si la victime parvient à établir l'existence d'une faute qui leur soit imputable.

2. Les dommages et pertes matériels résultant d'un vice propre de la marchandise sont exclus des risques assurés par la Police française d'assurance maritime sur facultés (Garantie « Tous risques » et garantie « FAP sauf... »).

VICE PROPRE (NAVIRE)

Le vice propre du navire est un défaut interne de celui-ci le rendant inapte au service auquel il était destiné. Le vice propre révèle l'innavigabilité du navire. Il s'oppose ainsi à l'usure normale résultant de l'exploitation du navire ainsi qu'aux dommages accidentels provenant, par exemple, d'un abordage.

Dans le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur, bien qu'ayant transféré toute la gestion du navire à l'affréteur, conserve la charge des réparations et remplacements dus au vice propre du navire (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 26). C'est le corollaire de son obligation de présenter le navire en bon état de navigabilité. Lorsque le navire est immobilisé par

suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation si celle-ci dépasse vingt quatre heures (Même texte).

Les dommages, pertes, recours de tiers et dépenses résultant du vice propre sont exclus de la garantie par la police française d'assurance maritime sur corps de tout navire (Art. 3) et sur corps de navires de pêche (Art. 3).

VOYAGE

1. Le voyage consiste dans la route ordinaire suivie par le navire pour se rendre à destination. En vue de l'exécution du voyage considéré, le navire doit être mis en bon état de navigabilité. Cette obligation pèse sur le fréteur (Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, art. 6), le transporteur de marchandises (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 21) ou de passagers (Loi préc., art. 36).

2. Bien qu'en principe le voyage doive être effectué « en droiture », les changements de route en cours de voyage ne sont pas inécessairement fautifs: le déroutement en vue de prêter assistance à un autre navire est ainsi légitime (Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art. 4-4. Loi du 18 juin 1966 préc., art. 27, litt. i); de même, les chartes-parties au voyage et les connaissements donnent souvent au capitaine une grande liberté à cet égard.

3. En cours de voyage, l'armateur doit à la cargaison les soins ordinaires compte tenu de sa nature et des clauses particulières que le contrat pourrait contenir. Spécialement, il doit procéder au transbordement de celle-ci en cas d'interruption du voyage (Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966, art. 40).

4. La considération du voyage revêt une importance particulière dans l'affrètement au voyage. De ce fait, certains événements susceptibles de le troubler exercent une incidence sur le montant du fret. Ainsi :

– L'interdiction de commercer avec le pays pour lequel le navire est destiné ou tout événement de force majeure intervenant avant le départ du navire et rendant impossible l'exécution du voyage, entraîne la résolution du contrat sans dommages-intérêts de part ni d'autre (Décret du 31 décembre 1966 préc., art. 12).

– En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route par l'effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affréteur doit le fret de distance (*ibid.*, art. 16).

– En cours de route, l'affréteur peut, si l'affrètement est total, faire décharger la marchandise mais reste tenu du fret entier stipulé pour le voyage ainsi que des frais entraînés par l'opération (*ibid.*, art.17).

VOYAGE

5. L'accident corporel survenu à un passager en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, engage la responsabilité du transporteur s'il est prouvé qu'il a commis une faute (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 38).

6. Les créances privilégiées se rapportant à un même voyage sont rangées dans l'ordre établi par l'article 31 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (Art. 37). En cas de pluralité de voyages, les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent (*ibid.*, art. 38).

7. L'assurance sur corps de navire peut être conclue pour un ou plusieurs voyages consécutifs (C. Assur., art. L.173-1). La garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination. En cas de voyage sur lest, la garantie court depuis le moment où le navire démarre jusqu'à l'amarrage du navire à son arrivée (*ibid.*, art. L.173-2). La prime entière est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé (*ibid.*, art. L.173-9). Une assurance sur facultés peut également être souscrite pour un seul voyage (*ibid.*, art. L.173-17). Dans l'assurance sur corps ou sur facultés, les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, ou en cas de changement décidé par le capitaine en dehors de l'armateur ou de l'assuré (*ibid.*, art. L.17215).



WEATHER PERMITTING (W.P.)

Littéralement « Temps permettant ». Selon les Règles d'interprétation des termes des chartes-parties au voyage, établies par la BIMCO, cette clause, fréquemment utilisée, signifie que le temps pendant lequel les conditions météorologiques empêchent le chargement ou le déchargement du navire sera décompté des staries. Ces événements sont consignés dans le « Statement of facts ».

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

WEATHER WORKING DAY (W.W.D.)

Selon les Règles d'interprétation des termes des chartes-parties au voyage, établies par la BIMCO, cette clause (également formulée « *Weather working day of 24 hours* » ou « *Weather working day of 24 consecutive hours* ») signifie un jour ouvrable de 24 heures consécutives, excepté le temps pendant lequel les conditions météorologiques empêchent le chargement ou le déchargement du navire.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

W.E.C.H.O.N.

Sigle utilisé pour « *Wether Entered at Custom House Or Not* ». Cette disposition, parfois employée dans les chartes-parties au voyage, signifie que le capitaine pourra envoyer la « *Notice of Readiness* » que le navire soit entré en douane ou non.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

W.I.B.O.N.

Sigle utilisé pour « *Wether In Berth Or Not* ». Selon les Règles d'interprétation des termes des chartes-parties au voyage, établies par la BIMCO, cette clause (également formulée « *Berth Or Not Berth* » ou « *Berth No Berth* ») signifie que s'il n'y a aucun poste à quai disponible à son arrivée pour charger ou décharger, le capitaine sera admis à expédier la « *Notice of Readiness* » dès qu'il aura atteint le lieu ordinaire d'attente dans le port ou hors de celui-ci. Les staries commencent à courir selon ce qui a été convenu dans la charte. Elles cesseront d'être comptées dès que le poste à quai devient disponible mais reprendront leur cours lorsque le navire se trouvera prêt à charger ou décharger à ce poste.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

W.I.F.P.O.N.

Sigle utilisé pour « *Wether In Free Pratique Or Not* ». Cette disposition des chartes-parties au voyage indique que le capitaine pourra envoyer la « *Notice of readiness* » que le navire ait reçu ou non la libre pratique.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

W.I.P.O.N.

Sigle utilisé pour « *Wether In Port Or Not* ». Cette disposition des chartes-parties au voyage indique que le capitaine pourra envoyer la « *Notice of readiness* » que le navire soit au port ou non.

⇒ AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

X, Y, Z

YORK AND ANVERS

⇒ RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS

ZONE DE PILOTAGE

La zone de pilotage est le secteur dans lequel s'effectue le pilotage des navires. Le règlement local de la station de pilotage détermine une zone de pilotage obligatoire comprenant tout ou partie du chenal d'accès au port et de la rade, le port proprement dit et, le cas échéant, les eaux maritimes du fleuve, de la rivière ou du canal qui y conduit. Ce même règlement peut également prévoir une zone de pilotage facultatif, au-delà des limites de la zone précédente, et dans laquelle le capitaine est en droit de ne pas faire appel au pilote sans avoir à payer les taxes de pilotage.

⇒ PILOTAGE, PILOTE

TABLE ALPHABÉTIQUE

A

Abandon (Navire)
Abordage
Accessoires
Accidents collectifs
Accidents individuels
Acconier
Acte de Dieu (*Act of God*)
Acte de francisation
Administration des affaires maritimes
Aéroglesseur
Affrètement
Affrètement à la cueillette
Affrètement à temps
Affrètement au tonnage
Affrètement au voyage
Affrètement coque nue
Affréteur
Agent maritime
Agréage
Agrès et appareils
Aliments (Déclaration d')
Allège
Always afloat
Amarrage
Animaux vivants
Apériteur
Appareils
Armateur
Armement
Arrêt de prince
Arrêté de fret
Arrimage
As agent (only)
Assistance
As fast as
As near as
Assurance-corps
Assurance de responsabilité
Assurance-facultés

Assurances maritimes
Avaries
Avaries communes
Avaries grosses
Avis d'arrivée (affrètement)
Avis d'arrivée (transport)
Avis d'expédition

B

Bagages
Baraterie
Bareboat charter
Barecon
Bastingage
Bateau
Bateau-pilote
Bâtiment de mer
Berth
Berth no berth
Biens précieux
Bill of lading
Billet de croisière
Billet de passage
Billette
Blessures (passagers)
Bon d'enlèvement
Booking note
Both to blame collision clause
Buée de cale
Bureau Veritas

C

Cabotage
C.A.F. (Vente)
Canalisation de responsabilité
Cancelling clause
Capitaine

Capitaine d'armement
 Cargaison
 Cargaison spéciale
 Carnet de croisière
 Cas exceptés
 Cas fortuit
Cesser clause
 C.F. (ou C.F.R.)
C.F.S. (Container freight station)
 Chargement
 Chargeur
 Charte-partie
 Chômage (navire)
 Classification (sociétés de)
 Clause attributive de juridiction
 Clause compromissoire
 Clause d'adresse
 Clause de non-responsabilité
 Clause limitative de responsabilité
 C.L.C.
 Clubs de protection et d'indemnité
 Code de conduite des Conférences maritimes
 Code ISM (*International safety management*)
 C.O.G.S.A.
 Colis
 Collision
COLREG (Collision Regulation)
 Commis succursaliste
 Commission de transport
 Commissionnaire agréé en douane
 Communauté d'intérêts
 Complaisance (pavillon de)
 Compromis d'avaries communes
 Compte d'escale
 Conduite (navire)
 Conduite en douane
 Conférences maritimes
 Congestion portuaire
 Connaissance
 Connaissance de charte-partie
 Connaissance de groupage
 Connaissance direct
 Connaissance FIATA
 Connaissance net
 Consignataire de la cargaison
 Consignataire du navire
 Consignation (marchandises)
 Construction (navire)
Container yard

Conteneur
 Contrat d'affrètement
 Contrat de commission
 Contrat de construction
 Contrat de croisière
 Contrat de manutention
 Contrat de passage
 Contrat de remorquage
 Contrat de transit
 Contrat de transport
 Contravention de grande voirie
 Contresurestaries
 Contribution aux avaries communes
 Co-propriété de navire
 Coque nue
 Cote (navire)
 Courtier
 Crédit documentaire
 Croisière maritime

D

Data freight receipt
Day
 Déchargement
 Déchargement d'office
 Déchet de route
 Déclaration de valeur
 Déduction du vieux au neuf
 Délai
 Délais de chargement et de déchargement
 Délaissement
 Délégation de fret
Delivery order
 Délivraison
 Délivrance (marchandises)
 Demi-fret
 Dépenses substituées
 Deposit
D.E.Q.
 Détournement
D.E.S.
 Désarrimage
Despatch money
 Destinataire
 Destinataire réel
 Destination (port de)
Deviation
 Dispache

TABLE ALPHABÉTIQUE

Dispatcheur
 Dockers
 Document de transport combiné
 Dol
 Droit de tirage spécial (D.T.S.)
 Droiture (en)
Due diligence (clause de)

E

Echouage
 Echouement
 Emballage et conditionnement (marchandises)
 Embarquement
 Emeutes
 Endossement
 Ennemis publics
 En-tête
 Entrepreneur de manutention
 Entrepreneur de transport multimodal
 Epaves
 Equipage
 Escale
 E.T.A.
 Etiquetage et marquage (marchandises)
 Evènements de mer
Excepted perils
 Expéditeur
 Explosion

F

Facultés
 Fait du prince
 F.A.K.
 F.A.P. (sauf)
 F.A.S.
 Faute commerciale
 Faute inexcusable
 Faute intentionnelle
 Faute lourde
 Faute nautique
 F.C.L.
 F.F.O.C.T.
 F.I.A.T.A.
F.I.O. (S.T.)
 FIPOL
 F.O.B.

Fonds de limitation
 Forcement de machines
 Fortune de mer
 Forum arresti
 Forum shopping
 Franc bord
 Francisation
Free time (franchise de temps)
 Freinte
 Fret
 Fret (affrètement)
 Fret (transport)
 FUND

G

Garantie (lettres de)
 Garantie (vices cachés)
 Garde (navire)
 Gérance (navire)
 Gestion (navire)
 Glace (clause de)
 Grève
 Grève clause de)
 Groupage
 Guerre

H

Hague Rules
 Hambourg (Règles de)
Harter Act
 Hypothèques maritimes

I

Identity of carrier
I.M.D.G. (Code)
 Immatriculation (navire)
 Incendie
 Incoterms
 Innavigabilité
 Insaisissabilité
 Inscription maritime

J

Jauge
 Jaugeage
 Jet à la mer
 Journal de mer
 Jours de planche

K

Kerguelen (pavillon des)
 Kilogramme

L

Laissé pour compte
 Lamanage
Laytime, Laydays
L.C.L.
 Lettres de garantie
 Lettre de voiture maritime
 Lex Rhodia de jactu
 Libre immatriculation (pavillon de)
 Libre prarique
Lien clause
 Limitation de réparation
 Limitation de responsabilité
Liner
Liner terms
 Livraison (marchandises)
 Livraison (navire)
 Livre de discipline
 Lock-out
 Long cours
Lumpsum freight

M

Management
 Manifeste
 Manquants
 Manutention (entreprise de)
 Marchandises
 Marchandises dangereuses
MARPOL 73/78
 Marques (navire)
 Marques de franc-bord
 Masse (créancière, débitrice)

Mate's receipt
 Mérites
 Monopole de pavillon
Mortgage
 Mouille
 Mutation en douane

N

Nationalité (navire)
 Naufrage
 Navigabilité
 Navigation maritime
 Navire
 Navire sous normes
Negligence clause
No cure, no pay
 Nolis
 Nom (navire)
Notice of readiness
Notify
N.V.O.C.C.

O

Off hire
 Officiers de port
Oil pollution Act
Once on demurrage, always on demurrage
 Ordre d'expédition
 Organisateur de croisière maritime
Outsider
 Ouverture des panneaux de cale

P

Palan
 Palan à palan
 Palette
 Panneau de cale
Paramount (clause)
 Passage (contrat de)
 Passager
 Passager clandestin
 Pavillon
 Pavillon-bis
 Pavillon (privilège de)
 Pavillon de complaisance

TABLE ALPHABÉTIQUE

Périls de la mer	Règles de Hambourg
Périmètre du navire	Règles de La Haye/Visby
Permis de circulation	Règles d'York et d'Anvers
Perte (marchandises)	Règles et usances uniformes
Perte (navire)	Relâche (navire)
<i>P. and I. Club (Protecting and indemnity Club)</i>	Remorquage
Pilotage	Rémunération d'assistance
Pilote	Renflouement
Pilote hauturier	Réparation navale (contrat de)
Piraterie	Réparations (navire)
Plan de chargement	Réserves (à la livraison)
Plan POLMAR	Réserves (au connaissance)
Poids (marchandises)	Reste à livrer
Poids délivré	Résultat utile
Pollution par hydrocarbures (indemnisation)	Retard (navire)
Pollution par hydrocarbures (sanctions)	Rétention (droit de)
Pontée	Risques maritimes
Port d'attache	Rôle d'équipage
Port sûr	Roll-on/Roll-off (RO/RO)
Port en lourd	Route
Porte-conteneur	
Porteur (connaissance)	S
Poste à quai	<i>Safe port</i>
Poupe (marques de)	<i>Said to be</i>
Prescription	<i>Said to contain</i>
Présomption de livraison conforme	Saisie (navire)
Prêt à la grosse aventure	Sauvetage
Prise en charge	<i>Sea way bill</i>
Privilège (commissionnaire)	Sectionnement (contrat de transport)
Privilège (fréteur)	Service commun
Privilège (transporteur)	<i>S.H.EX.</i>
Privilèges maritimes	<i>S.H.INC.</i>
Prooue (marques de)	<i>Short form</i>
	<i>Single ship company</i>
Q	Sinistre majeur
Quai	<i>Sister ship</i>
Quarantaine	Société de bord
Quirat	Société de classification
	Soins (marchandises)
	Sous-affrètement
	Sous palan
R	Soutes
Rapport de mer	Spécialisation (marchandises)
Recette (navire)	Staries
Reçu pour embarquement (connaissance)	<i>Statement of facts</i>
Redélivraison (navire)	Stevedore
Refuge (port de)	Subrécargue
Règlement d'avaries communes	Substitut (navire)
	Substitution de transporteur

Succursale
Surestaries

T

T.B.N.
Terminal
Terminal handling charges (T.H.C.)
Through bill of lading
Ticket (contrat de passage)
Time charter
Time sheet
Titre de croisière
Tonnage (contrat de)
Tonnage (navire)
Tonneau de jauge
Tramp(ing)
Transbordement
Transitaire
Transport (marchandises)
Transport (passagers)
Transport à titre gratuit (effectué par une entreprise de transport maritime)
Transport bénévole
Transport maritime d'intérêt national
Transport multimodal
Transporteur maritime (marchandises)
Transports réservés
Transporteur substitué
Tribunal maritime commercial
Troubles civils

U

Union d'intérêts
Unité (de chargement)
Unité de compte

V

Valeur agréée
Vente (navire)
Ventes maritimes
Vetting
Vice caché (navire)
Vice propre (marchandises)
Vice propre (navire)
Voyage

W, X, Y, Z

Weather permitting
Weather working day (W.W.D.)
W.E.C.H.O.N.
W.I.B.O.N.
W.I.F.P.O.N.
W.I.P.O.N.
York et Anvers
Zone de pilotage



JOUVE
1, rue du Docteur Sauvé - 53100 Mayenne
Imprimé sur presse rotative numérique
N° 627347U - Dépôt légal : janvier 2011

Imprimé en France

