Le droit maritime comorien : étude de droit comparé : droit français / droit comorien

Ahamada Ali

▶ **To cite this version:**

Ahamada Ali. Le droit maritime comorien : étude de droit comparé : droit français / droit comorien. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2016. Français. NNT : 2016PA01D020 . tel-01508545

HAL Id: tel-01508545

https://theses.hal.science/tel-01508545v1

Submitted on 14 Apr 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE PARIS 1

PANTHEON-SORBONNE

Ecole doctorale de droit de la Sorbonne

Mention : Droit des affaires

Thèse

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR en Droit

Présentée et soutenue par

ALI AHAMADA

Le 22 juin 2016

Titre :

Le Droit maritime comorien - Etude de droit comparé : droit français/droit comorien

Directeur de thèse

Monsieur le Professeur Philippe DELEBECQUE

Membres du Jury :

Monsieur Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Paris 1 Sorbonne-Panthéon (Directeur de thèse)
Madame Françoise ODIER, Maitre de Conférences, Présidente honoraire de l'Association Française du Droit Maritime (Présidente)
Monsieur Cyril GRIMALDI, Professeur à l'Université Paris 13 (Rapporteur)
Monsieur Marius TCHENDJOU, Maitre de conférences, Professeur à l'Université de Reims (Rapporteur)

UNIVERSITE PARIS 1

PANTHEON-SORBONNE

Ecole doctorale de droit de la Sorbonne

Mention : Droit des affaires

Thèse

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR en Droit

Présentée et soutenue par

ALI AHAMADA

Le 22 juin 2016

Titre :

Le Droit maritime comorien - Etude de droit comparé : droit français/droit comorien

Directeur de thèse

Monsieur le Professeur Philippe DELEBECQUE

Membres du Jury :

Monsieur Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Paris 1 Sorbonne-Panthéon (Directeur de thèse)
Madame Françoise ODIER, Maitre de Conférences, Présidente honoraire de l'Association Française du Droit Maritime (Présidente)
Monsieur Cyril GRIMALDI, Professeur à l'Université Paris 13 (Rapporteur)
Monsieur Marius TCHENDJOU, Maitre de Conférences, Professeur à l'Université de Reims (Rapporteur)

Remerciements

Je tiens à remercier le Professeur Philippe DELEBECQUE d'avoir dirigé cette thèse. Il m'a fait un grand honneur. Sa disponibilité, ses encouragements, et surtout, ses précieux conseils m'ont été indispensables pour l'aboutissement de cette thèse. Je lui témoigne ici, ma profonde reconnaissance.

Mes remerciements vont également à Monsieur Cyril GRIMALDI, Professeur à l'Université Paris 13 et Directeur du Master 2. Il a été au cœur de mes relations avec le Professeur Philippe DELEBECQUE pour la direction de cette thèse. Je voudrais lui dire un grand merci.

Je remercie également les autres membres du jury, Madame ODIER Françoise et Monsieur le Professeur Marius TCHENDJOU, d'avoir accepté de siéger dans ce jury. J'en suis très reconnaissant.

Cette thèse doit beaucoup à ma mère, Madame Fatima MOUMINI, pour tous ses efforts et son accompagnement jusqu'à ce jour de reconnaissance et de raison. Je voudrais ici lui témoigner toute ma gratitude et mon affection.

Mérite également d'être remercié, mon frère BACAR. Il a payé mes quatre premières années d'étude. Je sais ce que cela représente. Merci frère.

Enfin, je n'oublie pas tous ceux qui m'ont aidés et soutenus tout au long de ma formation. J'ai une pensée particulière à Monsieur Abdou MOUIGNI (Chauffera).

Dédicace

A ma mère, Fatima MOUMINI

A mes filles, Nousrat et Nourat ALI

Principales abréviations

AFDM : Association Française de Droit Maritime

APC : Autorité Portuaire des Comores

ANAM : Agence Nationale des Affaires Maritimes

BIMCO : Baltic and International Maritime Council

BM : Banque Mondiale

BTL : Bulletin des Transports et de la Logistique

Bull. civ : Bulletin des arrêts de la Cour de cassation

CAMP : Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Cass. ass. Plén. : Assemblée plénière de la Cour de Cassation

Cass. 1ère Civ. : Première Chambre Civile de la Cour de Cassation

CJCE/UE : Cour de Justice des Communautés Européennes/ de l'Union Européenne

CMB : Convention de Montego Bay

CMMC : Code de la Marine Marchande Comorienne

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

Code ISM : Code International de Gestion de la Sécurité

Code ISPS : Code International pour la Sureté des Navires et des Installations Portuaires

D. : Recueil Dalloz

DMF : Droit Maritime Français

FAP : Franc d'Avaries Particulières

FMI : Fond Monétaire International

JMM : Journal de la Marine Marchande

JOC : Journal Officiel des Comores

JORF : Journal Officiel de la République Française

Obs : Observations

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

OMI : Organisation Maritime Internationale

RD. Transp : Revue de Droit des Transports

Rev. Crit. DIP : Revue Critique de Droit International Privé

RTD Com : Revue Trimestrielle de Droit Commercial et économique

ZEE : Zone Economique Exclusive

SOMMAIRE

Remerciements ***4***

Dédicace ***5***

Principales abréviations ***6***

Introduction générale ***8***

Partie 1. Le Statut du navire **16**

Chapitre 1. Détermination et individualisation du navire 17

Section 1 : Définition et extension de la notion du navire 18

Chapitre 2. Propriété du navire 52

Section 1 : Modes d'acquisition de la propriété 52

Section 2 : Publicité du statut du navire 71

Chapitre 3. Navire, élément de patrimoine et de sureté 77

Section 1 . Crédit du navire et ses nouvelles formes 78

Section 2 : Suretés maritimes 92

Section 3 : Droits des créanciers sur le patrimoine de l'armateur 118

Conclusion de la première partie ***139***

Partie 2. L'exploitation du navire **141**

Chapitre 1. Formes juridiques de l'exploitation du navire 142

Section 1 : Armement à la pêche 142

Section 2 : Armement au commerce 149

Chapitre 2. Personnel de l'exploitation du navire 178

Section 1 : Armateur 179

Section 2 : Auxiliaires du navire 203

Section 3 : Auxiliaires de la marchandise 258

Chapitre 3. Principales opérations de l'exploitation du navire 272

Section 1 : Contrat d'affrètement 272

Section 2 : Contrat de transport maritime de marchandise 299

Chapitre 4. Assurances maritimes 358

Conclusion de la deuxième partie ***381***

Conclusion générale ***383***

ANNEXE I ***394***

ANNEXE II ***395***

ANNEXE III ***396***

ANNEXE IV ***397***

ANNEXE V ***398***

BIBLIOGRAPHIE ***415***

INDEX ALPHABETIQUE ***420***

TABLE DES MATIERES ***423***

Introduction générale

1. Le droit maritime est « l'ensemble des règles juridiques spécifiques, directement applicables aux activités que la mer détermine »[1]. Ce droit ne se limite pas à la navigation, mais englobe toutes les activités liées à la mer. C'est un droit spécial, régi par des conventions et lois spéciales, propres au droit maritime.

Au niveau international, deux conventions le régissent : la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, connue sous les « règles de la Haye »[2] et la convention des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer, dénommée « règles de Hambourg »[3]. Une troisième convention est signée à Rotterdam le 23 septembre 2009 « les règles de Rotterdam », mais n'est pas encore entrée en vigueur.

La France a ratifié la première convention et a signé la troisième, contrairement aux Comores qui n'en ont ratifié ni signé aucune. Une loi de 1975, adoptée après l'indépendance[4] prévoyait dans son article unique, je cite : « Les dispositions législatives, juridiques et administratives françaises en vigueur aux Comores jusqu'au 29 juillet 1975 seront appliquées tant que des textes de remplacement ne seront pas adoptés ». Cette loi exclut les accords internationaux ratifiés avant le 6 juillet 1975 par l'ex-puissance coloniale, en l'occurrence, la France. La situation de ces accords est restée dans le flou, et des problèmes se posent de savoir si l'Union des Comores est partie ou non à ces accords, et dans la négative, savoir si de tels accords peuvent être appliqués à l'Union des Comores (infra, n° 593-6)

En France, le droit maritime est principalement régi par le code des transports et le décret du 31 décembre 1966 (infra, n^{os} 461 et 462).

Aux Comores, le droit maritime était, normalement, jusqu'au 26 octobre 2015, régi par la loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966 (infra, n° 463), textes hérités de la France et difficilement trouvables aux Comores. Le code de la marine marchande comorienne de 2001, inconnu du grand public, n'avait pas assez traité les problèmes du droit maritime. C'est ce qui a principalement conduit au nouveau projet du code de la marine marchande (CMMC), adopté à l'Assemblée nationale

[1] Ph. Delebecque, Droit maritime, 13ème éd. Dalloz, 2014, n° 2.
[2] Cette convention est entrée en vigueur le 2 juin 1931. Les règles de La Haye ont été amendées une première fois le 23 février 1968, puis une deuxième fois le 21 décembre en 1979.
[3] Elle est adoptée à Hambourg le 31 mars 1978 et entrée en vigueur le 1er novembre 1992.
[4] Loi 75-04/APN du 29 juillet 1975.

depuis juin 2014. Ce code qui avait prévu son entrée en vigueur dès son adoption par l'Assemblée nationale, n'a été promulgué qu'en octobre 2015[5], promulgation que nous avons œuvrée avec l'aide de plusieurs professionnels.

Le CMMC (infra, n° 464), bien qu'il soit enrichi, a repris presque les dispositions des textes maritimes hérités de la France (loi du 18 juin 1966 et décret du 31 décembre 1966). Le CMMC parait un texte presque complet, permettant le règlement des différends en matière maritime.

L'article 662 du CMMC prévoit que les dispositions relatives au contrat de transport de marchandise découlent de celles de la convention de Hambourg de 1978, à laquelle il est fait référence et appliquée à titre supplétif.

Le droit maritime est d'une importance particulière, quand on connait l'importance de la mer et des activités qu'elle engendre par rapport au commerce mondial. Alors que la croissance du produit intérieur brut (PIB) mondial a reculé en 2012 à 2,2%, contre 2,8% en 2011, selon la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)[6], le commerce maritime international a augmenté de 4,3% en volume en 2012, pour atteindre 9 165 (en millions de tonnes chargées). Ce commerce était de 8784 en 2011 et de 8409 en 2010. Selon la même source, 80% du commerce mondial transite par la mer.

Le droit maritime vient donc réglementer les activités relatives à la mer. Ce droit, très développé en France, dans tous les sens du terme, est quasi-inconnu aux Comores, du moins, du grand public.

Au niveau des textes, il n'y a pas assez de différences entre le droit maritime comorien et le droit maritime français. Les évolutions du domaine maritime qui n'ont pas été pris en considération par les anciens textes maritimes français et comoriens, et qui le sont maintenant par le code des transports français, le sont également par le nouveau texte comorien, le CMMC. Sous un autre angle, les différences existent.

D'abord, les textes français sont enrichis par la jurisprudence et par la doctrine. Aux Comores on peut difficilement parler de jurisprudence maritime, encore moins de doctrine. La mentalité comorienne tend à éviter les procès, ce qui ne veut pas dire que les recours à la justice soient exclus, mais il est très difficile de trouver une jurisprudence en matière maritime, et les quelques décisions qu'on peut trouver sont

[5] Loi n° 14-30/AU du 24 juin 2014, portant code de la marine marchande comorienne
[6] CNUCED, étude sur les transports maritimes, 2013, tableau 1.3, p. 25.

presque relatives au régime juridiques des conteneurs en souffrance, décisions rendues en quasi-totalité, en référé.

Ensuite, le droit maritime est peu connu, pour ne pas dire inconnu aux Comores, contrairement à la France où ce droit est parfaitement maitrisé. La faculté de droit est l'une des premières facultés ouvertes et ayant un effectif important d'étudiants dans l'Université des Comores, le droit maritime n'y est pas dispensé. En outre, il n'y a, à notre connaissance, en tout cas à la Grande-Comores, aucun Docteur en droit maritime.

Enfin, sans être exhaustif, les grandes différences se situent dans la pratique, dans tous les sens du terme : à l'inverse de la France, moins d'infrastructures dans les ports comoriens, flotte maritime quasi-inexistante, absence d'armateurs comoriens opérant à l'international, moins d'agences maritimes, etc.

Situation générale des Comores.

2. L'archipel des Comores est situé dans l'océan indien, à l'entrée nord du Canal de Mozambique, entre le Nord-Ouest de Madagascar et la côte Sud-est du continent africain (fig. 1.). Il est composé de quatre îles que sont : Grande-Comore (Ngazidja), Anjouan (Ndzuwani), Mohéli (Mwali) et Mayotte (Maoré). Cette dernière île est sous administration française depuis 1974, les trois autres, indépendantes depuis le 6 juillet 1975, forment actuellement l'union des Comores.

Avec une superficie de 1862 km^2 (2034 km2 avec Mayotte) et une population de 735000 habitants (Banque mondiale, 2014)[7], les Comores sont rangés dans la catégorie des micro-Etats. Stratégiquement positionné, ce micro-Etat se situe sur le canal de Mozambique, au cœur de l'une des principales routes du transport maritime du Sud Ouest de l'océan indien (fig. 1). Au niveau économique, les Comores sont rangés dans la catégorie des pays moins avancés (PMA), et ce, malgré un taux de croissance positif ces dernières années, 3,5% en 2013 et 2,1% en 2014[8]. En 2014, les Comores occupaient le 159ème rang sur 187, du classement de l'indice de développement humain des Nations-Unies[9].

[7] Source : France diplomatie, Ministère des affaires étrangères et du développement international, 15 mai 2015.
[8] Source : Banque mondiale, 23 sept. 2015. www.banquemondiale.org
[9] Source : Banque mondiale, op.cit.

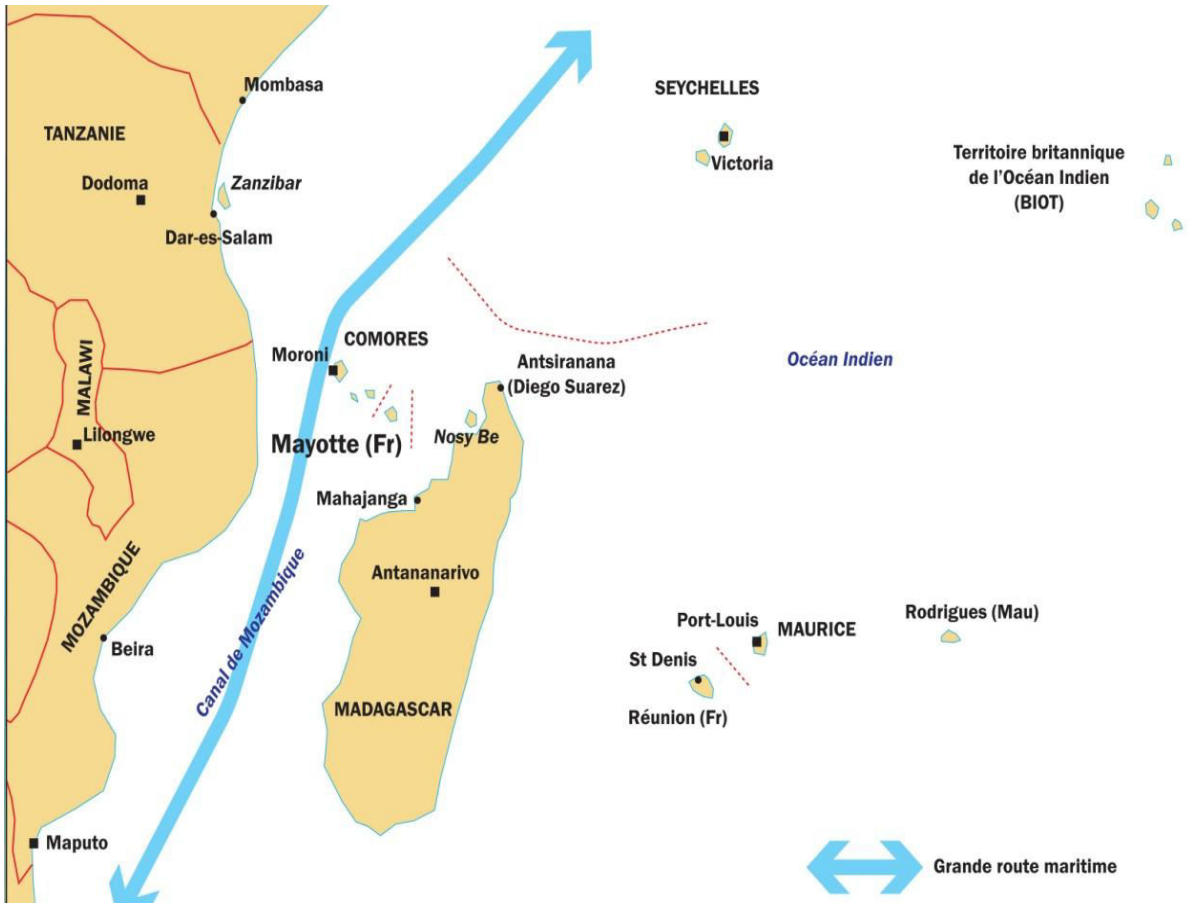

Fig1. Source : Pascal Orcier, avril 2009.
Distances : Comores-Mahajanga : 300 km ; Comores-Côte de Mozambique : 300 km ; Comores-Dar-es-Salam : 700 km (source : situation géographique des iles Comores, Battistini et Verin, 1984).

Délimitation des espaces maritimes

3. Les Comores, comme la France, se sont conformés à la convention des Nations-Unis sur le Droit de la Mer, signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982, pour délimiter leurs mers.

Aux Comores, c'est la loi n° 82-005/AF[10] et le décret n° 10-92/PR du 13 août 2010 qui délimitaient les espaces maritimes comoriens. Le législateur du CMMC avait presque repris les dispositions des textes cités. Toutefois, la distance entre les Comores et les pays limitrophes exigeait des accords pour la délimitation des espaces maritimes, notamment, la zone économique exclusive (ZEE). En 2012[11], des accords de délimitation des frontières ont eu lieu entre les Comores, les

[10] Loi 82-005/AF du 6 mai 1982, relative à la délimitation des espaces maritimes de la République Fédérale islamique des Comores.
[11] Accords de Victoria du 17 février 2012 entre les Comores, Seychelles et Tanzanie pour la délimitation des frontières maritimes.

Seychelles et la Tanzanie. Reste maintenant les délimitations avec Madagascar (négociations en cours)

Ainsi, les espaces maritimes où l'union des Comores exerce sa souveraineté et sa juridiction sont : les eaux intérieures ou archipélagiques estimées à 970km ; la mer territoriale, estimée à 1160km et la zone économique exclusive (ZEE) dont la superficie est estimée à 160 000km[212].

En France, la ZEE et le plateau continental sont respectivement limités à 200 et à 350 milles marins de la mer territoriale (1 mille marin = 1,852km).

Quant à la haute mer, elle est une zone de libre circulation, liberté conditionnée par le respect des normes internationales.

Description de l'activité maritime comorienne.

4. Bien que l'Union des Comores compte trois îles, l'activité maritime est principalement concentrée dans deux ports : le port de Mutsamudu (Anjouan) et celui de Moroni (Grande-Comore). Le port de Mutsamudu est beaucoup plus grand que celui de Moroni, mais la plupart des activités se déroulent au port de Moroni. Le port de Mutsamudu sert principalement de port de transbordement, 50% du trafic en 2009[13].

5. **Port de Moroni (Grande-Comore).** Situé sur la côte Ouest de la Grande-Comore**,** le port de Moroni est caractérisé par un quai principal de 80 mètres de long, un tirant d'eau de 4,5 mètres et un parc à conteneur de 5,6 hectares[14], ce qui fait de lui, un des plus petits ports de l'océan indien. Pour un petit comparatif avec les ports de la région, le port de victoria (Seychelles) mesure 370 mètres de long et 11,5 mètres de tirant d'eau ; le port de Louis (Maurice) a un quai de 560 mètres de long et 14 mètres de tirant d'eau ; le port Ouest de la Réunion dispose un quai principal de 250 mètres de long et 12,8 mètres de tirant d'eau ; celui de Longoni (Mayotte) a un quai principal de 130mètres de long et 11,5 mètres de tirant d'eau[15]. Le trafic total

[12] Source : Ministère chargé des transports, séminaire national de sensibilisation sur les compétences et obligations des Comores en tant qu'Etat du pavillon, du port et Etat côtier, 29 février au 4 mars 2016 en présence de l'OMI.
[13] Agence française de développement (AFD), Etude sur la desserte maritime de l'océan indien, déc. 2009, p. 26.
[14] Moroni Terminal, Société responsable de la manutention au port de Moroni, www.bollore-africa-logistics.com
[15] Agence française de développement, op.cit.

au port de Moroni, en tonnes, s'élevait en 2005, à 137630 dont 63868 tonnes conteneurisées ; 142315 dont 53490 tonnes conteneurisées en 2006 ; 159440 dont 85368 tonnes conteneurisées en 2008.

En même temps, le trafic total du port Louis, en milliers de tonnes, s'élevait à 5621 en 2005 ; 5581 en 2006 ; 6460 en 2008. Le trafic total au port de Victoria quant à lui, s'élevait en 2005 à 11731 EVP, 14440 EVP en 2006 et 12833 EVP en 2008.

En comparaison avec certains ports français, le port de Gennevilliers, qui ne fait pas partie des grand ports de France métropolitaine, compte 12 km de quais, 400 hectares et 20 millions de tonnes de transit annuel de marchandises, tous modes confondus ; le grand port de la Rochelle (6ème port français) compte 5 terminaux, 242 hectares de domaine terrestre, 4 464 mètres de quais et un trafic total en 2014 qui s'élevait à 9.401.419 tonnes ; le port de Dunkerque (3ème port de France) s'étend sur une longueur de 17km et comporte deux entrées maritimes, permettant d'accueillir des navires de 14,2 (port Est) et 22 mètres (port Ouest) de tirant d'eau, avec 7000 hectares et un trafic total qui s'élevait à 43,57 Millions de tonnes en 2013[16].

Malgré ses dimensions, le port de Moroni totalise 80% des activités commerciales du pays[17]. Il est géré par l'autorité portuaire des Comores (APC). Cette dernière a concédé les services de manutention à la société Moroni Terminal, filiale du groupe français Bolloré Africa logistics, depuis le 28 mai 2012. Moroni Terminal a réalisé de nombreux investissements pour moderniser le port et surtout, pour acquérir des équipements de manutention adaptés aux normes internationales, mais le faible tirant d'eau (4,5m) ne permet pas le déchargement à quai des gros navires. Actuellement, un seul navire (THOR HANNE, d'une capacité de 150 EVP), peut décharger à quai[18]. Les navires qui excède 80 mètres de long et 4,5 mètres de tirant d'eau, chargent et déchargent au mouillage en fonction de la houle, où le tirant d'eau varie entre 17 et 30 mètres. Ceux qui ne peuvent pas, sont contraints de transborder à Mutsamudu (Anjouan).

6. **Port de Mutsamudu (Anjouan).** Le port de Mutsamudu est construit en 1982 sur un financement de la Banque Africaine de Développement (BAD). Il est principalement un port de transbordement pour les bateaux à destination des ports

[16] Source : cluster maritime français www.cluster-maritime.fr
[17] Agence française de développement, op.cit, p. 17.
[18] Ibid..

de la région. Il est caractérisé par une jetée principale de 173 mètres, d'un tirant d'eau de 9 mètres, deux quais de 80 mètres et un trafic total en conteneurs qui s'élevait en 2007, à 33212 EVP dont 50% en transbordement et 10% à destination de Moroni[19]. Il se situe presque au même niveau que les autres ports de la région, et peut donc accueillir de gros navires.

Comme le port de Moroni, le port de Mutsamudu est géré par l'APC, qui a concédé les services de manutention à la société kenyane *« spanfreight »*, par le biais de sa filiale anjouanaise « *Anjouan Stevedoring Company* », dont le contrat a été renouvelé en 2009 pour dix ans[20].

7. **Autres données relatives à l'activité maritime comorienne**.

Outre les informations données ci-dessus, il n'y a aucun armateur international comorien, seulement, trois agences dans chaque île (Spanfreight shipping, Sornav et Comores maritimes), représentant les cinq principaux armateurs étrangers, opérant dans les ports de l'Union des Comores (CMA-CGM, UAFL, WEC Lines, MAERSK Sealand et HEESTERSHIP). Principalement, 15 navires comoriens de commerce environ, opèrent entre les îles et la région et 10 navires étrangers, principalement, des navires malgaches ; environ 8 navires passagers opèrent entre les iles et la région ; Une seule société de manutention dans chaque port et aucune compagnie d'assurance maritime aux Comores.

En France, on compte environ 54 armateurs[21], dont les principaux sont : CMA-CGM, CIE Maritime *nantaise, Louis Dreyfus armateurs, Bourbon, Marfret, Gaz océan, SOCATRA, SNCM et Compagnie du Ponant, et 295 navires de commerce de plus de 100 UMS de jauge brute sous pavillons français*[22].

Ce qui précède, montre bien l'importance de réformer le droit maritime comorien pour répondre aux exigences du droit maritime international. Actuellement, des bailleurs de fonds étrangers investissent aux Comores, notamment dans des chaines alimentaires et ont besoin de se rassurer, quant à l'expédition de leur cargaison, et surtout en cas de sinistre, la manière dont le différend sera réglé. Hormis le recours normal à la justice pour régler les différends, la pratique maritime connait un autre

[19] Agence française de développement, op.cit., p. 28.
[20] Source : Alwatwan, n° 1373 du 6 août 2009.
[21] Source : www.armateursdefrance.org
[22] Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, « mission de la flotte de commerce sous pavillon français », 1er janvier 2015, p. 11.

mode de règlement des différends, très développé dans les grandes puissances maritimes, l'arbitrage. Et peu importe que le contrat soit soumis à une juridiction étatique ou à l'arbitrage, il faudrait bien des spécialistes pour traiter les problèmes que rencontrent les praticiens du domaine maritime. C'est dans ce contexte que s'inscrit notre thèse, intitulée « **Le droit maritime comorien - Etude de droit comparé : droit français / droit comorien**.

Comme on peut le constater, le sujet est trop vaste mais son choix est venu d'un constat de carence : à l'époque étudiant en commerce et affaires internationales, nous faisions, avec un ami, à titre de « job étudiant, en tout cas pour moi », du groupage des effets personnels (conteneurs) à destination des Comores. Un de nos conteneurs a été bloqué au port de Moroni et la situation était qu'il fallait absolument l'intervention d'un avocat ou d'un huissier pour espérer débloquer la situation. Etant aux Comores au moment des faits, nous avons cherché un spécialiste en droit maritime pour lui confier le dossier, sans succès. Et c'est à ce moment que nous avons décidé de nous réorienter, dans l'optique de cette thèse.

La question que nous nous sommes posés était de savoir comment peut-on adapter le droit maritime comorien pour répondre aux nouveaux défis du commerce mondial.

A notre connaissance, aucune recherche dans le cadre d'une thèse n'a été menée aux Comores en droit maritime. Une étude a été réalisée en 2008 par MOHAMED M'madi Ahamada, actuel Directeur des transports maritimes, intitulée « vers une politique maritime et océanique comorienne au XXIème siècle », sur demande de la Bourse des Nations-Unies aux Comores. Cette étude se voulait générale et portait essentiellement sur le droit de la mer. Elle n'a pas traité les questions du droit maritime commercial. D'où l'intérêt, me semble t-il de notre thèse.

En optant pour un tel sujet, nous savions ce que nous allions rencontrer comme difficultés aux Comores, notamment, l'obtention des données permettant d'avancer les recherches, mais nous tenions à l'importance du sujet, tant pour nous, que pour le pays. Aux Comores, l'information juridique n'est pas bien soignée comme l'est en France, encore moins lorsqu'elle est relative à une matière peu connue comme le droit maritime. C'est ce qui nous a conduits à retenir comme méthodologie de recherche, les enquêtes et les entretiens directs, en ce qui concerne les Comores. Nous sommes allés directement rencontrer les professionnels pour comprendre les difficultés qu'ils rencontrent et leur transmettre l'idée que nous portons pour réformer

le droit maritime comorien. Nous avons utilisé pour cela, tous les canaux de communication possibles pour porter nos idées.

En France, nous avons opté pour une méthodologie de recherche littéraire, étant donné que l'obtention de l'information juridique en France est relativement facile.

Pour pouvoir porter un tel projet, il faudrait être capable, à la fois, de montrer l'importance du projet et être en mesure d'apporter des propositions.

Pour y parvenir, et compte tenu de l'étendu du sujet, nous sommes concertés avec notre Directeur de thèse, de traiter les principaux chapitres, regroupant l'essentiel du droit maritime.

Ainsi, notre étude sera repartie en deux parties. La première, consacrée au statut du navire, comprend trois chapitres, respectivement : la détermination et l'individualisation du navire, la propriété du navire et le navire lui-même, en tant qu'élément de patrimoine et de sureté. La deuxième partie consacrée à l'exploitation du navire, renferme quatre chapitres, respectivement : les formes juridiques de l'exploitation du navire, le personnel de l'exploitation du navire, les principales opérations de l'exploitation du navire et les assurances maritimes.

Partie 1. Le Statut du navire

8. Du latin « *statutum* » (décret), le mot « statut » est défini par Gérard Cornu[23] Comme étant : « l'ensemble cohérent des règles applicables à une catégorie de personnes, d'agents ou à une institution, et qui en déterminent, pour l'essentiel, la condition et le régime juridique. De là, l'on pourrait dire que le statut du navire est l'ensemble des règles applicables au navire. L'étude détaillée du statut du navire ferait l'objet d'une thèse entière, voire d'un grand ouvrage, à l'instar de celui d'Emmanuel du Pontavice[24]. En France, c'est la loi 67-5 du 3 janvier 1967[25], les décrets 67-967 des 27 octobre 1967[26] et 68-845 du 24 septembre 1968 qui le réglemente. Aux Comores, ce sont les mêmes textes qui réglementaient le statut du

[23] G. Cornu, Vocabulaire juridique, 8ème éd, Quadrige, 2007, p. 886.
[24] E. du Pontavice, Le statut du navire, Litec, 1967.
[25] E. du Pontavice, op.cit, n° 1.
[26] Ibid.

navire. On les retrouve au journal officiel des Comores (J.O.C.) de 1967[27]. Actuellement, un nouveau texte, le code de la marine marchande comorienne (CMMC)[28], reprend presque les dispositions des textes cités.

Indispensable pour une étude du droit maritime, objet de nos recherches, le statut du navire, fera l'objet de trois chapitres que l'on s'efforcera d'être compréhensif et synthétique. Ainsi, l'on étudiera successivement la détermination et l'individualisation du navire (chapitre 1), la propriété du navire (chapitre 2) et le navire lui-même en tant qu'élément de patrimoine et de sureté (chapitre 3).

Chapitre 1. Détermination et individualisation du navire

9. Très reprise par les auteurs contemporains du droit maritime français, notamment Philippe Delebecque[29], Pierre Bonassies[30], ou encore Rodière et du Pontavice[31] , pour ne citer que ceux-là, la comparaison du navire à une personne vivante, nous parait judicieux. Le navire est certes un bien meuble, une chose objet d'une propriété. Pourtant, au même titre qu'une personne vivante, le navire a un nom qui le désigne. Il a une classe sociale car on distingue les navires de commerce de ceux de plaisance ou de pêche. Il a un domicile : c'est le port d'attache où sont conservés les actes qui le concerne. Il est justiciable : l'on plaide contre lui ou il plaide lui-même car en cas de procès le concernant, il est personnifier par son capitaine. Il a une nationalité : l'on dit d'un navire qu'il est français ou comorien par exemple. Enfin, l'on pourrait presque dire qu'il meurt : quand il est innavigable, il disparait comme bien juridique.

Non définit par la loi, ni par le décret de 1967, le navire a été par la suite défini par d'autres textes spécifiques. Certains auteurs ont même parlé d'extension de la notion de navire. C'est pour cela que l'on consacre notre première section pour la détermination et l'extension de la notion du navire.

[27] J.O.C., 1967, p.73.
[28] Le code maritime comorien adopté à l'Assemblée nationale en juin 2014, est entré en vigueur le 26 octobre 2015.
[29] Ph. Delebecque, Droit maritime, Dalloz, 2014, n° 77.
[30] P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, L.J.D.J., 2010, n° 163.
[31] R. Rodière et E. du Pontavice, Droit maritime, 11ème éd, Dalloz, 1991, n° 29.

Section 1 : Définition et extension de la notion du navire

10. En droit français, il n'existe aucune définition du navire. Cependant, des définitions spécifiques à des institutions existent mais ne permettent pas de bien cerner la notion du navire. L'on peut citer la loi du 5 juillet 1983[32], texte concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution. Dans son article 2-1°, abrogé en décembre 2010, le navire, réserve faite d'une autre définition de convention internationale, est : « tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage non motorisés ». L'on a également le décret du 7 août 1967[33] qui précise le statut des marins. Ce texte définit le navire comme « tout engin flottant effectuant une navigation maritime ». Pour le code des transports[34], est dénommé navire :
1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;
2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

11. Le code de la marine marchande comorienne[35], quant à lui, définit le navire comme : « tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, et qui effectue à titre principal une navigation maritime ».

12. Si l'on jette un œil sur les textes internationaux, l'on s'apercevrait que la notion de navire est étendue. Ainsi, la convention de 1972 sur les règles internationales

[32] 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, Légifrance.
Modifié par Loi n°90-602 du 12 juillet 1990 - art. 11 JORF 13 juillet 1990
Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7.
[33] Décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin.
[34] Code des transports, art. L., 5000-2.
[35] CMMC., art 2, Titre II, Livre I.

pour la prévention des abordages en mer[36] définit le navire comme : « tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisés ou susceptible d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau ». L'article II, § 2 de la convention de 1969 sur le droit d'intervention des Etats en haute mer étend la définition du navire. Selon cet article, le navire est : « tout bâtiment de mer, et tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration des fonds de mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources ». La dernière convention maritime de 2008 sur le recyclage des navires[37] définit le navire comme « un bâtiment de quelque type exploité ou ayant été exploité en milieu marin ». Outre les critères communs des définitions citées ci-dessus, plusieurs auteurs, en l'occurrence Philippe Delebecque [38] ou encore René Rodière[39], ajoutent à la notion du navire, la capacité à affronter les risques de la mer. Cet ensemble de définitions, bien qu'elles soient diverses, présentent des points communs. Cette communion peut nous aider à trouver la définition du navire.

§ 1 Recherche d'une définition

13. L'analyse des définitions citées ci-dessus permet de ressortir des critères communs facilitant la compréhension de la notion de navire. C'est l'objet de ce paragraphe.

A. Navire, objet mobilier

14. C'est la nature même de la chose : le navire est par essence un meuble. Non seulement qu'il est déplaçable, mais aussi parce qu'il se déplace lui-même. En France, la règle est posée dans le code civil. Ainsi, l'article 528 stipule : « Sont meubles par leur nature, les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se meuvent par eux-mêmes, comme les animaux, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère, comme les choses inanimées.

[36] Règle 3, Partie A, Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972.
[37] Voir, P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, 2010, n° 145.
[38] Ph. Delebecque, op.cit. n° 81.
[39] R. Rodièer et E. du Pontavice, op.cit., n° 31.

Le cas précis du navire est rappelé par l'article 531 : « Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont meubles : la saisie de quelques-uns de ces objets peut cependant, à cause de leur importance, être soumise à des formes particulières, ainsi qu'il sera expliqué dans le Code de la procédure civile ».

15. Aux Comores, c'est le code civil français de 1975 qui est appliqué. Par conséquent, les dispositions du paragraphe précédent restent identiques. Un autre critère, la dimension de l'engin, mérite des éclaircissements.

B. Navire et dimension

16. L'on pourrait penser qu'il ait une différence juridique entre un grand pétrolier et une petite barque de pêche. Pourtant, le superpétrolier est un navire comme l'est la petite barque de pêche. Juridiquement, il n'y a pas de différence en droit français entre un grand vraquier et une petite barque de moins de 2 tonneaux. Le principe est posé par la cour de cassation[40] : « 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 ». Ce principe est toujours valable.

17. C'est également le même principe aux Comores. Il est rappelé par le code de la marine marchande comorienne : «est navire, tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, et qui effectue à titre principal une navigation maritime » (supra, n° 11). Cette définition permet de dire que l'engin qui serait amarré fixe ne serait pas qualifié de navire.

[40] Civ. 20 fév. 1844, s. 1844. 1. 197

C. Navire, engin flottant

18. Les textes cités (n° 14, n° 16 et n° 17) ont tous requis le critère de flottabilité pour l'attribution de la qualité de navire, sans contestation aucune. La règle permet d'appliquer la qualification de navire, les engins qui naviguent en surface qu'aux engins sous-marins. Une question s'est longtemps posée, à savoir si tout engin flottant devrait acquérir la qualité de navire. C'est précisément les cas des hydroglisseurs et aéroglisseurs. Le premier, est un Bateau à fond plat qui est propulsé grâce à une hélice aérienne ou un réacteur. Le deuxième, est un Véhicule qui avance sur un coussin d'air. De manière générale, les réglementations maritimes ont assimilé aussi bien les hydroglisseurs qu'aux aéroglisseurs à des navires. Telle, la loi du 26 novembre 1966 sur le délit de fuite en mer. Ce texte inclut les hydroglisseurs et aéroglisseurs dans la catégorie des engins flottants[41]. Dans la même lignée, dans un arrêt du 19 septembre 1979[42], le conseil d'Etat a décidé que les droits de port concernant les navires étaient également applicables aux aéroglisseurs.
Coté doctrinal, l'assimilation des hydroglisseurs et aéroglisseurs à des navires a été sévèrement critiqué, en l'occurrence par le doyen Rodière[43] : « il n'est pas permis de qualifier d'engin flottant une structure dont on sait qu'elle s'élevait au-dessus de l'eau ; sinon, on appellera camion ou locomotive un hélicoptère qui s'élève par effet de pression sur la terre…. ».

19. Aux Comores, l'on n'a retrouvé ni jurisprudence, ni source doctrinale assimilant les hydroglisseurs, les aéroglisseurs, ou encore, les hydravions à des navires. Toutefois, si l'on se fie à la définition du navire, telle qu'elle a été énoncée par le code maritime comorien (supra, n° 11), l'on classerait ces engins dans la catégorie des navires au même titre que le droit positif français.

20. Si l'on se projette sur les conventions internationales, l'article 16 de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, écarte dans son application

[41] P. Bonassies et C. Scapel, traité de droit maritime, 2010, n° 149.
[42] Ibid.
[43] Ibid.

les aéroglisseurs. Cela, nous dit Bonassies[44], par exprès que les rédacteurs du texte de 1976 n'ont pas voulu anticiper sur une convention internationale spécifique au statut des aéroglisseurs. La question maintenant est de savoir si tout engin flottant, même dans les eaux de rivières mériteraient la qualification du navire.

D. Navire et eaux maritimes

21. La question s'est longtemps posée de savoir si les bateaux de rivière, ou encore les engins qui naviguent dans les fleuves peuvent être qualifiés de navire. Pendant longtemps, en droit français, les bateaux de rivières sont restés sans conditions juridiques propres. Il fallait attendre la loi du 5 juillet 1917[45] relative à l'immatriculation des bateaux de rivière et hypothèque fluviale, elle-même, modifiée par la loi du 19 juillet 1934[46], sur l'accession des naturalisés à certaines fonctions. Cette dernière a ordonné d'immatriculer les navires de rivière et leurs a ouvert le droit aux hypothèques. Comme le navire est un bien immatriculé, dit Delebecque,[47] et peut être hypothéqué, l'on pourrait tenter de qualifier les bateaux de rivières, des navires. Sauf que l'on s'apercevait que l'immatriculation des navires de rivière et les règles d'hypothèques n'étaient pas identiques à celles des navires : En France, tous les engins maritimes sont immatriculés auprès de l'administration maritime comme navire. La grande partie des engins non maritimes sont immatriculés comme engins fluviaux auprès de l'administration de l'équipement. Ensuite, viennent d'autres éléments de distinction : la dangerosité de la navigation maritime, propre aux navires, ou encore l'activité habituelle des navires dans les eaux maritimes. A l'inverse, la facilité de la navigation fluviale sinon, moins dangereuse par rapport à la navigation maritime. Restait cependant le problème des navires qui effectuent des navigations hors mer, ou les engins fluviaux qui effectuent une navigation dans les eaux maritimes. Pour Bonassies[48], il faudrait considérer que le bâtiment concerné, sauf cas exceptionnels, conserve son statut originaire : le bateau de rivière qui va en mer une fois par mois ne devrait pas être qualifié de navire. De même, le navire qui fait des navigations occasionnelles dans des eaux non maritimes ne devrait pas perdre

[44] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 149.
[45] J.O.R.F., 07 juillet 1917, p. 5200.
[46] J.O.R.F., 20 juillet 1934, p. 7347.
[47] Ph. Delebecque, op.cit., n °76.
[48] P. Bonassies et C. scapel, op.cit., n° 150.

sa qualité de navire. Si toutefois, un navire décide de naviguer dans les eaux non maritimes, et ainsi abandonner la mer, l'on admettrait dans tel cas, que cet engin perdrait sa qualité de navire, et par ce chef, son propriétaire ne pouvait pas bénéficier la limitation de responsabilité, propre aux navires.

22. Aux Comores, pour qu'un engin acquière la qualité de navire, il doit flotter sur des eaux maritimes[49]. Ainsi, le navire ou bâtiment de mer est un engin à propulsion autonome ou non, destiné à être utilisé pour un déplacement dans les eaux maritimes. Le navire est immatriculé auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Il peut être hypothéqué à partir de 25 tonneaux de jauge brute[50]. A notre connaissance, il n'existe pas de navigation fluviale aux Comores. Qu'on soit en France ou aux Comores, l'on admet que pour être qualifié de navire, l'engin doit exercer habituellement (droit français) ou principalement (droit comorien) son activité dans les eaux maritimes. Mais que dire de l'engin qui remplit les critères cités ci-dessus, mais que l'engin ne supporte pas aux vents ou aux vagues violentes ?

E. Navire et aptitude à affronter les risques de la mer

23. En droit français, on peut l'affirmer haut et fort : tout engin flottant, même exerçant habituellement son activité dans les eaux maritimes, n'est pas un navire s'il n'est pas apte à affronter les risques de la mer. Tel est le sens de la décision rendue par la cour de cassation le 6 décembre 1967[51] concernant le bateau Poupin Sport. En l'espèce, il s'agissait d'une petite embarcation à moteur, partie en mer pour une partie de pèche. A son bord, son propriétaire, son fils, un de ses amis et le fils de celui-ci. Un coup de vent s'était levé, et l'embarcation se retourna, entraina ainsi la mort des deux adultes. La veuve du propriétaire exerça une action en responsabilité contre l'assureur du propriétaire. Ce dernier invoque la limitation de responsabilité dont bénéficie tout propriétaire du navire. La cour de Grenoble refuse la limitation de responsabilité, au motif que les dimensions de l'engin ne permettaient pas de qualifier l'engin de navire, et donc, son propriétaire ne pouvait pas bénéficier de la limitation de responsabilité. Un pourvoi formé par la compagnie d'assurance, a

[49] Art. 71, C.M.M.C.
[50] Art. 142, C.M.M.C.
[51] Cass. 6 déc. 1976, Canot Poupin Sport, DMF 1977 p. 573.

également été rejeté pour des motifs similaires : « le faible poids de l'embarcation, son apparence frêle, et le peu de hauteur de sa coque par rapport à la ligne de flottaison. Ce qui limitait son emploi, selon les juges d'appel, à un engin de plage, incapable d'affronter les risques de la mer ». Pareillement, un zodiac[52] s'est vu refusé la qualité de navire, au motif qu'il était frêle, construit en matériaux léger, incapable d'affronter les risques de la mer.

24. Aux Comores, l'on n'a pas trouvé ni jurisprudence, ni source doctrinale dans ce sens. Pourtant, la question est préoccupante, ou du moins, mériterait une attention particulière. On l'a bien dit : aux Comores, il n'y a que de la navigation maritime, même entre deux villes d'une même île. Les bateaux de pêche, voire ceux qui transportent des passagers entre les iles, sont d'une fragilité inquiétante : il ne faut pas un vent très violent pour les retourner, mais des conditions météorologiques difficiles suffisent pour les faire échouer. L'exemple le plus frappant est celui des bateaux surnommés « Kwassa kwassa » : ce sont des engins de transports de personnes entre les îles, principalement, entre les trois iles (Grande Comores, Anjouan et Mohéli) et Mayotte. Même sans conditions météorologiques difficiles, il suffit que ces engins essaient d'échapper à la police pour qu'ils soient renversés, au même titre qu'une voiture suivie par une autre voiture de police. Ces « bateaux » sont construits d'une légèreté alarmante (faible poids, fragilité, conditions techniques anormales…). Aux Comores, l'échouement de ces engins est devenu une monnaie courante : tout le temps, pour ne pas dire tous les jours, on compte des dizaines de morts, principalement entre Anjouan et Mayotte. Certes, les conducteurs de ces engins abusent : ils font du surcharge, mais peu importe, l'on ne peut pas attribuer ces engins la qualité de navire. A un temps, et notamment en France, la question de l'autonomie s'est posée, et a même fait l'objet de jurisprudence.

F. Navire et autonomie de conduite

25. Certaines juridictions écartent du navire, le bâtiment dépourvu de ses propres moyens de propulsion. Il n'est pas dit que le bâtiment doit être équipé d'un moteur, mais peut être équipé de voile, et peut même être manœuvré aux avirons, écrit

[52] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 151.

Bonassies[53]. Ainsi, dans un arrêt du 14 avril 1987 (DMF 1989 p. 569), la Cour d'Appel d'Aix en Provence refuse la qualité de navire, une barge dépourvue des moyens de propulsion autonomes. Selon la Cour, c'est un simple bâtiment portuaire de servitude, et par conséquent, ne peut pas avoir un capitaine. Dans le même sens, un arrêt de la Cour de cassation en date du 22 décembre 1958, a rejeté le pourvoi formé contre un jugement qui avait refusé de qualifier de navire, une barge de plonge, dépourvue de tout moyen de propulsion (DMF 1959.217). Dans ces conditions l'on est en droit de refuser la qualité de navire, un chaland qui ne peut affronter la mer que tracté par un remorqueur. C'est également la position de Bonassies[54]. A noter que ces dernières années, l'autonomie de conduite est discutée, et donc, n'est pas un critère unanime d'attribution de la qualité de navire : un engin remorqué peut être qualifié de navire, à partir du moment où sa structure est normalement apte à affronter les risques de la mer[55].

26. Aux Comores, l'on n'a pas trouvé de jurisprudence dans ce sens. Mais encore une fois, une simple lecture de la définition du navire par le C.M.M.C (supra, n° 11), laisse penser que l'autonomie de conduite serait nécessaire pour qualifier le bâtiment, de navire. Pour notre part, et malgré la nouvelle tendance qui accepte la qualification de navire aux engins démunis d'autonomie de conduite, l'on conçoit mal cette tendance. L'on n'admettrait pas un navire, l'engin incapable d'affronter les risques de la mer, que tracté, alors que le « risque de la mer » est l'un des éléments qui font du droit maritime, un droit spécial. En d'autres termes, comment expliquer que pour être qualifié de navire, il faut exercer habituellement son activité en mer, et en même temps, accepter qu'un engin incapable d'affronter avec autonomie les risques de la mer puisse acquérir la qualité du navire ?

27. **Définition du navire**. Passant en revue les critères analysés ci-dessus, l'on pourrait définir le navire comme : « un engin flottant, de nature mobilière, affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer ». L'on pourrait même ajouter à cette définition, selon nos propres termes « apte à affronter de

[53] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 152.
[54] Ibid.
[55] Conseil d'Etat, 27 av. 1988, DMF 1989.94, conclusions Guillaume et note R. Rezenthel).

manière autonome les risques de la mer ». Bien que bien meuble, le navire est fortement individualisé.

§ 2 Individualisation du navire

28. Chaque navire doit être individualisé pour être distingué des autres. Se pose alors la question de savoir les éléments permettant de le distinguer des autres. En France, l'individualisation du navire a été réglementée par l'article 3 de la loi du 3 janvier 1976, aujourd'hui modifié pour tenir compte des exigences communautaires. Actuellement, c'est le code des transports[56] qui définit les éléments d'identification du navire. Ainsi, le navire est individualisé par son nom (A), son port d'attache (B), son tonnage (C) et sa nationalité (D). Le texte poursuit : « des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaire ».

A) Nom du navire

29. Sans plus de détails, le code maritime français[57] énumère les éléments d'identification du navire, parmi lesquels, l'on trouve le nom. Ce dernier, nous dit Delebecque[58], est choisi librement par le propriétaire. Pour les bâtiments de même type, les compagnies maritimes ont l'habitude de prendre la même série de nom (province française, grands navigateurs, opéras ou la même terminaison du mot). Le nom du navire doit être inscrit à l'avant de la poupe. Selon l'administration des douanes, il est interdit pour un navire d'avoir un nom déjà attribué à un autre navire. Une fois attribué, le nom du navire ne peut être modifié sans l'accord de l'administration des douanes[59]. Les dispositions décrites ci-dessus ne sont exigibles qu'aux bâtiments de 500 unités de jauge et plus[60]. Les autres navires peuvent être individualisés par l'indication de leurs quartiers des affaires maritimes et de leur numéro d'immatriculation. Ainsi, un navire immatriculé à Marseille sous le numéro 2020 par exemple, pourra porter sur sa coque la mention « Ma. 2020 ». Egalement,

[56] Art. L5111-1, code des transports.
[57] Ibid.
[58] Ph. Delebecque, op.cit., n° 88.
[59] Art. 229, code des douanes.
[60] Ph. Delebecque, op.cit., 88.

ces navires peuvent avoir un nom déjà existant, soit entre deux navires de moins de 500 unités de jauges, soit avec un navire supérieur à 500 unités de jauge. Il suffit pour cela que leurs caractéristiques et leurs affectations n'apprêtent pas confusion. Un autre identifiant du navire, le tonnage ou l'unité de jauge.

B) Tonnage ou jauge du navire

30. Le tonnage ou jauge est régi par la convention internationale, tenue à Londres le 23 juin 1969, remplaçant ainsi celle de 1947. La France l'a ratifiée en 1982[61]. Les Comores l'ont également ratifiée le 22 février 2001. Le « tonnage ou jauge » n'est pas défini par cette convention. L'expression désigne, selon les auteurs, la capacité intérieure du navire[62]. Avant les conventions internationales, la jauge a été unilatéralement définie par les Etats maritimes. Cette unité de mesure ne correspond à aucune mesure de capacité française. Elle vaut 2000 livres anglaises, soit 2,83 m^3, soit 100 pieds cubes. La jauge du navire est un élément très important. Elle détermine la valeur commerciale du navire. Au plan juridique, elle est d'une importance capitale : ainsi, les règles de sécurité varient en fonction de la jauge du navire. De même, le montant des droits des ports est fixé en fonction de la jauge. Enfin, elle entre en compte dans le calcul du plafond de limitation de responsabilité du propriétaire ou de l'armateur[63].

L'on distingue entre la jauge brute et la jauge nette. La première est : « le volume total brut du navire (ou gross tonnage)[64] ». Elle permet de se rendre compte des dimensions réelles du navire. La deuxième est : « la capacité d'utilisation du navire » (ou net tonnage)[65]. Cette dernière déduit les espaces qui ne peuvent contenir ni marchandises, ni passagers. La différence entre la jauge brute et la jauge nette dépend du type et de la construction du navire : sur un voilier, la jauge nette se rapproche de la jauge brute car il y a moins d'espaces non utilisables commercialement. En revanche, sur un grand navire de croisière, la jauge nette est nettement inférieure à la jauge brute car dans ce genre de navire, il y a beaucoup d'espaces que l'on ne peut loger ni passagers, ni marchandises.

[61] Décret du 10 août 1982, D. 1982.399.
[62] Ph. Delebecque, op.cit., n° 89 ; P. Bonassies et C. Scapel, op. cit., n° 166.
[63] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 166.
[64] Art. 2 al 4, convention de 1967.
[65] Art. 2. al 5, Convention, op.cit.

Pour les navires transportant des marchandises, il est souvent mentionné l'indication du poids que peut porter le navire dénommé port en lourd du navire (pl). Cette indication est purement commerciale, mais non négligeable. En France, le calcul de la jauge est assuré par les services des douanes[66].

Pour les porte-conteneurs, se généralise l'indication du nombre de conteneurs de vingt pieds qu'ils peuvent transporter, indication donnée en EVP (équivalent vingt pieds). Le navire peut également être identifié par son port d'attache.

C) Port d'attache

31. Un troisième élément d'identification du navire, le port d'attache ou domicile du navire. Ce dernier, est selon Bonassies[67], librement choisi par le propriétaire. Il peut être changé au cours de la vie du navire. Le choix du port d'attache dépend souvent de la taxe professionnelle que doit payer l'armateur dans ce port. Un armateur peut décider de rattacher son navire dans un port où la taxe est plus attrayante. Tous les actes translatifs de propriété ou constitutif de droits réels sont réunis à la recette principale des douanes dont relève ce port. La question se posait de savoir si un navire français pouvait avoir son port d'attache à l'étranger. Avant 1976, la réponse semble t-il, était positive[68]. Actuellement, la chose ne parait pas possible au regard du décret du 27 octobre 1967 : les articles 88 et suivants de ce décret établissent une étroite liaison entre le port d'attache et le pavillon. Ainsi, il est difficile d'admettre qu'un navire français puisse avoir son port d'attache à l'étranger. En revanche, un navire français peut avoir un second port d'attache à l'étranger une fois que cet Etat l'accepte. Toutefois, ce port reste sans incidence sur son régime juridique, du point de vue du droit français. Dans ces mêmes conditions, un navire étranger peut avoir son port d'attache en France. Un dernier élément d'identification du navire, selon le droit français, la nationalité.

[66] Art. 222, code des douanes.
[67] P. Bonassies et C. Scapel. Op.cit., n° 165.
[68] Ibid.

D) Nationalité ou pavillon du navire

32. Une des spécificités du droit maritime tient au fait qu'il est régi en bonne partie par des conventions internationales, des accords régionaux ou communautaires. Cela contraint le pays signataire de ces conventions ou accords, soit à les transposer dans son pays ou à mettre ses lois nationales en conformité avec les engagements qu'il a pris. C'est le cas du pavillon du navire. Les dispositions du pavillon ont été réglementées par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer[69] et par la convention de 1986 sur l'immatriculation des navires[70]. La première jette les bases et donne certaines recommandations aux pays membres, mais laisse une certaine autonomie aux Etats pour l'octroi de leurs pavillons. Elle a été ratifiée par la France en 1996[71]. Les Comores l'ont ratifiée en 1994. La Convention de 1986 n'est pas encore entrée en vigueur. Elle n'est pas signée ni par la France, ni par les Comores mais ses dispositions méritent une attention particulière. La France est également engagée vis-à-vis de la communauté européenne. Ainsi, en droit français, l'analyse du pavillon du navire portera successivement, sur les dispositions des textes conventionnels (1), sur les dispositions de la loi française (2), sur les pavillons bis ou de libre immatriculation (3), et enfin, sur la procédure d'acquisition de la nationalité (4).

(1) Textes conventionnels

33. Ici, l'on présente successivement les dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (a), les dispositions de la convention de Genève sur les conditions d'immatriculation des navires (b), et les dispositions du droit communautaire (c).

[69] Signéé à Montego Bay (Jamaique), le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994.
[70] Signée à Genève le 7 février 1986. Elle entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle 40 États au moins, dont le tonnage combiné représente au moins 25% du tonnage mondial.
[71] La France l'a ratifié le 11 avril 1996. Décret n° 96-774 du 30 août 1996, JORF n°0209 du 7 septembre 1996 p. 13307.

a) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay)

34. Signée à Montego Bay (Jamaîque) le 10 décembre 1982, la convention est entrée en vigueur le 16 novembre 1994[72], conformément au paragraphe 1 de l'article 308[73]. La convention compte actuellement 157 pays signataires, dont font parties La France et les Comores. Comme le nom l'indique, la convention fait un tour sur le droit de la mer. Mais en ce qui nous concerne, ce sont les dispositions relatives à la nationalité des navires, notamment les articles 90 à 92 que l'on va faire appel. Selon la convention, l'octroi de la nationalité à un navire est un acte de souveraineté, appartenant au pays la délivrant tel qu'énonce l'article 91 §1 : « Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon ». En déclarant acte souverain, l'attribution du pavillon, la convention ne s'est pas privée pour autant de donner les grandes lignes. Ainsi, l'article 92 énonce que « tout navire a nécessairement une nationalité, et ne peut en avoir qu'une ». Un navire sans nationalité serait considéré comme navire pirate. Une personne physique peut en avoir deux ou n'avoir aucune. Les choses quant à elles, n'ont pas de nationalité. L'on dit souvent, une « Renault française », mais par là, l'on veut dire le lieu de construction de la voiture. La nationalité d'une personne est le rapport entre cette personne et le groupement politique, écrit Delebecque[74]. Les navires ont un rapport avec l'Etat, ils ont donc une nationalité. Tel que précise l'article 91 de la convention : « il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ». Sauf cas exceptionnel prévu par les traités internationaux ou par cette convention, le navire est soumis exclusivement à la juridiction du pays de son pavillon (art. 92, § 1°). Le texte poursuit : « aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation ». Pour finir sur les dispositions de cette convention, l'Etat qui donne le pavillon à un navire, délivre à ce dernier, les documents afférents (art. 91, § 2°).

[72] Nations Unies, *Recueil des Traités,* vol. 1834, p. 3
[73] Art. 308, al.1° : La Convention entre en vigueur douze mois après la date de dépôt du soixantième instrument de ratification ou d'adhésion.
[74] Ph. Delebecque, op.cit., n° 98.

b) Convention des Nations-Unies sur les conditions d'immatriculation des navires

35. Signée à Genève le 7 février 1986, la convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (CNUCIN) n'est toujours pas entrée en vigueur. Elle entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle 40 États au moins, dont le tonnage combiné représente au moins 25% du tonnage mondial, seront devenus Parties contractantes (art. 19). Elle compte actuellement 15 membres[75] (ratifications et adhésions), sans la France, ni les Comores. Convoquée par la CNUCED à l'initiative des pays en voie de développement (PVD), la CNUCIN est en quelque sorte une réaction des PVD à l'encontre des pratiques dites de libre immatriculation des pavillons[76]. Pour les PVD, cette pratique compromet leur potentiel maritime, et par la même occasion, renforce la mainmise sur les grandes puissances maritimes. Et d'ailleurs, aucune des grandes nations maritimes n'a signé la convention. L'idée de base de cette convention est d'obliger l'Etat attributaire d'un pavillon, non seulement, un strict contrôle des navires qui battent son pavillon, mais aussi d'exiger qu'une part importante de l'équipage ait la même nationalité que l'Etat du pavillon, et qu'une partie importante du capital de la société d'armement soit dans les mains des nationaux[77]. Le texte a suscité des réserves de la part des pays maritimes traditionnels. Un texte définitif, assoupli, a été adopté le 20 janvier 1986, et signé le 7 février 1986. L'article 4 de cette convention reprend presque les dispositions des articles 90 à 92 de la convention du droit de la mer [78]. La CNUCIN a

[75] Albanie, Bulgarie, Côte d'Ivoire, Egypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Libéria, Libye, Maroc Mexique, Oman et Syrie.
[76] Voir P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 170.
[77] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 172.
[78] Art. 90**.** Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon ;

Art. 91**.**

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Art. 92**.**

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

défini les obligations de l'Etat du pavillon, reprenant cette fois, les dispositions de l'article 94 de la convention sur le droit de la mer, mais avec plus de précisions et de détails : l'identification du propriétaire et de l'exploitant des navires, la forme du registre d'immatriculation des navires, ainsi que les mentions qui doivent figurer sur le registre d'immatriculation. Elle énonce enfin les conditions à respecter par l'Etat pour l'attribution de son pavillon, mais avec timidité, selon les termes de Bonassies[79]. Ainsi, l'Etat du pavillon n'exige pas que le propriétaire du navire réside dans son pays, mais stipule simplement je cite : « L'Etat d'immatriculation, avant d'inscrire un navire sur son registre des navires fait en sorte que la société propriétaire de navires ou qu'une société filiale propriétaire de navires soit établie et/ou ait son principal établissement sur son territoire, conformément à ses lois et règlements ». A défaut, un gérant ou représentant national de l'Etat du pavillon ou ayant son domicile dans l'Etat du pavillon (art. 10, CNUCIN). De même, concernant le capital qui devra être détenu par des nationaux de l'Etat d'immatriculation, la CNUCIN ne fixe aucun minimum : elle délègue cette compétence à l'Etat du pavillon, mais observe qu'il faudra un minimum suffisant permettant à l'Etat du pavillon d'exercer sa juridiction et son contrôle sur les navires qu'il bat son pavillon (art. 8, § 2, CNUCIN). Enfin, s'agissant de la nationalité de l'équipage, là aussi, la convention n'exige pas non plus de quota minimum. Elle stipule seulement que : « l'Etat d'immatriculation respecte le principe qu'une partie satisfaisante de l'effectif des officiers et des équipages des navires marchands qui battent son pavillon soit constituée par des nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente dans l'Etat d'immatriculation » (art. 9, § 1). Le paragraphe 2, de l'article 9 précise qu'il faudrait, pour l'Etat du pavillon, tenir compte des accords internationaux, multilatéraux ou bilatéraux qu'il a signés. Pour Bonassies[80], il est également conseillé de tenir compte des impératifs économiques. Un des piliers de l'Union européenne, la France se doit de respecter ses dispositions.

2. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

[79] P. Bonassies et C. scapel, op.cit., n° 172.

[80] Ibid..

c) Dispositions du droit communautaire pour d'octroi de la nationalité du navire

36. Libre d'attribuer son pavillon, l'Etat attributaire doit tenir compte des engagements qu'il a pris. Dans la communauté européenne, le principe est posé par la cour de justice de l'union européenne (CJUE) dans l'arrêt Factortame du 25 juillet 1991[81]. Cet arrêt précise que chaque Etat membre est libre d'accorder son pavillon, d'enregistrer les navires dans leur registre, conformément aux règles du droit international, tout en respectant les règles du droit communautaire. Cet arrêt est affirmé par cette même cour de justice en 2004, dans un arrêt célèbre, Commission c. Royaume des Pays bas[82]. Dans cet arrêt, les Pays-Bas avaient exigé, pour l'octroi du pavillon néerlandais à un navire, des conditions de nationalité (néerlandaises ou communautaires). Pour se justifier, les pays bas évoquent des motifs d'intérêt général liés à la nécessité pour un Etat d'exercer son contrôle sur les navires qu'il bat son pavillon. L'argument s'est vu rejeté par la cour de justice. Pour cette dernière, un contrôle suffisant pouvait être justifié par l'inspection des navires, de la vérification de la qualification de l'équipage, comme des enquêtes après accident. Selon la CJUE, les conditions exigées par les Pays-Bas sont des mesures discriminatoires, interdites par le droit communautaire. En droit français, les conditions du droit au pavillon remonte à l'acte de navigation du 21 septembre 1793.

(2) Dispositions du droit français pour l'octroi de la nationalité du navire

37. Les conditions de l'attribution du pavillon français ont été définies pour la première fois par l'acte de navigation du 21 septembre 1793[83]. Ce texte, très rigoureux soit-il, exigeait du navire, trois conditions : construction, équipage et propriété française. La première a disparu : Pour qu'un navire puisse porter le pavillon français, l'acte de navigation précisait que le navire devait être construit dans les chantiers français. Outre, il ne pouvait pas prendre de commande pour l'étranger. Cela, dit Delebecque[84], pour protéger la marque de fabrique de la France, et surtout, protéger les chantiers nationaux, en leur réservant les commandes. La mesure s'est

[81] Reccueil 1991.3905, obs. P. Bonassies, DMF 1992.14.
[82] DMF 2005.205, obs. E. Ginter ; P. Bonassies, DMF 2005, Hors série n° 9 au n° 23).
[83] Ph. Delebecque, op.cit., n° 103.
[84] Ibid.

vue protectrice, et fut abrogée par la loi du 19 mai 1866, sous la politique de libre échange entre la France et la Grande Bretagne. Les deux conditions restantes, l'équipage (a) et la propriété (b) ont été à plusieurs reprises modifiées. Le code des Douanes du 8 décembre 1948 (art. 219 s. modifié par le décret n° 357 du 28 avril 1972) et la loi du3 janvier 1967, modifiée par la loi n° 300 du 29 avril 1975, puis, par les lois n° 96-151 du 26 février 1996 et n° 01-43 du 16 janvier 2001[85](art. 8 JORF, 17 janvier 2001). Cette dernière a modifié l'article 219 code des douanes et a créé l'article 219 bis de ce même code. Ces deux articles régissent actuellement les conditions d'attribution du pavillon français.

a) Composition de l'équipage.

38. C'est la deuxième condition d'attribution du pavillon français. Pour que le navire puisse porter le pavillon français, le capitaine, les officiers et les trois quarts de l'équipage devaient être français[86]. Cette condition n'est pas un préalable à la francisation, plutôt une conséquence, puisque le navire pouvait être acheté neuf et francisé par la suite.

b) Condition de propriété

39. Selon l'acte de navigation de 1793, pour pouvoir porter le pavillon français, le navire devait appartenir entièrement à des français, parce que le pavillon français ne doit couvrir qu'une propriété française. La loi du 11 juin 1845 a modifié cette règle, en exigeant que la moitié[87].

Pour répondre aux exigences du droit communautaire, les nouveaux textes (art. 219 et 219 bis, code des douanes) français ont été très assouplis, même s'il faudrait admettre leurs complexités. L'on doit distinguer d'une part, les navires armés au commerce et à la plaisance, et les navires armés à la pêche[88], et d'autre part, distinguer entre personnes physiques et personnes morales. Concernant la condition de l'origine, et quelque soit l'affectation du navire (armé au commerce et à la

[85] Ph. Delebecque, op.cit, n° 103.
[86] Ibid., n° 104.
[87] Ph. Delebecque, op.cit., n° 105.
[88] L'article 219 bis traite le cas des navires armés à la pêche, et l'article 219, des navires armés pour le commerce et à la plaisance.

plaisance ou à la pêche), le pavillon français est élargie aux Etats membres de la communauté européenne. Ainsi, pour être francisé, le navire doit être construit dans 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[89]. S'agissant de la deuxième condition (propriété), elle est très élargie et distinguée.

D'abord, les navires armés au commerce et à la plaisance. Ces derniers doivent soit : appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire (art. 219, § 2 A, code. des douanes) ; soit : appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français (art. 219, § 2 B, Code. des douanes). Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français, soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;

b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ; (art. 219, al. 2 d, code des douanes).

[89] Art. 219, § 1 et 219 bis, §1).

Pour les navires armés à la pêche, l'ouverture du pavillon français est réservée uniquement aux Etats membres de la communauté européenne. En plus des conditions citées au paragraphe précédent, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret : Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire[90] ; Lorsqu'un navire a été affrété coque nue, en vue d'être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger[91]. Un navire francisé affrété coque nue et armé à la pêche, ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français (art. 219 bis, al. 3). Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français. Enfin, le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français[92]. La rigueur des procédures, et surtout le coût qu'entraine l'attribution du pavillon à l'armateur, incite ce dernier à immatriculer son navire dans des pays présentant des conditions avantageuses.

(3) Pavillons bis ou pavillons de libre immatriculation

40. L'idée du pavillon bis remonte aux Etats Unis en 1942[93], lorsque les américains voulaient protéger leur pavillon contre les puissances de l'Axe. Pour fuir la rigueur et aux stricts conditions imposées par l'Etat américain (condition de l'équipage, condition de travail, contrôles strictes de sécurités… etc.), les navires sous pavillon américain abandonnaient pour aller se placer sous le pavillon de Panama ou le pavillon du Honduras. Le phénomène s'est accentué dans les années 1950, s'étendant au Liberia. Et depuis, d'autres pays ont suivi, tels que le Chypre, ou encore le Vanuatu[94]. Cette pratique a suscité de vives protestations de la part des

[90] Art. 219 bis, § 3 A, code des douanes.
[91] Ibid., art. 219 bis, § 3 B.
[92] Ibid., art. 219 bis, § 3 III.
[93] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 170.
[94] Ibid.

pays maritimes traditionnels que des Etats attributaires de ces pavillons. Ces protestations ont souvent entrainé des grèves. Les syndicats de marins des pays maritimes traditionnels incitaient les dockers à refuser de décharger les navires battant ces pavillons qu'ils considéraient de « complaisance »[95]. De leurs cotés, les Etats attributaires de ces pavillons, en réaction, s'ils ne contrôlaient pas directement les navires battant leur pavillon, déléguaient leurs obligations à des sociétés de classifications réputées. Devant l'ampleur du phénomène, les protestations n'ont pas réussi à stopper cette pratique de libre immatriculation. Bien au contraire, par soucis de conserver leur flotte maritime, les pays, anciennement opposés, ont adopté tour à tour, le système, même s'il faut admettre la différence. La France, comme d'autres pays d'ailleurs, détient aujourd'hui son pavillon bis tout en conservant le système traditionnel.

41. **Pavillons bis français. Immatriculation aux Terres australes et antarctiques, le « pavillon des Kerguelen ».** Pour relancer le pavillon français face à la concurrence des pays de libre immatriculation, un décret du 20 mars 1987[96], complété par quatre arrêtés du même jour (JO 24 mars 1987, 3312), avait autorisé les armateurs français à immatriculer dans les terres australes et antarctiques françaises (TAAF) : 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 arrêté du ministre chargé de la marine marchande et du ministre chargé des territoires d'outre-mer, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine[97]. Cette disposition est connue sous le nom de « pavillon de Kerguelen ». A bord de ces navires, 75% au maximum des marins pouvaient être des étrangers[98] ; 25% au minimum de membre de l'équipage doivent être français, dont 2 officiers pour les navires affectés aux travaux maritimes, et 4 pour les autres navires. Ainsi, les navires pouvaient se faire immatriculer sous le pavillon « Kerguelen » et bénéficier du pavillon français. Le pavillon de Kerguelen,

[95] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 170.
[96] D. n°87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises. Tous les articles sont annulés par le conseil d'Etat le 27 octobre 1995, n° 87630 et 87684 1995-10-27.
[97] Art. 3, D. n° 87-190 du 20 mars 1987.
[98] Ph. Delebecque, op.cit., n° 108.

auquel était venue se joindre une immatriculation à Wallis-et-Futuna[99], est apparu insuffisant à la défense de la flotte commerciale française. Il a donc fallu créer en France, un registre international, à l'instar de celui de l'Allemagne et du Danemark, chose faite en 2005[100]. Il a été précisé que les navires immatriculés aux TAAF seront automatiquement immatriculés au nouveau registre dans un délai de deux ans, à compter de la publication de la nouvelle loi.

42. **Registre international français (RIF**). Crée par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005, abrogée par ordonnance en 2010[101], le RIF est actuellement régi par le code des transports (art. L. 5611-1 et suivants). Il a pour objet de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sureté maritime par la promotion du pavillon français[102]. Depuis cette loi de 2005, la France se trouve ainsi dotée, comme ses voisins européens, d'un pavillon à deux vitesses. Le RIF, certes moins contraignant que le pavillon traditionnel, n'est pas un pavillon de libre immatriculation, encore moins de complaisance. Les navires immatriculés dans ce registre doivent respecter les normes fondamentales du droit maritime, et plus précisément, l'ensemble des règles de sécurité et de sureté maritime, les exigences de formation des responsables de la sécurité (notamment le capitaine et l'officier suppléant), le respect des conditions de travail et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française et des engagements liant la France (communautaire, international…. etc.). Dans ce registre, peuvent être immatriculés : les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, ainsi que les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout[103]. Sont cependant exclus du registre : les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ; les navires exploités exclusivement au cabotage national ; les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au

[99] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 182.
[100] L. 2005-412, du 3 mai 2005 ; P. Bonassies, DMF 2005, Hors série n° 9, au n° 11.
[101] Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports
[102] Art. L. 5611-1, C. des transports.
[103] Ibid., art. L. 5611-2.

remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage, ou encore les navires de pêche professionnelle[104].

(4) Modalités et procédure de francisation

43. La francisation est la formalité qui confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent[105]. Le texte poursuit : cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation. La question qui se posait est de savoir si la francisation est obligatoire. Non réglée par la loi du 3 janvier 1967, la loi de finances du 28 décembre 1967 l'oblige. Cette dernière stipule que : « tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord, son acte de francisation »[106]. Quant à la procédure proprement dite, elle suit une voie bien précise : le propriétaire du navire présente une demande au receveur des douanes de son port d'attache. Ce dernier procède à la vérification de son titre et contrôle la jauge du navire. Ensuite, le propriétaire rédige une « soumission de francisation », acte par lequel, il s'engage à ne pas vendre, donner ou prêter le congé et l'acte de francisation, puis s'acquitter des droits correspondants. Après cette soumission, le receveur des douanes inscrit le navire dans le registre de francisation, tenu à la Recette des douanes. Ce registre est tenu de façon réelle : il comporte une fiche par navire. Après cette formalité, le receveur des douanes délivre au propriétaire du navire l'acte de francisation. Ce dernier a une valeur informative auprès des tiers : il identifie non seulement le navire et son propriétaire, mais comporte aussi tous les renseignements figurant sur la fiche matricule du navire. En plus de cette valeur informative, il a aussi une valeur fondamentale : il établit la nationalité française du navire, le conférant des droits et le soumettant à des obligations. Le navire bénéficie ainsi la protection de l'Etat français et des prérogatives découlant des traités internationaux. En contre partie, le navire doit répondre aux exigences de l'Etat français et aux conventions qui lient la France, notamment, en ce qui concerne la sécurité de la navigation, ou encore, la lutte contre

[104] Art. L. 5611-3, C. des transports.
[105] Art. 2, loi du 3 janvier 1967.
[106] N'ayant pas connaissance de la loi de finances du 28 décembre 1967, l'on s'est référé à Bonassies, n° 184.

la pollution[107]. La nationalité telle qu'elle est décrite ci-dessus, peut être acquise ou perdue.

44. **Acquisition et perte de la nationalité.** Un navire étranger peut devenir français : il suffit pour cela qu'il soit acheté par un ressortissant de l'Union européenne installé en France, et que l'armateur satisfait les conditions d'équipage et de propriété (supra, n^{os} 38 et 39). Cette naturalisation s'appelle *francisation.* Inversement, un navire français peut perdre sa nationalité : il la perd dès qu'il est acheté par un ressortissant hors de l'Union européenne ou ayant un équipage ne correspondant pas aux exigences du droit français, puisque les deux conditions qui ont permis la francisation du navire disparaissent. Au point de vue du droit public, la vente de navire à l'étranger affaiblit la marine marchande du pays vendeur, alors que chaque pays tient à conserver sa marine marchande. Aux époques de crises, il fallait avoir une autorisation administrative pour pouvoir vendre un navire à l'étranger[108]. Les pressions syndicales freinaient également ces ventes à l'étranger. En droit privé, vendre un navire français à l'étranger, a un sérieux inconvénient : si le navire hypothéqué est vendu dans un pays où l'hypothèque maritime n'existe pas, le créancier hypothécaire peut perdre son hypothèque[109]. L'importance qu'accorde la France pour attribuer son pavillon, correspond à des intérêts distincts des navires étrangers.

45. **Intérêts de la distinction des navires français et étrangers.** En droit international, la distinction entre navires français et étrangers est capitale : en droit de guerre, les navires de commerce sont particulièrement exposés à la prise par l'ennemi. Il est donc fondamental de distinguer les navires belligérants des navires neutres. Même en droit public, c'est un droit de protection conforme à l'intérêt national. Quand on met de côté l'aspect de la guerre et l'on se met au droit privé, la nationalité d'un navire présente globalement des intérêts de deux ordres[110] : les faveurs particulières faites aux navires nationaux, et la possibilité de déterminer la loi applicable en fonction de la nationalité du navire.

[107] Pour la procédure de francisation, l'on s'est référé respectivement à Delebecque, n° 106 et à Bonassies, n^{os} 184 à 186.
[108] Ph. Delbecque, op.cit., n° 107.
[109] Ibid.
[110] Ibid., n° 116.

46. **Faveurs faites par l'Etat aux navires nationaux.** L'existence et la prospérité de la marine marchande sont indispensables pour un pays, aussi bien pour sa défense qu'à son développement économique. Pour ces raisons, chaque pays prend des mesures destinées à favoriser la construction et la navigation des navires marchands. En ce qui concerne la France, les mesures ont été, sous l'acte de navigation, protectrices. Aujourd'hui, elles sont presque inexistantes entre pays de la communauté européenne, et tendent à disparaitre au niveau international, du moins, les mesures protectionnistes anciennement connues. En France l'on peut citer comme mesures de faveurs : les navigations et transports réservés, les primes à la navigation, à la construction, les subventions, ou encore les aides à la marine marchande[111].

47. **Nationalité du navire et loi applicable.** Ici, la question qui se pose est de savoir si la nationalité du navire peut dans certains cas, déterminer la loi applicable à certains faits ou actes juridiques. Le code des transports[112] l'affirme lorsqu'il stipule que : « Les dispositions de la présente partie s'appliquent sous réserve des engagements internationaux de la France et des compétences reconnues aux Etats par le droit international :
1° Aux navires battant pavillon français, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;
2° Aux navires battant pavillon d'un Etat étranger, auxquels sont assimilés pour l'application du présent code les navires sans pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française ». Dans le même code, l'on retrouve d'autres dispositions, celles relatives à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution, qui font référence au pavillon du navire : en ces termes, «les dispositions du présent chapitre sont applicables :
1° aux navires battant pavillon français à l'exception, outre des navires de guerre, des navires affectés au transport de troupes pendant la durée de cette affectation, des navires affectés aux transports dont l'Etat s'est assuré la disposition en application de l'article L. 2211-1 du code de la défense et des navires armés par des personnels militaires[113] ». Quand on renvoie à la loi du pavillon, écrit Delebecque[114], la question qui se pose est de savoir si cette loi s'applique à titre de loi territoriale ou

[111] Pour plus de détails, voir Ph. Delebecque, op.cit., n^{os} 117 à 122.
[112] Art. L 5000-3, code des transports.
[113] Ibid., art. L 5241-1.
[114] Ph. Delebecque, op.cit., n° 123.

plutôt comme sorte de statut du navire. La question se pose au regard des lois pénales et des lois civiles.

48. **Lois pénales.** La loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant pavillons français, ou à l'encontre de tels navires, ou des personnes se trouvant à bord, à n'importe quel lieu où ils se trouvent[115]. Le code prévoit également, en substance, que la loi française est applicable à toutes les infractions commises sur le territoire de la République, et qu'elle est applicable aux crimes et délits commis à l'étranger à l'encontre des victimes françaises[116]. Pour ce qui est des navires étrangers, le problème se pose autrement : faut-il appliquer la loi française pour réprimer un crime commis à bord d'un navire étranger se trouvant dans les eaux françaises ? L'on pourrait, à priori, considérer que la loi française n'a pas vocation à s'appliquer sur des navires étrangers, estimant qu'il s'agissait d'un problème extraterritorial, sauf qu'une telle solution n'est pas admise actuellement : lorsqu'un navire entre dans les eaux territoriales françaises, il est soumis aux lois de police françaises, réserve faite du droit de passage inoffensif[117]. Sauf que là aussi, le problème n'est pas tout à fait résolu. La loi pénale est faite pour faire régner l'ordre et la sécurité qui habite le territoire français. Autrement, l'on pourrait se demander si la loi française pouvait s'appliquer aux navires étrangers. Un avis du conseil d'Etat de 1806[118] écarte l'application de la loi française aux navires étrangers, exception faite dans trois cas : lorsque l'ordre public du port se trouve troublé ; le cas où l'autorité française est réclamée par le capitaine du navire ; le cas où la victime ou l'auteur du délit n'est pas un membre de l'équipage. Pour le conseil d'Etat, en dehors de ces cas, c'est la loi du pavillon qui devrait s'appliquer. La question se pose également pour les faits commis en haute mer, où il n'y a aucune loi territoriale applicable. Si l'on n'appliquait pas la loi du pavillon, les faits commis par le capitaine ou les membres de l'équipage seraient impunis. C'est ce qui ressort de l'article 92 de la convention de la mer : les navires sont soumis à la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer. Les dispositions du code civil sont plus claires.

[115] Art. 113-3, code pénal.
[116] Ibid., art. 113-5.
[117] Ph. Delebecque, op.cit, n° 124.
[118] Ibid., n° 124.

49. **Lois civiles**. Lorsque le navire se trouve en haute mer, il n'y a pas d'autre possibilité d'appliquer une loi que celle du pavillon[119]. Se pose alors la question de savoir s'il faut ou non, appliquer cette loi aux faits qui se produisent à bord, et qui ont des conséquences juridiques. Le code civil français est clair : il s'applique aux naissances et aux décès à bord. Ainsi, En cas de naissance pendant un voyage maritime, il en sera dressé acte dans les trois jours de l'accouchement sur la déclaration du père, s'il est à bord[120]. En cas de décès pendant un voyage maritime et dans les circonstances prévues à l'article 59, il en sera, dans les vingt-quatre heures, dressé acte par les officiers instrumentaires désignés en cet article et dans les formes qui y sont prescrites[121]. Il faudrait aussi l'appliquer aux faits entrainant une responsabilité civile à bord d'un navire français, et aux actes juridiques, du moins, pour ce qui est de leur forme[122]. Au contraire, le navire se trouvant au port ou en rade, la question se pose de savoir de quelle loi appliquer : la loi territoriale ou la loi du pavillon ? Pour Delebecque[123], la règle générale se présente ainsi : il faut appliquer la loi du pavillon lorsque le fait intéresse seulement la société de l'équipage, de façon que si un navire étranger, dans un port français, engage un marin supplémentaire, cet engagement sera régi par la loi du navire, à moins qu'il ne touche l'ordre public français, lequel cas ferait foi la loi française. Et si c'est un navire hypothéqué en France, l'hypothèque le suivra à l'étranger. La question peut aussi se poser pour les privilèges qui naissent dans différents ports : faut-il appliquer la loi du pavillon, loi qui assurerait le propriétaire ou la loi territoriale ? La jurisprudence a retenu une autre solution[124]. L'on ne pourrait donner une formule unique à tous les conflits de loi. L'on doit noter cependant qu'en transport maritime, existe la loi du pavillon, même s'il reste du travail à faire pour ses modalités d'application.

§2 bis. Individualisation du navire en droit comorien

50. Aux Comores, c'es également la loi 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer qui déterminait les éléments d'identification du navire. Au même titre que la loi française, le navire était individualisé par son nom,

[119] Ph. Delebecque, op.cit, n° 125.
[120] Art. 59, code civil.
[121] Ibid., art. 86.
[122] Art. 11, règlement Rome I.
[123] Ph. Delebecque, op.cit., n°125.
[124] Voir Ph. Delebecque, op.cit, n^{os} 211 et s.

son port d'attache, sa jauge et sa nationalité. Actuellement, ces dispositions sont contenues dans le code de la marine marchande comorienne (CMMC). Ce dernier, sans plus de détail, y ajoute le numéro d'immatriculation, le numéro d'identification OMI, le signal distinctif (indicatif d'appel) et MMSI (Maritime Mobile Système Indentification).

A. Nom

51. Chaque navire comorien doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer. Le nom sous lequel un navire a été enregistré ne peut être changé sans l'autorisation de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[125]. Sans indication contraire, l'on pourrait par principe, considérer que le nom du navire est choisi librement par l'armateur.

B. Port d'attache

52. Sorte de domicile pour le navire, le CMMC n'a pas donné plus de précisions. Il s'est contenté de mentionner que tous les navires enregistrés sous pavillon comorien, doivent avoir un port d'attache[126]. Cet enregistrement s'effectue auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), se trouvant actuellement au Ministère chargé des transports.

C. Jaugeage ou Tonnage

53. Le tonnage ou jauge du navire, est l'expression de la capacité intérieure du navire[127]. En conformité aux prescriptions de la convention de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires, l'ANAM définit les règles et délivre aux propriétaires des navires, un certificat de jauge[128]. Ce certificat est délivré après paiement de la taxe

[125] Art. 82, CMMC.
[126] Ibid., art. 83
[127] Ibid., art. 91.
[128] Ibid., art. 92.

de jaugeage, fixée par arrêté conjoint, du Ministre chargé de la Marine Marchande, du Ministre chargé des Finances, et l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[129].

D. Numéro d'identification de l'OMI

54. Le code de la marine marchande comorienne n'a fait aucune précision sur le numéro d'identification de l'OMI. Il n'a fait que le citer, parmi les éléments d'identification du navire[130]. Le numéro IMO (*International Maritime Organization*) est un numéro qui permet d'identifier des navires. Associé à une coque, il est invariant quels que soient les changements de propriétaire, de pavillon ou de nom du navire. Il est attribué aux navires de commerce de plus de 100 tonneaux de jauge brute. Il est composé des trois lettres IMO suivi d'un nombre de sept chiffres (ex: IMO 1234567).

E. Signal distinctif

55. Le signal distinctif est le groupe de lettres et de chiffres assigné à chaque navire par son administration[131]. Il indique la nationalité du navire. Le signal est utilisé, soit pour appeler ou désigner le navire. Les signaux distinctifs sont généralement, soit d'une lettre, pour les significations présentant une extrême urgence, importance, ou d'usage courant ; soit de deux lettres, pour la section générale. Il y a enfin des signaux de trois lettres, commencés par « M », pour la section médicale. Ces signaux, édictés par le code international de 1965, peuvent être augmentés d'un complétif si besoin. Les complétifs expriment : *a)* Des variations de sens du signal de base. Par exemple : CP = "Je viens (ou le navire indiqué vient) à votre aide" ; CP1 = "Un aéronef de recherches et de sauvetage vient à votre aide". *b)* Une idée commune avec le signal de base. Par exemple : DY = "Le navire (nom ou signal distinctif) a coulé au point lat. ..., long. ... " ; DY4 = "Quelle est la profondeur de l'eau à l'endroit où le navire a coulé ?" *c)* Une réponse à une question posée ou à une demande faite au moyen du signal de base. Par exemple : HX = "Avez-vous subi des avaries dans l'abordage ?" HX1 = "J'ai subi de graves avaries au-dessus de la ligne de flottaison". *d)* L'adjonction de renseignements complémentaires, particuliers ou

[129] Art. 93, CMMC
[130] Ibid., art. 73.
[131] Code international des signaux, édition française révisée, 1966, chapitre II. Page 9.

détaillés. Par exemple : IN = "J'ai besoin d'un scaphandrier" ; IN1 = "J'ai besoin d'un scaphandrier pour dégager l'hélice"[132].

F. MMSI (Maritime Mobile Service Identity).

56. L'Identité du service mobile maritime, est un code de neuf chiffres attribué à un navire exploitant des équipements radio, dotés notamment de l'Appel Sélectif Numérique (ASN ou DSC en anglais pour *Digital Selective Calling*). Il permet une identification sûre du navire par les centres de secours tout spécialement en cas de détresse[133]. Lors de l'envoi d'un message ASN, le MMSI est automatiquement transmis et l'on peut adresser des messages aux navires en utilisant leur propre MMSI. Ce code utilise un format standard (similaire à un numéro de téléphone), il identifie le type de la station, le pays de l'enregistrement et l'identité du navire. Tous les MMSI attribués par l'administration sont communiqués aux organismes de sauvetage en mer (CROSS, SNSM, etc...). Le MMSI est propre au matériel du navire identifié sur la licence (ex : 228 157 500 attribué au navire JACQMINE), ce qui signifie que : 1. Tous les équipements à bord acceptant une programmation MMSI devront être codés avec le même MMSI (VHF ASN, balise Cospas Sarsat, AIS, BLU...) ; 2**.** Le MMSI affecté à un navire ne peut être programmé sur un équipement d'un autre navire**.**

G. Nationalité du navire

57. L'octroi de pavillon à un navire est un acte de souveraineté, dit la convention internationale sur le droit de la mer, (supra, n° 34) dont les Comores sont membres. Il appartient donc à l'Etat attributaire du pavillon de préciser les modalités et procédures d'octroi de son pavillon. Cette liberté laissée aux Etats, si l'on peut dire, n'est pas totale, puisque la convention donne des directives, notamment, l'existence d'un lien substantiel entre le pavillon et l'Etat attributaire de celui-ci[134], ou encore que le pavillon octroyé ne peut être changé en cours de voyage ou d'une escale sans

[132] Code international des signaux, édition française révisée, 1966, chap. I, p. 8.
[133] Agence Nationale des Fréquence : www.anfr.fr.
[134] Art. 91 § 1, convention internationale sur le droit de la mer.

changement réel de propriété ou changement d'immatriculation[135]. La convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires(CNUCIN) a donné plus de détails en cette matière (supra n° 35). Mais si l'on revient sur la convention du droit de la mer, l'on retrouverait des obligations claires assignées au pays attributaire d'un pavillon. Ainsi, l'Etat attributaire exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon (tenue d'un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, exception faite des navires de petites tailles non visés par les règlements internationaux ; exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire)[136]. L'Etat prend également, à l'égard des navires battant son pavillon, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer (la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité; la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables; l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages)[137]. Outre les obligations citées ci-dessus, l'Etat attributaire de pavillon doit prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que : a) tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation; b) tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et, est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire; c) le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage, connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la

[135] Art 91 § 1, convention internationale sur le droit de la mer
[136] Ibid., art. 94 § 1 et 2.
[137] Ibid., art. 94 § 3.

maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication[138]. Si l'on regarde toutes ces obligations, l'on s'aperçoit que le code de la marine marchande comorienne est loin du compte.

58. **Dispositions du code de la marine marchande comorienne (CMMC) sur la nationalité**. L'article 74 du CMMC définit la nationalité comme étant l'acte administratif qui confère le navire le droit de battre le pavillon comorien avec les privilèges et sujétions qui s'y rattache. L'opération est constatée par un certificat de registre faisant office de titre de nationalité. La délivrance de ce certificat est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine marchande et du Ministre chargé des Finances et, est versé au compte de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[139]. Le titre de nationalité doit être à bord de tout bâtiment prenant la mer[140]. Le pavillon est le signe extérieur de la nationalité du navire. Il se porte à la poupe ou à la corne. Dès l'entrée d'un navire dans les eaux territoriales de l'Union des Comores, jusqu'à la sortie, dans les ports et en rade, durant l'escale, le pavillon national doit être arboré[141]. Certains navires construits ou affectés exclusivement à la plaisance, ayant moins de vingt cinq jauges brutes, peuvent être dispensés. Ces navires, même dispensés du titre de nationalité, peuvent s'ils le souhaitent, solliciter la délivrance d'un certificat d'exemption ou congé par le service compétent, document faisant foi de titre de nationalité[142]. Chaque navire enregistré, est affecté une fiche matricule qui précise les mentions propres à identifier le bâtiment, le nom du ou des propriétaires[143]. Le CMMC prévoit d'accorder une nationalité temporaire aux navires étrangers affrétés coque-nue pour une durée supérieure ou égale à un an, sans dépasser trois ans[144]. Cette nationalité temporaire est renouvelable sur décision de l'agence nationale des affaires maritime (ANAM)[145]. L'ANAM ou autre autorité suppléante, peut accorder une nationalité provisoire aux navires construits ou achetés hors du territoire national, se rendant pour la première fois aux Comores en vue d'un

[138] Art. 94 § 4, Convention, op.cit.
[139] CMMC, art. 80.
[140] Ibid., art. 76.
[141] Ibid., art. 88.
[142] Ibid., art. 76.
[143] Ibid., art. 85.
[144] Ibid., art. 77.
[145] Ibid.

enregistrement[146]. Cette nationalité provisoire peut être également accordée à des navires appartenant à des personnes physiques ou morales étrangères, mais représentées par une société ayant conclu avec l'Union des Comores, un accord particulier[147]. Cet accord particulier, qui fait foi, fixe les droits et obligations réciproques. Tout navire battant pavillon comorien doit être enregistré (1) et faire l'objet d'une publication dans une annonce légale (2). Le navire immatriculé peut être radié pour une raison valable (3). Enfin, l'on finira par une analyse sur les conditions d'octroi du pavillon comorien (4).

(1) Enregistrement.

59. Pour se faire enregistrer, et ainsi obtenir le titre de nationalité, le CMMC n'a pas exigé des conditions particulières. Il s'est contenté de demander une liste de pièces, qu'il précise, non exhaustive. C'est l'article 84 qui fournit cette liste : 1. Statuts de la société ou acte de la propriété ou contrat d'affrètement coque nue du navire ; 2. contrat de construction ou de vente prouvant la propriété du navire et éventuellement contrat d'affrètement coque nue ; 3. attestations prouvant la situation du navire au point de vue saisie conservatoire et hypothèque maritime ; 4. jeu de plans du navire ; 5. photo longitudinale du navire ; 6. certificat de jauge ; 7. certificat de franc-bord ; 8. certificat de non-immatriculation dans le registre d'une flotte étrangère ; 9**.** polices d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'armateur notamment en matière de pollution et de transport de passagers, conformément aux dispositions des articles 627, 633 et 690 ; 10. licence pour l'utilisation des radiocommunications ; 11. protocole d'accord ou autorisation de pêche ou licence de prestataire de service touristique suivant le cas ; 12. proposition de membre minima de l'équipage ; 13. récépissé de l'acquittement de la taxe douanière aux Comores, s'il s'agit d'un bateau exploité aux Comores. Cette disposition ne s'applique pas aux enregistrements temporaires. Le texte précise qu'au cas où le navire était précédemment immatriculé à l'étranger, il sera demandé la production d'un certificat de radiation ou de suspension du registre du pavillon d'origine.

[146] Art. 78, CMMC.
[147] Ibid., art. 178.

(2) Publication

60. L'immatriculation d'un navire au nom d'un nouveau propriétaire fait l'objet d'une publication dans un journal d'annonces légales et ce, dans le mois qui suit la vente[148]. Le texte poursuit : sauf opposition dûment notifiée dans un délai de deux mois à compter de cette publication, tout changement de propriété est considéré comme définitif. Cette publication porte comme mentions : le nom, tonnage et port d'immatriculation du navire ; le nom et domicile du vendeur et de l'acquéreur ; la date de la mutation de propriété, ainsi que l'élection de domicile de l'acquéreur aux Comores[149].

(3) Radiation au registre d'immatriculation

61. Tout navire immatriculé dans le registre comorien des navires peut être radié pour au moins une des raisons suivantes :

Manquement grave aux obligations relatives à son obtention ; suppression de l'une quelconque des conditions requises pour son obtention ; tout changement d'un bâtiment, sans déclaration préalable, dans sa forme ou de toute autre manière ; naturalisation frauduleuse d'un navire étranger[150]. Cette radiation est effective lorsque le navire : a coulé ou a été détruit ; est perdu ou est présumé perdu ; a été déclaré irréparable ou considéré comme ne valant pas la réparation après avis de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes; ne remplit plus les conditions de nationalité telles que définies par les dispositions du présent code, notamment l'article 79 ; a perdu la qualité de navire; si plus de six mois se sont écoulés depuis le jour où les dernières nouvelles ont été reçues ; si la réception des nouvelles a pu être empêchée ou retardée par suite de guerre, le délai de six mois est alors porté à douze mois ; immobilisés depuis dix-huit mois ; définitivement innavigables ou réduits à l'état d'épave, constaté par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ; par le biais de son propriétaire ou autre responsable, a transféré le pavillon à un autre Etat[151].

[148] Art. 86, CMMC.
[149] Ibid.
[150] Ibid., art. 79.
[151] Ibid., art. 87.

(4) Analyse.

62. La nationalité d'un navire doit avoir une relation avec l'Etat attributaire. Cette relation se traduit par des critères, notamment, de propriété nationale, ou encore d'équipage national. Rappelons qu'en France, à une certaine époque, elle exigeait que le navire soit construit en France pour pouvoir être francisé (supra, n° 37). Une telle rigueur ne peut pas être admise à l'heure où le monde tend vers un village commun par la disparition des barrières douanières et le libre échange. Mais toujours est-il que le lien entre le navire et son Etat de pavillon est maintenu, même restreint, par la convention internationale sur le droit de la mer. Ainsi, il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire[152]. Or, si on regarde les dispositions du droit comorien en matière d'octroi de nationalité, ce lien est presque, voire quasi inexistant. Les navires étrangers peuvent être naturalisés aisément. Pour une naturalisation temporaire, il suffit que l'armateur ait son siège social aux Comores (art. 77, CMMC) ou être représenté par une société ayant conclu un accord particulier avec l'Union des Comores (art. 78, CMMC). Et une société étrangère peut bien avoir son siège social aux Comores, encore moins s'elle est représentée, sans attachement particulier avec l'Etat. Une totale liberté pour une naturalisation définitive. Qui conque désire voir son navire battre pavillon comorien, il n'a qu'à rassembler une liste de pièces. Parmi les pièces demandées pour avoir la nationalité comorienne, figure, une « proposition de membre minima de l'équipage[153] », mais aucune précision. L'on ne sait pas s'il s'agit d'un équipage du pays du pavillon ou s'il s'agit de l'équipage à bord du navire. A priori, c'est la deuxième hypothèse qui parait la bonne. L'on pourrait comprendre la philosophie du législateur comorien de vouloir attirer des navires étrangers à venir porter le pavillon comorien pour des raisons précises, telles que, pouvoir diriger et contrôler les navires, ou encore, imposer un recrutement national pour l'économie du pays, comme le font d'ailleurs certains pays. Et là encore, il faudrait tenir compte des engagements pris à l'échelle internationale ou des accords spéciaux. Membres de la convention internationale sur le droit de la mer, les Comores doivent de se conformer aux exigences de cette convention, en particuliers, en ce qui concerne les normes de sécurités. Pourtant, le CMMC ne dit aucun mot sur la sécurité des navires avant de pouvoir porter le pavillon comorien.

[152] Art. 91 §1, Convention Internationale sur le droit de la mer
[153] Art. 84, CMMC.

Etonnant, lorsqu'on connait la richesse des mers comoriennes en poissonneries, de naturaliser les navires étrangers sans réels intérêts pour l'Etat comorien. Le navire étranger ainsi naturalisé, peut, à l'instar des navires comoriens, pécher librement dans les mers comoriennes. L'on pourrait penser à des retombées économiques qui viendraient des impôts assujettis à ces navires naturalisés, mais là encore, les Comores sont parmi les pays à faible imposition du monde. La loi sur les navires de pêches étrangères[154] qui avait posé certaines conditions aux navires étrangères avant de pouvoir pêcher dans les zones maritimes comoriennes, mériterait, à notre avis, d'être insérée dans le code de la marine marchande comorienne. Etant donné l'état économique des Comores, l'on ne s'opposerait pas à une telle liberté d'immatriculation si c'était conditionné par des avantages économiques, quoi qu'il faille honorer aux engagements pris. L'on ne peut que regretter une telle situation. L'on ne doute pas que tôt ou tard, le code de la marine marchande comorienne est appelé à être amendé, ou modifié, ne serait ce que pour se conformer aux conventions internationales dont les Comores ont signé.

Chapitre 2. Propriété du navire

63. Meuble selon le code civil français, applicable également aux Comores (art. 528 et 531, CMMC), le navire est un bien de propriété. Le statut de la propriété du navire ressemble beaucoup plus à celui des immeubles qu'à celui des meubles[155], mais cela n'enlève pas au navire son caractère naturel. La question qu'on se pose est de savoir comment acquérir cette propriété. C'est l'objet de la première section.

Section 1 : Modes d'acquisition de la propriété

64. La propriété d'un navire peut s'acquérir de plusieurs façons. L'on distingue d'une part, les modes spéciaux, propres au droit maritime, et d'autres, les modes conventionnelles. La première catégorie regroupe : la prise, admise en période de guerre ; la réquisition par l'Etat, qui peut se faire soit en propriété ou en jouissance ; la confiscation, pratiquée dans certains cas aux manquements des lois fiscales, et

[154] Loi N°82-015/ relative à l'activité des Navires de pêche étrangers dans les zones maritimes Comoriennes.
[155] Ph. Delebecque, op.cit, n° 146.

enfin, le délaissement fait par l'assuré à son assureur lorsque ce dernier accepte[156]. L'autre catégorie que l'on développera, regroupe l'acquisition par construction (§1), l'acquisition par le mécanisme du crédit-bail (§2), et l'acquisition par la vente (§3).

§ 1 Construction du navire

65. La construction du navire est avant tout question économique, écrit Bonassies[157]. La construction navale française est en crise depuis 1974, suite à l'apparition des nouveaux pays constructeurs de navires, tels que Corée du Sud, Taiwan, pays de l'Europe de l'Est et Chine. S'ajoute à cela, les crises pétrolières et économiques de 1973 à 1990[158]. Cette situation s'est traduite par des pertes de commandes des chantiers navals au niveau international. Devant cette situation, les Etats ne pouvaient pas rester indifférents : ils ont réagi en multipliant les subventions, les facilités de crédit, ainsi que les aides à la construction. En France, ces efforts, quoi qu'ils aient abouti à la reconstruction des chantiers navals (Atlantique, la Ciotat), n'ont pas pu résister à la concurrence internationale, à l'exception de certains secteurs (secteur de la croisière, de la plaisance, ou même de la pêche)[159]. Le contrat de construction de navire qui n'était pas réglementé par le code de commerce, est aujourd'hui régi par le code des transports (art. L. 5113-2 et s). Ce contrat impose au constructeur, des conditions à respecter, notamment, l'obligation d'une déclaration à l'autorité administrative compétente, l'obligation d'un écrit, ou encore la garantie des vices cachés, pour ne citer que ceux-là. Il convient d'analyser le contrat (B) pour déterminer les types de construction (A).

A) Types de construction

66. L'on distingue deux modes de construction : la construction par économie (1) et la construction au forfait ou à l'entreprise (2).

[156]Ph. Delebecque, op.cit, n° 147.
[157] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 209.
[158] Ibid.
[159] Ph. Delebecque, op.cit., n° 148.

(1) Construction par économie

67. Qui conque veut devenir propriétaire d'un navire, achète les matériaux de construction, engage du personnel et fait construire le navire à ses frais. Ce procédé de construction est très rare, selon les termes de Delebecque[160], sauf pour les petits navires ou les barques de pêche. Le procédé nouveau, consiste pour l'armateur à passer un contrat de construction avec des sociétés, même si l'armateur contrôle parfois les chantiers de construction. Toutefois, l'on assiste à un renouveau de l'ancien mode de construction sous d'autres formes, comme la collaboration entre l'auteur de la commande et le constructeur. Ce dernier se réserve une partie de la construction.

(2) Construction au forfait ou à l'entreprise

68. Aujourd'hui, les navires font souvent l'objet de construction à forfait, ou pour compte, ou à l'entreprise[161]. Trompeur, ce contrat n'est pas malgré son nom, un véritable contrat de louage d'ouvrage ou d'entreprise. En effet, dans le contrat d'entreprise, l'entrepreneur fait le travail sur l'ordre et pour le compte d'autrui. Dans l'entreprise de construction d'une maison, le propriétaire du terrain est propriétaire de la maison au fur et à mesure de la construction. Le constructeur s'engage uniquement à faire les travaux nécessaires, ce qui n'est pas le cas ici. Dans la construction à forfait ou à l'entreprise, le constructeur crée, avec les matériaux qui lui appartiennent et le travail des salariés qu'il paye, une propriété nouvelle. Le constructeur s'engage à construire le navire, à l'assembler et à le livrer une fois achevé. L'armateur fournit parfois les plans du navire, et plus souvent, surveille le chantier de construction. Mais cela ne peut pas pour autant modifier la physionomie du contrat, qui doit s'analyser comme un contrat de vente[162].

69. Aux Comores, si l'on peut dire, l'on n'a pas de construction navale. Les navires comoriens sont d'origine étrangères, construits à l'étrangers et naturalisés aux Comores. Toutefois, les petites barques de pêches et les « KWASSA KWASSA »

[160] Ph. Delebecque, op.cit, n° 149.
[161] Ibid., n° 150.
[162] Ibid.

sont construits aux Comores, mais ils ne présentent pas les critères requis pour être qualifiés de navires, et cela, malgré leurs activités quotidiennes dans les eaux maritimes. La société nationale de pêche construit aux Comores des bateaux de pêche de 6 et 9m, mais les bateaux de 18m, destinés à la pêche industrielle sont construits pour le moment en Sri-Lanka, faute de moule de 18m aux Comores. Le code de la marine marchande comorienne[163] stipule simplement qu'aucune personne physique ou morale ne peut s'adonner la construction navale sans l'accord de l'Agence nationale des Affaires maritimes. Il convient à présent d'analyser le contrat de construction proprement dit.

B) Analyse du contrat

70. L'analyse du contrat de construction navale portera sur sa forme (1), les obligations (2), et enfin, sur la réparation et le contentieux (3).

(1) Forme du contrat de construction navale

71. En France, la règle est posée par le code des transports. Ainsi, le contrat de construction d'un navire fait l'objet d'un écrit[164]. A peine de nullité, ses modifications s'établissent également par écrit[165]. Se posait directement la question de savoir la valeur de cet écrit : est-il une condition de validité (*ad validitatem*) ou un moyen de preuve (*ad probationem*) ? En se fiant sur la loi de 1967 qui a imposé l'écrit, à peine de nullité, en matière de contrat concernant les droits de propriété de navire[166], l'on pourrait dire que l'exigence de l'écrit est ici, une condition de validité, sauf qu'il n'en est pas ainsi. En analysant l'alinéa 2 de l'article L. 5113-2, ci-dessus et l'article L. 5114-1[167], l'on peut dire que l'écrit n'est exigé que pour preuve du contrat : en effet, le contrat de construction de navire ne porte pas sur la propriété du navire. Outre, si le législateur français voulait que l'écrit soit une condition de validité du contrat, il l'aurait dit clairement, comme à l'alinéa 2 de l'article L 5113-2. Sans être une condition de validité, l'écrit était toujours en pratique dressé, très détaillé, et même

[163] Art. 94, CMMC.
[164] Art. L. 5113-2, al. 1, code des transports.
[165] Ibid., al. 2.
[166] Art. 10, loi de 1967 sur le statut du navire et autres bâtiments de mer, op.cit.
[167] Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé est, à peine de nullité, constaté par écrit.

accompagné d'un cahier de charge[168]. Cela ne modifie pas le principe du droit français en matière de contrat, qui reste le consensualisme.

72. Aux Comores, la situation est très nette : l'écrit est une condition de validité du contrat. Le contrat de construction pour le compte d'un tiers, ainsi que ses modifications éventuelles doivent faire l'objet d'un écrit, à peine de nullité, et être déclarés à l'Agence Nationales des Affaires maritimes (ANAM)[169]. Toutefois, la règle n'est requise que pour les navires supérieurs à deux unités de jauges brutes[170]. A côté de cet éclaircissement qui a le mérite d'éviter des questions relatives à la nature juridique de l'écrit, se cache la question du principe de formation des contrats en droit comorien. En France, comme dans beaucoup de pays du monde, le consensualisme reste le principe de formation de contrat. Au Comores, l'exigence de l'écrit pour la validité du contrat n'est pas uniquement pour le contrat de construction de navire, mais aussi sur d'autres contrats : ainsi, le contrat de travail pour une durée déterminée supérieure à trois mois doit être constaté par écrit[171]. Il en est ainsi pour le contrat d'engagement. Celui-ci est à peine de nullité, constaté par écrit[172]. L'on rappelle qu'en France, le contrat de travail peut être établi selon les formes que les parties contractantes décident d'adopter[173]. Pour les contrats unifiés par les actes de l'OHADA tels que le contrat de vente ou le contrat de transport de marchandises par route, la question ne se pose pas : les Comores sont membres de l'OHADA, dont le consensualisme contractuel reste le principe.

(2) Obligations

73. Ici, l'on présente les obligations du constructeur (a), et ceux de l'armateur (b).

[168] Ph. Delebecque, op.cit, n° 153.
[169] Art. 96, CMMC.
[170] Ibid., art. 97.
[171] Art. 38, code du travail.
[172] Ibid., art. 39.
[173] Art. L. 1221-1, code des transports.

a) Obligations du constructeur

74. Comme tout vendeur, le constructeur du navire a principalement deux obligations : délivrer et garantir. A ces dernières, s'joute pour le constructeur du navire, une obligation de déclaration.

75. **Obligation de délivrance.** Cette obligation consiste pour le constructeur, à livrer le navire commandé dans les conditions prévues par le contrat. Le cahier des charges indique avec plus de détails, le mode et la durée de construction. Le constructeur livre à l'armateur le navire une fois achevé. Cette livraison est faite une fois le navire reçu par l'armateur (recette du navire), et en général, après essais[174]. Tous les risques et pertes survenus dans le chantier incombe au constructeur. Ce dernier assure le navire et prend toutes les mesures nécessaires pour se couvrir de tout risque. La règle du transfère de propriété du navire après réception par l'armateur, et après essais n'est pas définitive : les parties peuvent convenir autrement[175] (art. L. 5113-3, C. transport). Dans la pratique, l'on trouve souvent une clause de transfert successif de la propriété du navire à l'armateur, au fur et à mesure de l'achèvement du navire. Pour Delebecque[176], cette clause est assez curieuse puisque le navire forme un tout indivisible. Prévue en droit français et acceptée dans la pratique, cette clause peut être comprise également du fait des avances que consent l'armateur au constructeur. L'armateur veut bien se couvrir contre les défaillances du constructeur. Lorsqu'un tel cas survient, l'armateur se présente comme un propriétaire revendiquant. Parmi les conditions à respecter pour la délivrance du navire, les délais de livraison sont d'une importance capitale.

76. **Délais de livraison**. Les délais de livraisons sont stipulés dans le contrat et repris dans le cahier des charges. Le respect de ces délais est très important car souvent, ils sont sources de contentieux. Le retard de livraison peut être une cause de résolution du contrat. Cette dernière n'est pas systématique, nous dit Delebecque[177] , car les parties peuvent étendre ces délais au-delà des dates

[174] Ph. Delebecque, op.cit, n° 154.
[175] Sauf convention contraire, le transfert de propriété n'intervient qu'à la date de la recette du navire, après essais.
[176] Ph. Delebecque, op.cit, n°154.
[177] Ibid., n ° 155.

initialement prévues. Cette extension ou « *permissible delays* », est stipulé à l'article 34 du contrat type de construction naval *Newbuildcom :* au-delà des dates initialement prévues, le constructeur peut livrer dans une période ne dépassant pas 210 jours. Certaines clauses prévoient des délais intermédiaires à différents stades de la construction[178], qui doivent être respectés. A défaut, l'armateur peut être amené à mettre fin prématurément au contrat, considérant que le navire ne sera pas construit dans les temps.

77. Aux Comores, l'obligation de délivrance est faite également à la réception du navire par l'armateur après essais, sauf convention contraire[179]. Les parties peuvent également convenir du transfert successif de la propriété des parties terminées du navire[180]. Ici, se pose la question de savoir comment un transfert successif de la propriété des parties terminées du navire s'opérerait, alors que le navire forme un ensemble. Le CMMC n'a pas donné de précisions sur les modalités de la construction, ni même sur la convention elle-même. Il stipule seulement que la stipulation du paiement par acompte du prix ne suffit pas à établir une telle convention. En toute logique, de telles précisions sont contenues dans les termes du contrat et le cahier des charges. La livraison du navire à l'armateur, après essais, n'est pas une fin en soi pour le constructeur. Ce dernier doit également garantir le navire contre tous les vices cachés.

78. **Obligation de garantie.** Aux termes de l'article L. 5113-4 code des transports, Le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette est réalisée sans réserve de la part du client. S'agissant des vices apparents, ils sont couverts par la réception sans réserve du navire par l'armateur[181]. Le texte est très rigoureux envers le constructeur naval : il applique au constructeur, la théorie du vendeur fabricant, connaissant les défauts de la chose qu'il vende. L'acquéreur, ici l'armateur, pourra non seulement réclamer au constructeur la restitution du prix ou le remplacement de la pièce mauvaise, mais aussi, il pourra lui demander des dommages et intérêts[182]. L'acquéreur pourra donc lui demander réparation de son

[178] Ph. Delebecque, op.cit, n° 155.
[179] Art. 98. §1, CMMC.
[180] Ibid §2.
[181] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 214.
[182] Article 1645, code civil.

manque à gagner tel que par exemple, les salaires qu'il a dû verser à l'équipage, pendant que le navire était immobilisé[183]. Dans les contrats usuels, la garantie légale est souvent remplacée par une garantie conventionnelle[184]. Le navire doit faire des essais, et s'ils sont insatisfaisants, l'armateur peut le refuser. Ces essais influent sur la livraison des navires, qui doit attendre jusqu'à la fin des essais. Dans la garantie conventionnelle, le constructeur déclare garantir, outre les vices cachés, le bon fonctionnement pour une durée, généralement de six mois. Réputé connaitre les vices cachés du navire qu'il a construit, le constructeur ne peut pas écarter ou restreindre la garantie légale par des clauses de tout type[185]. Toutefois, les clauses de restriction de la garantie demeurent valables entre professionnels de même spécialité[186]. Pour faire jouer la garantie, il faut agir dans les temps.

79. **Prescription.** Pour les vices cachés, l'action en garantie se prescrit par un an, à compter de la date de découverte du vice[187]. Cependant, dans une jurisprudence estimée sévère, la Cour de Cassation prend pour date de départ, le dépôt du rapport d'expert nommé pour découvrir les causes et la nature des vices[188]. Pour Delebecque[189], cette solution, propre à favoriser la fraude est contestable. La solution n'est pas admise lorsque l'avarie est suffisamment révélatrice du vice et de sa nature[190]. En tout état de cause, le pouvoir est laissé au juge de fond de décider à partir de quand est découvert[191]. Le point de départ de la prescription opposable à l'action en réparation d'un dommage, ne peut être antérieur à la date de la réalisation de ce dommage, même si une expertise antérieure avait révélé les défauts[192] .

80. Aux Comores, l'obligation de garantie est identique qu'en droit français. Aux termes de l'article 99 CMMC, Nonobstant toute clause contraire, le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la réception du navire sans réserve par le client. Le texte précise que sauf convention contraire, la garantie ne couvre que les

[183] P. Bonassise et C. Scapel, op.cit., n° 214.
[184] Ph. Delebecque, op.cit, n° 156.
[185] Ibid.
[186] Ibid.
[187] Art L. 5113-5, code des transports.
[188] Com.27 nov. 1973, DMF 1974.273 ; com.13 juin 1977, DMF 1978.141.
[189] Ph. Delebecque, op.cit., n° 157.
[190] Com.27 nov. 1973, JCP 1974, II, 17887, note Ph. Malinvaud.
[191] Com.28 fév. 1982, DMF 1982.735.
[192] Com. 15 mars 1982, DMF 1982.739,

dommages directs. Sans jurisprudence ni doctrine dans ce sens aux Comores, l'on peut considérer que les dispositions du droit français, telles que développées ci-dessus (supra, n° 78), restent valables en droit comorien.

Quant à la prescription, elle est de un an, et ne commence à courir qu'à la découverte du vice caché[193]. A côté de ces deux principales obligations, le constructeur naval a également l'obligation de déclaration.

81. **Obligation de déclaration**. Non visée par le code des transports, l'obligation de déclaration est mentionnée dans le décret du 27 octobre 1967[194]. Aux termes de son article 5, quiconque construit un navire pour son propre compte ou pour le compte d'un client doit en faire déclaration à l'autorité administrative compétente. La règle n'est pas applicable pour les navires dont la jauge brute ne dépasse pas 10 tonneaux (unités)[195]. L'objet de cette déclaration est de permettre à l'administration de vérifier si les conditions de sécurité de la construction sont réunies[196].

82. Aux Comores, cette obligation est mentionnée à l'article 96 du CMMC. Ici, toute construction de navire supérieur à deux unités de jauge brute doit être déclarée à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Cette déclaration permet à l'administration de vérifier que les normes sécuritaires de construction ont été respectées. Les obligations ne sont pas que du côté du chantier naval, mais elles sont également du côté de l'armateur.

b) Obligations de l'armateur

83. L'armateur, comme tout acquéreur, a l'obligation principale, de payer le prix convenu. La jurisprudence française[197] ajoute à l'armateur, une obligation du respect de l'usage préconisé par le chantier naval.

Sauf convention des parties, le prix est payable à la livraison. Le plus souvent, le contrat indique que le prix sera payable par acompte successif[198]. Le coût qu'entraine la construction des grands navires, ainsi que le temps que cela peut

[193] Art. 100, CMMC.
[194] Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.
[195] Art. 6, décret du 27 octobre 1967.
[196] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 212.
[197] Com. 2 juin 1981, Bull.civ. IV, n° 261.
[198] Ph. Delebecque, op.cit, n° 158.

prendre, font que le constructeur ne peut pas attendre l'achèvement des travaux pour être payé. Le constructeur se voit donc demander des acomptes sur le prix. Le problème est qu'en cas de difficulté du constructeur (faillite, redressement judiciaires….etc.), créancier des acomptes qu'il a payés, simple créancier chirographaire, se trouve en difficulté. Il est donc obligé de produire la procédure, cependant que le syndic peut vendre le navire en chantier[199]. Pour se prémunir contre un tel risque, les armateurs ont trouvé trois moyens : le premier est le transfert successif de la propriété au fur et à mesure que le prix est payé. Le deuxième est l'hypothèque consentie à l'armateur qui paie des acomptes. Le troisième est le crédit fournisseur que consent le chantier naval à l'auteur de la commande, en l'occurrence ici, l'armateur. Ce crédit permet à l'armateur de se faire financer par un établissement financier de son choix[200]. La construction navale est si importante pour l'économie d'un pays, que l'Etat se trouve obliger d'intervenir pour aider à cette construction et à son maintien contre la concurrence internationale.

84. **Aide à la construction**. En France, ce fut l'objet d'une importante loi : la loi Deferre du 24 mai 1951, relative à la construction navale. Cette dernière prévoit que les chantiers constructeurs pourraient recevoir de l'Etat, une allocation forfaitaire[201]. Cette loi a rendu des grands services, mais a peut être contribué à la survie de certains chantiers trop petits et mal agencés. Elle a été modifiée pour favoriser la concentration des chantiers navals, permettant ainsi à ces chantiers, de faire face à la concurrence étrangère. L'Etat est intervenu d'une part, pour faciliter ces concentrations, et d'autre part, pour aider les petits chantiers à se reconvertir dans d'autres secteurs économiques. Le chantier de construction est prolongé d'un chantier de réparation. C'est également un chantier où les contentieux sont importants.

(3) Réparation et contentieux.

85. **Réparation.** Aux termes de l'article L. 5113-6 code des transports, l'entreprise qui a procédé à la réparation d'un navire est garante des vices cachés résultant de

[199] Ph. Delebecque, op.cit, n° 158.
[200] Ibid.
[201] Ibid.

son travail dans les conditions définies par les articles L. 5113-4 et L. 5113-5[202]. Ce contrat, conclu entre l'armateur et l'entreprise de réparation, n'est pas un contrat de vente à livrer comme l'est le contrat de construction, mais plutôt, un contrat de réparation de n'importe quel bien[203]. C'est aussi un contrat maritime considérable[204]. L'objet des réparations ainsi que les obligations, sont définis par les parties dans le contrat. Par l'effet de l'article 1134 du code civil, les juges ne peuvent pas modifier les termes du contrat[205]. Quant à la responsabilité de l'entreprise de réparation, elle doit une obligation de résultat[206]. Concernant l'action en garantie, elle doit être intentée dans l'année de la découverte du vice, sans tenir compte de la recette du bâtiment[207].

86. Aux Comores, le CMMC n'a pas omis la responsabilité de l'entreprise de réparation navale. Celle-ci est garante des vices cachés résultant de son travail dans les mêmes conditions qu'en droit commun[208]. Ici encore, l'objet des réparations et les obligations sont contenus dans le contrat.

L'action en garantie quant à elle, doit être intentée dans un an, à compter de la découverte du vice caché[209]. Le chantier naval est souvent source de contentieux.

87. **Contentieux.** Le contrat de construction navale est souvent source de litiges qui peuvent naitre de plusieurs circonstances.

D'une part, l'acheteur peut considérer que le navire n'est pas conforme aux stipulations du contrat, par ce qu'il est moins performant, ou par ce qu'il est affecté de vices[210]. L'acheteur peut également considérer que la livraison du navire est tardive.

---

[202] Art. L. 5113-4 : Le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette est réalisée sans réserve de la part du client.
Art. L. 5113-5 : En cas de vice caché, l'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la date de la découverte du vice caché.
[203] Ph. Delebecque, op.cit, n° 160.
[204] DMF 2013, Hors série 17, n° 32.
[205] Com. 6 mai 1955, DMF 1955.594.
[206] Com. 25 oct. 2011, n° 10-21.916.
[207] Ph. Delebecque, op.cit, n° 160.
[208] Art. 99, CMMC.
[209] Art. 100, CMMC.
[210] O. Cachard, Aspects procéduraux des litiges relatifs à la construction navale: Jonction et intervention volontaire ou forcée, 18ème congrès de l'arbitrage maritime international, 13-18 mai 2012.

D'autre part, le constructeur peut considérer que l'acheteur est défaillant, lorsqu'il cesse de payer les acomptes dans les échéances convenues, ou lorsqu'il ne coopère pas pour favoriser la poursuite de la construction[211].

Dans presque tous les cas, ces litiges sont soumis à l'arbitrage qu'aux institutions étatiques[212]. Londres (LLMA), est une référence en la matière. En France, les contrats de construction de plaisance renvoient expressément à la Chambre Arbitrale maritime de Paris[213] (CAMP). Celle-ci est également compétente pour la construction navale internationale[214]. Mise à part les difficultés techniques d'analyse des spécifications convenues et de la conformité du navire, les tribunaux arbitraux doivent faire face à des questions purement procédurales suscitées par la complexité du contentieux de la construction navale. Pour Olivier Cachard, une telle complexité nait d'abord, de la multiplicité des acteurs, directement ou indirectement concernés par le litige (affréteurs, armateurs, chantiers navals), qui peuvent être plusieurs à intervenir pour la construction d'un même navire, ou encore plusieurs intervenants de garanties particulières (sous-traitants, fournisseurs, sociétés de certifications, banques…etc.). Certains de ces acteurs ont la qualité de partie aux procès, alors que d'autres seront uniquement des tiers. La complexité vient ensuite de la multiplicité des contrats, certains appartenant aux mêmes ensembles contractuels, tant dis que d'autres étant distincts. Enfin, la complexité vient du caractère même de l'arbitrage qui présente une nature juridictionnelle et un fondement contractuel[215]. La construction du navire n'est pas le seul mode d'acquisition de la propriété du navire, l'on peut également être propriétaire du navire par le crédit-bail.

§ 2 Crédit-bail du navire

88. Le crédit-bail est un contrat par lequel le crédit-bailleur (société de financement, banque,….) achète un bien et le met à la disposition du crédit preneur (locataire), dans notre cas, l'armateur, moyennant le paiement d'un loyer[216]. Juridiquement, le locataire n'est pas propriétaire du bien mis à sa disposition. Cependant, dans une logique de comptes consolidés, les biens acquis en crédit-bail sont assimilés à des

[211] O. Cachard, op.cit.
[212] Ibid.
[213] Ph. Delebecque, op.cit, n° 161.
[214] Sentence CAMP n° 930 du 19 janv. 1996.
[215] O. Cachard, op.cit.
[216] A. Fauchon, droit fiscal des entreprises, cours M2, 2013, p.71.

immobilisations. Le contrat est assorti d'une promesse unilatérale de vente selon laquelle, le crédit-preneur a la possibilité, au terme de la période convenue, d'acheter le bien mis en location. Dans notre contexte, l'armateur bénéficiaire du crédit-bail de navire, peut acheter le navire à la fin du contrat. C'est dans ce sens que le crédit-bail est un mode d'acquisition du navire. L'opération est formaliste, car elle doit, à peine de nullité, être établit par écrit[217]. Bien entendu, les autres conditions de formation de contrat doivent être respectées, le contrat étant annulable en cas de vice du consentement[218]. Théoriquement, le crédit-bailleur est tenu, à l'égard du crédit-preneur, de toutes les obligations qui pèsent sur un bailleur : délivrance, entretien, garantie[219]. Dans la pratique, cependant, le crédit-bailleur se désengage des obligations de garantie et d'entretien, pour n'assumer que les garanties financières[220]. Il insère dans le contrat, des clauses d'allègement de garanties, qui, pour Delebecque[221], restent valables dans la mesure où le crédit-preneur a la possibilité de se défendre. Quant au crédit-preneur, il doit respecter les termes de son contrat, et tout naturellement, payer les loyers aux échéances convenues. La défaillance du crédit-preneur peut conduire au crédit-bailleur à procéder à la résolution du contrat[222]. En dehors des modes évoqués (construction et crédit-bail), l'acquisition d'un navire peut s'opérer tout simplement par la vente.

§ 3 Vente du navire

89. La vente d'un navire est un acte de commerce[223]. Les opérations qui touchent le commerce maritime sont aussi des actes de commerce[224]. Toutefois, malgré la généralisation du texte, il ne faut considérer la vente d'un navire comme acte de commerce que lorsqu'elle entre dans la définition générale des actes de commerce[225]. Par exemple, si l'héritier d'un armateur se défait d'un navire qu'il ne veut pas exploiter, cette vente n'a pas pour lui un caractère commercial. De même, la vente d'un navire de plaisance doit être considérée comme un acte civil, sauf s'elle

[217] Art. L. 5114-1, code des transports.
[218] Com. 10 oct. 200, DMF, 2000.1003 et les obs., nullité pour dol.
[219] Ph. Delebecque, op.cit, n° 165.
[220] Ibid.
[221] Ibid.
[222] Ph. Delebecque, op.cit, n° 165.
[223] Art. L. 110-2, al. 1°, code de commerce
[224] Ibid., al. 1° à 7°.
[225] Ph. Delebecque, op.cit, n° 166.

est réalisée par son constructeur ou son vendeur professionnel[226]. Acte de commerce, l'on appliquera la vente du navire, les règles ordinaires du contrat pour tout ce qui est relatif au consentement, à l'objet et à la cause[227]. La formation du contrat (A), ainsi que les obligations des parties (B) sont les deux points que l'on développera dans ce paragraphe.

A) Formation du contrat de vente de navire

90. L'ancien texte du code de commerce, article 95 énonçait, je cite : « la vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous seing privé ». Cela avait soulevé un problème que l'on a évoqué, à savoir si l'écrit était exigé pour validité du contrat ou pour preuve. Se basant sur le principe du consensualisme contractuel, la doctrine du 19ème siècle énonçait que l'écrit n'était exigé que pour preuve du contrat[228]. Aujourd'hui, la question ne se pose plus : la vente d'un navire est un acte translatif de propriété. L'écrit est donc exigé comme condition de validité, à peine de nullité[229], et la règle est appliquée avec rigueur par les tribunaux[230]. En revanche, l'écrit n'est pas exigé en cas de transmission à titre universel, tel est le cas pour une société qui acquiert, par fusion, l'entier patrimoine d'une autre société[231]. La règle de l'écrit s'applique à tout contrat de vente concernant un navire francisé, même à l'étranger, et la règle devant être considérée comme lois de police au sens de l'article 9 du règlement Rome I[232] (art. 7 règlement de Rome), eu égard à son fondement, à savoir, la nécessité d'assurer le respect de la réglementation de sécurité des navires[233].

91. Aux Comores, le contrat de vente est régi par l'acte uniforme de l'OHADA, relatif au droit commercial général. Aux termes de son article 208, le contrat de vente

[226] Ph. Delebecque, op.cit, n° 166.
[227] Ibid.
[228] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 223.
[229] Art. L. 5114-1, code des transports.
[230] Cass.21 juill. 1987, DMF 1989.391 ; Paris, 12 juin 1998, DMF 1998.1123, obs. Ph. Delebecque.
[231] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 223.
[232] Com. 14 janv.2004, DMF 2004.723, obs. Mecarelli, Rev. crit. DIP 2005.55, note Lagarde, DMF 2005, HS, n° 9, obs. P.B., RTD com.2004.845 et les obs.
[233] L'article 9 du règlement Rome I, définit la loi de police comme étant : « une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement ».

commerciale peut être écrit ou verbal ; il n'est soumis à aucune condition de forme. En l'absence de l'écrit, Il peut donc être prouvé par tous moyens, y compris par témoin. Au sens de l'article 209, l'écrit s'étend à toutes communications utilisant un support écrit, tels que le télégramme, le télex, ou encore la télécopie. Pour la formation du contrat, il suffit d'une offre suffisamment précise[234], suivie d'une acceptation. Le silence ou l'inaction, à eux seuls, ne valent pas acceptation[235]. Cette dernière peut être faite par déclaration à l'auteur de l'offre ou par tout comportement indiquant à l'offreur, l'acquiescement[236]. L'acceptation de l'offre prend effet dès que l'indication de l'acquiescement parvient à l'auteur de l'offre dans les délais fixés, ou à défaut, dans un délai raisonnable, compte tenu des circonstances de la transaction et du moyen de communication utilisé par l'auteur de l'offre[237]. Comme tout contrat, les parties contractantes sont soumises à des obligations.

B) Obligations des parties

92. Par parties au contrat de vente, l'on entend le vendeur (1) et l'acheteur (2).

(1) Obligations du vendeur

93. Comme tout vendeur, le vendeur d'un navire, est tenu d'une obligation de délivrance. Cette délivrance se traduit par la remise du navire à l'acquéreur. Sauf stipulation contraire, les frais de la délivrance sont à la charge du vendeur[238]. En plus de la délivrance, le vendeur a une obligation de conformité, édictée par l'ordonnance du 17 février 2005[239]. Aux termes de l'article L. 211-4, le vendeur est tenu de livrer un bien conforme au contrat, et répond des défauts de conformité existant lors de la délivrance. Le non respect à cette obligation, peut conduire l'acheteur à demander la résolution de la vente, ou sa mise en possession, si les faits occasionnant le non

[234] L'offre est suffisamment précise, lorsqu'elle désigne les marchandises, et, expressément ou implicitement, fixe la quantité et le prix ou donne les indications permettant de les déterminer (art. 210 § 2, OHADA).
[235] Art. 212, al. 2, OHADA.
[236] Art. 212, al. 1, OHADA.
[237] Art. 213, OHADA.
[238] Art. 1608, code civil.
[239] Ordonnance n° 2005-136, relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur.

respect ne viennent que du vendeur[240]. Au même titre que le vendeur du navire, le vendeur d'une pièce de moteur défectueuse est entièrement responsable des conséquences du défaut de conformité existant sur le moteur qu'il a livré[241]. Et cela, même si des erreurs techniques ont été commises lors de l'installation de la pièce[242]. Dans tous les cas, le vendeur doit être condamné aux dommages et intérêts, s'il résulte un préjudice pour l'acquéreur, du défaut de délivrance au terme convenu[243]. Quant à l'action résultant du défaut de conformité, elle se prescrit par deux ans, à compter de la livraison du bien[244]. Enfin, le vendeur a une obligation de garantie des vices cachés. La jurisprudence considère que tout vendeur professionnel doit connaitre les défauts de son navire, et qu'il est de mauvaise foi, au sens de l'article 1645 du code civil. L'application a été faite pour le vendeur de navire[245].Pour Delebecque[246], il est difficile d'admettre qu'un armateur a la qualité de vendeur professionnel, et que dans ce domaine comme dans d'autres, la liberté contractuelle devrait primer sauf dans le cadre d'un contrat de consommation. S'il est admis que le vendeur connaissait le vice de la chose, il doit en plus de la restitution du prix qu'il a reçu, des dommages et intérêts envers l'acheteur[247]. S'il est admis le contraire, il ne devra dans ce cas que la restitution du prix, ainsi que les frais occasionnés par la vente[248]. Quant à l'action en garantie, elle doit être intentée dans un délai de deux ans, à compter de la découverte du vice[249].

94. Aux Comores, le vendeur répond aux mêmes obligations qu'en droit français, à savoir, l'obligation de livraison et de conformité (a), et l'obligation de garantie (b)[250].

a) Obligation de livraison et de conformité

95. Le vendeur doit livrer la marchandise, ainsi que les documents y afférents dans les conditions prévues dans le contrat[251]. A défaut de précision en termes de délais

[240] Art. 1610, code civil.
[241] Aix-en-Provence, 27 nov. 2014, n° 2014/491.
[242] Ibid.
[243] Art. 1611, code civil.
[244] Art. L. 211-12, ordonnance 2005.
[245] Com. 1er déc. 1970, DMF 1971. ; Com. 19 mars 2013, D. 2013.835.
[246] Ph. Delebecque, op.cit, n° 170.
[247] Art. 1645, code civil.
[248] Art. 1646, code civil.
[249] Art. 1648, code civil.
[250] Art. 219, OHADA.

et périodes de livraison, le vendeur est tenu de livrer dans un délai raisonnable à partir de la conclusion du contrat[252]. Cela pose le problème de la détermination du délai raisonnable. Sans précision sur le texte, l'on pense que l'appréciation de ce délai raisonnable revient au juge. Si le contrat n'indique pas un lieu précis de livraison, l'obligation du vendeur consiste à mettre la marchandise à la disposition du transporteur s'il est prévu, pour la livrer à l'acheteur[253]. Si aucun transporteur n'est prévu, le vendeur est tenu de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur au lieu de fabrication, au lieu de stockage, ou encore au lieu où le vendeur a son principal établissement[254]. L'article 221 stipule que si le vendeur est tenu de prendre les dispositions pour le transport, il doit conclure les contrats nécessaires pour que ce transport soit effectué jusqu'au lieu prévu avec l'acheteur, et ce, par les moyens de transport appropriés et selon les conditions d'usage. S'il n'est pas obligé de souscrire une assurance de transport, il doit quand même fournir à l'acheteur, à la demande de celui-ci, tous renseignements dont il dispose qui sont nécessaires à la conclusion de ce contrat d'assurance[255].

b) Obligation de garantie.

96. La garantie ne joue que lorsque le défaut caché de la chose diminue tellement son usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise ou en aurait donné un moindre prix s'il l'avait connu[256]. Ici, contrairement au droit français, les clauses limitatives de garanties sont admises, mais doivent être connues et acceptées par l'acheteur lors de la conclusion du contrat[257]. C'est la liberté contractuelle qui prime. L'on pourrait craindre des positions dominantes pour les ventes entre particuliers et professionnels : dans ces ventes, l'acquéreur, particulier, peut se laisser abuser par le vendeur professionnel, réputé connaitre les vices caché des biens qu'il vend. Dans ces contrats de ventes également, il arrive que l'acquéreur ne puisse qu'adhérer aux conditions du contrat. L'on verrait mal par contre, la réalisation d'un contrat de vente de navire par un acheteur particulier. Ce type de contrat se conclut entre

[251] Art. 222 et 223, OHADA.
[252] Ibid., art.. 222, al. c.
[253] Ibid., art. 220, al. a
[254] Ibid., art. 220, al. b.
[255] Art. 221. OHADA.
[256] Ibid., art. 231.
[257] Art. 232. OHADA.

professionnels, censés être compétents en la matière. Le texte n'a pas prévu des sanctions en cas de manquements à ces obligations. Quant à l'action en garantie, le texte ne dit aucun mot. L'on pense qu'en cas de litiges sur les points non prévus par le texte, la charge reviendrait aux juges de fond. L'acheteur répond également à son engagement.

(2) Obligation de l'acheteur

97. La principale obligation de l'acheteur est de payer le prix convenu. Ce paiement doit être fait au jour et aux lieux réglés par la vente[258]. S'il n'a rien été réglé à cet égard lors de la vente, l'acheteur doit payer au lieu et dans le temps où doit se faire la délivrance[259]. En plus de cette obligation principale, l'acheteur doit également payer les intérêts du prix de la vente jusqu'au paiement lorsque : il est convenu dans le contrat ; la chose vendue est livrée, ou lorsque l'acheteur a été sommé de payer[260].

Le vendeur a pour le paiement du prix, les garanties du droit commun. Il peut retenir le navire jusqu'au paiement ; il peut intenter l'action en résolution des articles 1654 et 1184 du code civil[261]. En plus de ces garanties, le vendeur peut se protéger en se faisant constituer une hypothèque[262].

98. En droit comorien, l'acheteur doit, en plus de l'obligation du paiement du prix dans les conditions prévues par le contrat (a), prendre livraison de la chose vendue (b)[263].

a) Paiement du prix.

99. L'obligation du paiement du prix comprend toutes les mesures, y compris l'accomplissement de toutes les formalités destinées à permettre le paiement du prix prévu par le contrat ou par les lois et les règlements[264]. Si l'acheteur n'est pas tenu

[258] Art.1650. C. civil.
[259] Ibid., art. 1651.
[260] Ibid., art.1652.
[261] Sentence CAMP n° 1159, DMF 2010.227.
[262] Ph. Delebecque, op.cit, n° 171.
[263] Art. 233. OHADA.
[264] Ibid.

de payer le prix en un autre lieu particulier, il doit payer le vendeur : à l'établissement de celui-ci, ou si le paiement doit être fait contre la livraison de la chose vendue ou la remise des documents, au lieu prévu pour cette livraison ou cette remise[265]. L'acheteur est tenu de payer le prix à la date fixée au contrat, sans aucune demande ou autre formalité de la part du vendeur[266].

b) Prise de livraison

100. L'obligation de prendre livraison consiste pour l'acheteur : à accomplir tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui pour permettre au vendeur d'effectuer la livraison, et à prendre possession[267]. Sans plus de précisions, « l'acte raisonnable » soulève souvent des difficultés. Ces difficultés reviennent généralement aux juges de fond. Quant au paiement du prix, le vendeur peut retenir la chose vendue jusqu'à ce qu'il ait obtenu de l'acheteur le paiement du prix convenu et le remboursement de ses dépenses de conservation[268]. Le CMMC lui accorde également un privilège, qui est de premier rang[269], énuméré à l'article 128. Le vendeur peut également se protéger par une hypothèque, mais celle-ci passe après le privilège[270].

Une fois la vente faite, elle doit être publiée pour être opposable aux tiers.

101. **Publicité de la vente**. Il résulte des articles 92 et 93 du décret du 27 octobre 1967, modifiés par le décret du 9 novembre 2011[271] (art. L. 5114-4 et 5, code des transports), que la vente de navire n'est opposable aux tiers qu'à partir du moment où elle est inscrite sur le fichier des navires au bureau des douanes compétent. Ainsi, l'acquéreur fait opérer la mutation en douane (infra, n° 109) et arrête par ce fait, le cours des inscriptions hypothécaires grevant le navire. Mais la loi du 19 février 1949, ayant reconnu aux créanciers privilégiés un droit de suite au navire, il a été nécessaire d'organiser une publicité de la vente destinée à arrêter l'exercice de ce droit. L'acquéreur doit faire une publication au bulletin officiel des annonces commerciales. Par ce chef, deux mois après la publication de l'acte de transfert

[265] Art. 237. OHADA.
[266] Ibid., art. 239.
[267] Ibid., art. 240.
[268] Ibid., art. 241.
[269] Art. 129. CMMC.
[270] Ibid.
[271] D. n°2011-1485 du 9 novembre 2011 - art. 1 (V).

volontaire de la propriété, les privilèges sont éteints[272]. Comme la loi accorde des privilèges pour les créances très importantes et de nature extracontractuelles, la publication de la vente, bien que requise pour arrêter les droits de suite, se fera toujours dans la pratique[273].

102. Aux Comores, pour que la vente du navire soit opposable aux tiers, elle doit être publiée au registre national de la flotte, tenu par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[274]. Le droit comorien accorde un droit de suite aux créanciers privilégiés et hypothécaires[275]. Sauf qu'ici, aucune forme particulière de publicité n'est prévue pour l'extinction des privilèges ou la purge des hypothèques. Dans le premier cas, les privilèges expirent dans un délai de un an[276] et s'éteignent deux mois après la publication de la vente au registre national de la flotte[277]. Dans le deuxième cas, l'acquéreur du navire qui veut se couvrir des droits de suites des créanciers hypothécaires, doit, trois mois avant le paiement du prix de la vente, notifier à l'Agence Nationales des Affaires Maritimes, et se déclarer prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix du navire sans distinction des dettes exigibles et non exigibles[278]. La publicité de la vente du navire diffère de la publicité du statut du navire.

Section 2 : Publicité du statut du navire

103. La publicité de la propriété des navires a été organisée pour des considérations de droit public par le décret du 29 vendémiaire an II[279]. Pour cette loi, le navire français doit appartenir à des français. Pour cela, il était indispensable de vérifier administrativement la transmission de la propriété du navire. Cette publicité officielle, selon les termes de Delebecque[280], donne à la propriété des navires un statut juridique particulier. Elle doit être faite en respectant certaines conditions. Ainsi, dans cette section, l'on verra qu'elle doit être écrite (§ 1) et tenue dans un fichier (§

[272] Art. L. 5114-19, 3°, code des transports.
[273] Ph. Delebecque, op.cit, n° 172.
[274] Art. 104, CMMC.
[275] Ibid., art. 137 et 155.
[276] Ibid., art. 138.
[277] Ibid., art. 139-3.
[278] Ibid., art. 156.
[279] Ph. Delebecque, op.cit, n° 173.
[280] Ibid.

2). L'inscription dans le fichier donnera lieu à l'acte de francisation (§ 3). En cas de transfert de propriété, elle s'opérera par une mutation en douane (§ 4), faisant l'objet de plusieurs théories (§ 5). Et pour finir, l'on présentera les conséquences de cette publicité (§ 6).

§ 1 Ecrit

104. L'article 10 de la loi de 1967, aujourd'hui, article L. 5114-1, code des transports, stipule, je cite : « tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé est, à peine de nullité, constaté par écrit. L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire ». Cet écrit n'a pas pour unique fin de publicité. Elle permet également d'assurer la sécurité des navires, l'information des tiers et des parties, mais aussi, contrôler la propriété des navires battant pavillon français[281].

105. Aux Comores, l'écrit est également exigé pour tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire immatriculé, à peine de nullité. Il en est de même des contrats d'affrètement conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an, ou ceux, dont l'exécution ou la prorogation peut aboutir à une pareille durée[282]. L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées[283]. Ces mentions sont fixées par décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

§ 2 Registre et fichiers

106. La loi de l'an II avait crée dans les recettes principales des douanes, des registres connus sous l'appellation de « registres de soumissions de francisation ». Pour des raisons de commodités, écrit Delebecque[284], ces registres ont été remplacés par des fichiers, et le décret de 1967[285] a tenu compte de cette réalité en

[281] Com.14 janv. 2004, Bull. civ. IV, n° 9, DMF 2004.723, obs. Mecarelli, RTD com.2004, 845, voyant dans l'art. 10 de la loi de 1967, une loi de police.
[282] Art. 102. CMMC.
[283] Ibid.
[284] Ph. Delebecque, op.cit, n° 174.
[285] Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.

parlant désormais de « fichiers d'inscription ». Ainsi, tous les navires francisés et tous les navires en construction sur le territoire de la République française doivent être inscrits sur un fichier tenu par l'autorité administrative[286], en l'occurrence les recettes principales des douanes. Ces fichiers réalisent une publicité réelle : ils sont tenus non pas par noms de propriétaires (publicité personnelle), mais par noms des navires. Pour chaque navire, il est établit une fiche mentionnant les énonciations propres à identifier le bâtiment, le nom du propriétaire (s'il y a plusieurs copropriétaires, tous leurs noms figurent, avec l'indication du nombre de leurs parts ou de leurs quotas), ainsi que les droits sur le navire[287]. Ces indications sont d'abord tous les actes constitutifs, translatifs ou extinctifs de la propriété ou de tout autre droit réel sur le navire[288] ; les contrats d'affrètement à temps ou coque nue consentis pour plus d'un an[289], les hypothèques, les procès verbaux de saisie, et quelques clauses ou décisions que les tiers ont intérêt à connaitre, par exemple, la clause par laquelle les copropriétaires non gérants s'affranchissent de l'obligation indéfinie aux dettes de la copropriété[290]. Le défaut de mentions d'un acte qui doit figurer sur le fichier est sanctionné par l'inopposabilité de cet acte aux tiers[291]. Pour les hypothèques et les procès verbaux de saisie, l'opposabilité dépend de la publicité qui leur est propre sur le registre des hypothèques[292].

107. Aux Comores, les dispositions du paragraphe précédent sont mentionnées à l'article 104 CMMC (supra, n° 102).

§ 3 Inscription et acte de francisation

108. Pour inscrire le navire dans le registre, le propriétaire fait une demande à la recette des douanes. Il présente à la recette des douanes le certificat de jaugeage de son navire, et déclare qu'il est français, et qu'il est bien le propriétaire du navire. Ces formalités préalables ont pour but, dit Delebecque[293], de dispenser l'administration

[286] Art. L. 5114-2, code des transports.
[287] Ibid., art. L. 5114-3.
[288] Ph. Delebecque, op.cit, n° 174.
[289] Art. L. 5423-2, code des transports.
[290] Ph. Delebecque, op.cit, n° 174.
[291] Ibid.
[292] Ibid.
[293] Ibid., n° 175.

d'une vérification du droit de propriété. Comme les propriétaires de navire sont, en principe, des gens connus et solvables, et que ces biens ont une grande valeur, il n'y a pas à craindre de déclarations inexactes. Sur ce point, la pratique n'a pas révélé d'inconvénient. Le propriétaire présente une caution, et déclare rapporter l'acte qui va lui être délivré, si le navire vient à être vendu, ou s'il vient à périr. Sur la fiche, le navire est indiqué par son nom, sa jauge, son port d'attache. Une place est laissée sur le feuillet du navire pour mentionner les hypothèques éventuelles[294]. Une fois la déclaration faite, l'administration délivre au propriétaire l'acte de francisation, qui est une copie du registre des soumissions de francisation. Cet acte figure parmi les papiers de bord. L'acte de francisation indique que le navire est français. Il établit également qu'il est la propriété d'une personne déterminée. Toutes ces règles s'appliquent également aux navires de plaisances[295].

§ 4 Mutation en douane

109. Le transfert de la propriété du navire se traduit par l'inscription sur le fichier, du nom du nouveau propriétaire, et la délivrance d'un nouvel acte à celui-ci, ou du moins, le changement de nom sur l'acte. Cette formalité s'accomplit par la présentation de l'acte de vente[296]. Voila pourquoi l'acte écrit est indispensable comme premier élément de publicité. Etant accomplie à la recette principale des douanes, la formalité porte le nom de mutation en douane. Depuis, le système a parfaitement fonctionné. Il n'y a jamais eu aucune contestation sur la propriété d'un navire[297]. Toutefois, le rôle de la mutation en douane a été discutée en doctrine, et l'expression est devenue inappropriée depuis que la loi autorise la publication d'autres actes que les ventes ou plus généralement, que les transferts de droits réels sur le navire[298].

[294] Ph. Delebecque, op.cit, n° 175.
[295] T.com. Marseille 20 sept. 1978, Rev. Scapel 1978.54.
[296] Ph. Delebecque, op.cit, n° 176.
[297] Ibid., n° 177.
[298] Ibid.

§ 5 Nature de la publicité

110. Plusieurs théories ont été soutenues. Une théorie ancienne nous enseigne que la mutation en douane ne serait qu'une simple formalité administrative, qui n'aurait aucune influence sur le droit privé. Ça serait d'ailleurs la raison qui ferait que le code de commerce n'en parle pas, et décidait que le transfert de propriété se ferait par le contrat de vente. Cette théorie est abandonnée : si la propriété avait été transférée, et que le navire puisse voyager en ayant à bord un acte de francisation indiquant un autre propriétaire, il y aurait eu deux propriétaires, l'un pour le vendeur, l'autre pour les tiers. Cette solution n'est pas admissible, écrit Philippe Delebecque[299]. Pour une deuxième théorie, la mutation en douane doit être comparée à la transcription des immeubles, telle que résultait de la loi de 1855. La propriété étant alors transférée par la seule convention des parties, mais que la mutation en douane était indispensable pour l'opposabilité aux tiers (Lyon-Caen et Renault). La théorie était difficile à suivre : l'origine des règles est différente. La règle relative au navire vient de la loi de l'an II, qui est une loi sur la nationalité. Enfin, la sanction n'est pas la même. La loi de 1855 indique les tiers pouvant se prévaloir du défaut de transcription : la catégorie des tiers qui peuvent se prévaloir du défaut de publicité est plus large pour les navires. Pour une troisième théorie, la mutation en douane réalise un système beaucoup plus perfectionné que la transcription, qui ne peut être comparé qu'au système des livres fonciers (Danjon, Ripert, Rodière). Selon cette doctrine, c'est la vérification pour l'Etat du titre de propriété. Un certificat est délivré officiellement à une personne reconnue propriétaire. L'inscription au registre fait foi à l'égard des tiers qu'une personne est propriétaire du bien. La force probante du livre foncier va jusqu'à déclarer que tout droit acquis sur la foi du registre foncier, est véritablement acquis, même si celui qui l'a consenti n'était pas le propriétaire[300]. Une quatrième théorie est intermédiaire aux deux précédentes. L'article 93 du décret du 27 octobre 1967 (art. L.5114-5 code des transports), précise que les actes soumis à publicité ne sont pas opposables aux tiers tant qu'ils ne sont pas inscrits sur la fiche matricule. Cet article soutient la théorie selon laquelle la publicité de l'état des navires est destinée, en droit privé, à opposer aux tiers le transfert de la propriété. Toutefois, le défaut de publicité entraine une inopposabilité plus large que dans le

[299] Ph. Delebecque, op.cit, n° 177
[300] Ibid.

domaine de la publicité foncière, à la fois par la catégorie des personnes qui peuvent s'en prévaloir, et par le défaut de preuve contraire. Ainsi, à la différence de la publicité foncière, telle qu'elle résulte aujourd'hui du décret du 4 janvier 1955, article 30-1°, modifié par l'ordonnance de 2010[301], les tiers qui peuvent se prévaloir de l'inopposabilité sont sans restriction : il s'agit de toute personne intéressée, notamment les créanciers, même chirographaires du vendeur ou du propriétaire du navire, à condition de publier le droit du créancier si celui-ci est soumis à la publicité. La catégorie des tiers est aussi large que ce qui est stipulé à l'article L. 123-9 du code de commerce. Ce dernier stipule que l'inopposabilité n'est pas applicable, si « les assujettis établissent qu'au moment où ils ont traité, les tiers en cause avaient connaissance des faits et actes dont il s'agit ». Une telle restriction, faute de figurer dans le texte maritime, semble-t-il, ne peut être admise pour les actes concernant le navire.

Au fond, le mécanisme ressemblant le plus à l'inopposabilité des tiers est celui de l'article 941 du code civil en matière de publicité de donations et substitutions. En effet, dans ce texte, comme dans le texte maritime, la catégorie des tiers qui peuvent se prévaloir du défaut de publicité est très large : il s'agit de toute personne ayant un intérêt (art. 941), les créanciers. En plus, « le défaut de publication ne pourra, selon Delebecque[302], être suppléé ni regardé comme couvert par la connaissance que les créanciers ou les tiers acquéreurs pouvaient connaitre par d'autres voies que celle de la publicité ». Dans un arrêt du 11 novembre 2007[303], la Cour de cassation a décidé qu'une présomption simple s'attachait aux mentions de la fiche matricule du navire, comme d'ailleurs aux mentions de l'acte de francisation.

§ 6 Conséquences de la publicité

111. En droit maritime, la vente transfert la propriété au point de vue des risques, mais au regard des tiers, ce transfert de propriété ne se fait qu'après la mutation en douane[304]. Ici, par tiers, l'on entend toutes les personnes intéressées. La mutation

[301] Ordonnance n°2010-638 du 10 juin 2010 - art. 14.

[302] Ph. Delebecque, op.cit, n° 177
[303] DMF 2008.27, obs. P. Bonassies.
[304] Ph. Delebecque, op.cit, n° 178.

en douane produit tous les effets de la transcription, c'est-à-dire que s'il y a conflit entre deux acquéreurs, le premier à faire la mutation en douane l'emporte[305]. Si c'est un conflit entre acquéreur et un créancier hypothécaire, c'est le premier qui l'emporte si le deuxième n'a pas inscrit son hypothèque avant la mutation en douane[306]. Cette règle souffre d'une exception : on admet en matière foncière que les tiers, qui ont frauduleusement publié leur droit à la hâte, ne peuvent pas se prévaloir de leur diligence. Sous le bénéfice d'une plus grande précision, l'exception est certaine, dit Delebecque : *fraus omnia corrumpit (la fraude corrompt tout).* La même raison de morale doit s'imposer en matière maritime. En plus, celui qui traite avec le propriétaire inscrit dans le registre doit être considéré comme ayant traité avec le véritable propriétaire : l'inscription a une force probante absolue. La résolution de la vente n'est pas opposable, et ce, malgré son caractère rétroactif, aux sous-acquéreurs ou aux créanciers hypothécaires qui ont acquis leurs droits de l'acquéreur après la mutation en douane, et avant le jugement prononçant la résolution. Les tiers ne connaissent comme propriétaire que celui inscrit dans le registre[307]. Enfin, l'on peut se demander si la propriété du navire peut être acquise par prescription. Dans certains pays de livres fonciers, la prescription est admise. En droit français, le code de commerce interdit au capitaine de prescrire la propriété du navire (art. 430, c. de commerce). A contrario, aucun texte n'interdit d'appliquer la prescription de trente ans[308]. La prescription n'est qu'une théorie, étant donné le délai nécessaire pour prescrire et la durée relativement courte de la vie d'un navire.
En tant que composante principale, sinon exclusive du patrimoine de l'armateur, le navire peut être pour l'armateur, un bon moyen de crédit, un gage pour les créanciers. C'est l'objet du troisième chapitre.

Chapitre 3. Navire, élément de patrimoine et de sureté

112. Elément de grande valeur pour l'armateur, le navire est aussi un objet de convoitise pour les créanciers de l'armateur. Ainsi, l'armateur peut se servir de son navire, même en construction, pour contracter un crédit, soit pour financer la construction ou son exploitation, soit pour faire face à d'autres charges. Les

[305] Ph. Delebecque, op.cit, n° 178 .
[306] Ibid.
[307] Civ. 3ème, juin 1863, s. 1863, 1. 297 : Rouen 29 mai 1935, s. 1935, 2, 225, note Rousseau.
[308] Civ. 18 janv. 1870, DP 1870, 1, 127, s.1870, 1, 145, note Labbé.

créanciers de l'armateur voudront bien se rassurer du paiement de leurs créances, et demanderont à leurs débiteurs (armateurs, propriétaires) des garanties de paiement. Généralement, ils demandent des hypothèques sur le navire, que leurs créances soient privilégiées ou encore que le navire puisse être transféré temporairement aux créanciers jusqu'au recouvrement de la créance. Pour favoriser l'octroi de crédits aux constructeurs et exploitants de navire, les législations internationales et nationales accordent des droits aux créanciers, permettant ainsi à ces derniers de se rassurer de la couverture de leurs créances. Dans ce chapitre, l'on présentera d'abord, le crédit du navire et ses nouvelles formes (section 1), ensuite, les suretés maritimes (section 2), et enfin, les droits des créanciers sur le navire (section 3).

Section 1. Crédit du navire et ses nouvelles formes

113. Le navire, comme tous les biens composants le patrimoine d'une personne juridique, se valent pour ses créanciers hormis le cas où des suretés particulières grèvent tels ou tels biens[309]. En d'autres termes, le créancier qui consent un prêt à un débiteur, a un droit de gage général sur les biens de son débiteur.

Le propriétaire ou l'armateur qui fait un crédit pour le navire, le fait généralement pour la construction ou pour son exploitation[310]. A chaque crédit correspond à des périodes et à des technologies propres. Ainsi, à l'époque de la codification napoléonienne, les armateurs avaient recourt au prêt à la grosse (§ 1), alors qu'aujourd'hui, ils se font financer par d'autres formes de crédit (§ 2).

§ 1 Prêt à la grosse aventure

114. Le prêt à la grosse aventure remonte de très longues années. Le code de commerce de 1807 se contente de reproduire les dispositions de l'ordonnance de la Marine de 1681. Les textes anciens en traitaient plus longuement encore, dit Delebecque[311], et l'on a pu trouver des traces dans l'antiquité grecque, avant même que le droit romain n'exprime les règles juridiques fondamentales sous l'appellation

[309] Art. 2285, code civil.
[310] K. Oilleau, Le crédit tiré du navire, PUAM, 2010, n° 290.
[311] Ph. Delebecque, op.cit, n° 181.

de « *nauticum foenus* »[312]. En 1808, pour ne pas dire avant, le prêt à la grosse est un contrat aléatoire par lequel un capitaliste apporte de l'argent dans une expédition maritime, dans l'espoir d'être remboursé et d'en tirer profit en cas de succès de cette expédition. C'est ce profit escompté que l'on appelle prime à la grosse ou simplement, profit maritime[313]. Le prêt à la grosse aventure ou prêt à retour de voyage, ou encore prêt de grosse, était très important et très utilisé. Il remplissait des fonctions et répondait à certaines conditions (A). Comme tout contrat, le prêt à la grosse produit également ses effets (B).

A) Fonctions et conditions du prêt à la grosse

115. **Fonctions**. Le prêt à la grosse est d'abord un contrat d'association : le préteur prend un intérêt dans une expédition où il court le risque de perdre son apport en cas d'échec de l'expédition[314]. Il est ensuite un crédit : le prêt à la grosse est pour l'armateur ou son représentant, un moyen de se procurer l'argent nécessaire pour entreprendre et suivre son expédition. Enfin, il est une assurance : l'armateur ou son représentant reçoit de l'assureur la somme convenue en cas de sinistre, avant même qu'un sinistre ne survienne. En quelque sorte, c'est une assurance où le capital est payé d'abord, et remboursé ensuite si le sinistre n'a pas eu lieu. Ce qui est contraire à la police d'assurance normale : ici, la somme n'est payée qu'après la survenance d'un sinistre couvert.

116. **Conditions**. Pour être valable, le prêt à la grosse doit satisfaire plusieurs conditions. Il doit d'abord donner lieu à un écrit, appelé billet de grosse. Ce billet doit contenir certaines mentions, mais comme il n'est exigé que pour preuve, il peut être suppléé par l'aveu ou le serment. Conclu en France, le prêt à la grosse doit être enregistré dans les dix jours de sa date de conclusion, à peine pour le préteur de perdre son privilège[315]. Au départ, le prêt ne peut pas être conclu que par le propriétaire du navire ou son capitaine, lorsque ce dernier reçoit un mandat exprès. En cours de voyage, le capitaine peut le faire sans mandat, et ce, dans sa mission générale de pouvoir engager le navire, et même sa cargaison, pour un emprunt

[312] Ph. Delebecque, op.cit, n° 181
[313] Ibid.
[314] Ibid.
[315] Ibid., n° 182.

destiné à l'un ou à l'autre de ces deux éléments. Lorsque le capitaine engage un emprunt pour la cargaison, écrit Delebecque, il agit comme représentant des chargeurs[316].

Ensuite, le prêt ne peut être conclu pour une valeur supérieure à celle de la chose affectée, ce qui est normal, sinon, l'emprunteur souhaiterait que l'incident survienne, ce qui est contraire aux principes des assurances. Lorsque le prêt consenti excède la valeur du navire, le prêt est nul s'il y a eu fraude du constituant[317]. Si cela est dû à une erreur du constituant, celui-ci doit tout simplement rembourser l'excédent. Enfin, l'on conclue qu'il ne peut pas y avoir plusieurs prêts à la grosse pour un seul navire, à moins que le total des prêts ne dépasse la valeur du navire[318]. De même, il ne peut pas y avoir prêt à la grosse et assurance en même temps, sauf à la condition précédente. Autrement, l'on pourrait penser que le capitaine puisse contracter un prêt en cours de route, alors que le navire est déjà assuré pour toute sa valeur. Une fois conclue, le contrat de prêt à la grosse n'est pas en reste, il produit ses effets.

B) Effets du prêt à la grosse

117. Les effets se distinguent selon que le sinistre est survenu ou non. Dans le premier cas, lorsque le sinistre est couvert par le contrat, et si le navire périt entièrement, l'emprunteur est dispensé de tout remboursement. L'obligation de l'emprunteur était conditionnée, et la survenance du sinistre fait disparaitre son obligation. Cela est un principe, nous dit Delebecque, car le remboursement est dû si les dommages sont arrivés par le vice de la chose ou lorsqu'ils ont été causés par le fait de l'emprunteur[319]. Quand le navire arrive à bon port en subissant des avaries, l'on pourrait être tenté de dire que l'emprunteur aurait droit aux remboursements, sauf que le code de commerce décide autrement : « les avaries simples sont à la charge du préteur ». Cependant, si le navire a une plus grande valeur que la somme prêtée, on appliquera la règle proportionnelle. Ainsi, pour un navire valant deux cent millions d'euros et affecté à un prêt de cent millions, s'il subit une avarie de quarante

[316] Ph. Delebecque, op.cit, n ° 182.
[317] Ibid.
[318] Ibid.
[319] Ibid., n° 183.

millions, le préteur y contribuera à concurrence de vingt millions. L'emprunteur se verra dans l'obligation de rembourser les vingt millions d'euros au prêteur.

118. Au cas où le sinistre n'a pas eu lieu, c'est une situation classique de prêt simple. L'emprunteur doit alors au prêteur, d'une part, le remboursement de la somme empruntée, et d'autre part, le profit maritime au taux convenu. Ce taux était généralement élevé par rapport aux taux ordinaires, et l'on peut comprendre à travers le risque que prend le prêteur. Des taux de 50, voire 60% étaient pratiqués[320]. Il est vrai que des taux nettement moins élevés étaient pratiqués ailleurs. Ce prêt que consent le prêteur à l'emprunteur était garanti par un privilège dont le rang était différent, selon qu'il était du fait du capitaine en cours de route, ou du propriétaire avant le départ. Dans le premier cas, il était au 7ème rang dans l'énumération de l'article 191du code de commerce, alors que le second n'était qu'un 9ème rang. Avec le temps, le prêt à la grosse s'est trouvé dépasser, et d'autres formes de crédits apparaissent.

§ 2 Nouvelles formes de crédit

119. **Genèse et Plan**. Chaque chose a son temps. Le prêt à la grosse et les privilèges afférents au dernier voyage du navire adaptaient le crédit à l'économie des transports maritimes en 1808. A cette époque, la majorité des armateurs étaient constitués par des individus propriétaires d'un ou deux navires faisant naviguer des tramps. A l'époque de la marine à voile, un navire de long courrier ne faisait qu'un voyage par an[321]. Aujourd'hui, les navires appartiennent en majorité à des groupes qui détiennent plusieurs navires et de grands capitaux, mais dans lesquels, la mère n'est pas en principe responsable des dettes de ses filiales. Les navires sont donc affectés à des services réguliers, sinon, continus, et naviguent ainsi sans interruption, suivant des plans de navigations définis. Les navires en acier, solides, rendent les expéditions maritimes moins risquées. Ces changements dus notamment aux évolutions technologiques en matière de construction et d'exploitation navale, font que l'armateur n'a pas à recourir à un crédit de taux très élevés alors que les risques couverts ont fortement diminué. L'organisation des crédits n'est pas la même qu'en

[320] Ph. Delebecque, op.cit, n° 183.
[321] Ibid., n° 185.

1808. Les compagnies de navigation tirent leur crédit de leur image et de leur réputation commerciale. Dans ces changements, l'on notera l'intervention de l'Etat en tant que distributeur de crédit. Pour les grandes entreprises en difficultés, l'Etat intervient par des renflouements, des prises d'intérêts, ou encore, par des garanties d'obligations émises dans le public[322]. Pour les petites entreprises, l'Etat a favorisé la création de sociétés de crédit-mutuel et de coopérative maritime, qui, grâce à ses avances, peuvent consentir à leurs membres des prêts à taux réduits, quoi que, ces prêts étaient subordonnés à la constitution d'hypothèques[323]. La création de l'hypothèque maritime en 1874, reformée en 1949 et reprise en 1967, a partiellement réalisé l'essor escompté, mais n'a pas résolu la question de l'insolvabilité de l'armateur. Le navire hypothéqué était toujours resté aux mains des armateurs, et pendant ce temps, les créanciers de l'armateur, continuent à courir le risque d'insolvabilité. L'on pense notamment au navire affrété au long cours, et qui périt en pleine mer. A cela, s'ajoute la limitation de responsabilité de l'armateur (infra, n° 279 et s) par la création d'un fond de limitation, qui, cette fois, ne s'agit pas d'un risque d'insolvabilité, mais plutôt d'un risque de perte d'une partie du capital des créanciers. Ces changements s'accompagnent de gros besoins de financement de la part des industries maritimes pour faire face à ces évolutions. Soucieuses de pouvoir recouvrir leurs créances, les créanciers font recours à de nouveaux instruments de crédits. Certains de ces instruments transfèrent la propriété du navire aux créanciers tout en laissant l'usage aux armateurs. Et dans tous les autres cas, ces nouveaux instruments sont plus rassurants pour les créanciers. Ainsi, dans ce paragraphe, l'on présentera le *lease back* (A), la fiducie (B) et le crédit-bail (C).

A) *Lease back* (cession-bail)

120. Le *lease back* est : « une technique de crédit dans laquelle l'emprunteur, par une vente dont le prix représente le montant du prêt, transfère dès l'origine au prêteur, la propriété d'un bien offert en garantie, et conserve le bien à titre de locataire, tout en le rachetant progressivement, en vertu d'une promesse unilatérale de vente jointe au bail qui accompagne la vente initiale[324]. Le procédé consiste à

[322] Ph. Delebecque, op.cit, n° 186.
[323] Ibid.
[324] K. Oilleau, Le crédit tiré du navire, PUAM, 2010, n° 424.

transférer la propriété du bien acheté au créancier ». La cession-bail recourt à trois types de mécanismes contractuels entre les deux mêmes parties : la vente, le bail et la promesse unilatérale de vente. Le but de l'opération consiste à transformer les immobilisations d'une entreprise en fonds disponibles, sans que l'entreprise soit obligée de se dessaisir des biens mobilisés. En pratique, la technique consiste pour une entreprise à vendre un investissement déjà réalisé à un établissement financier, qui le lui mettra aussitôt en location en vertu d'un contrat de crédit-bail. Pour le locataire, les loyers versés correspondent à l'amortissement du bien et à l'intérêt de l'avance consentie par la société de crédit bail. Le prix de rachat doit tenir compte des loyers versés[325]. La technique est d'une utilité rare en matière maritime, mais elle s'est déjà présentée. Il s'agit du Groupe Bolloré technologies qui voulait se procurer de la trésorerie pour financer ses projets, en l'occurrence, faire face à son endettement et racheter Delmas. L'avance faite par les partenaires financiers sera d'une valeur estimée du bien qui tiendra compte de la valeur du navire sur le marché[326]. Dans les années 1990, le groupe Bolloré Technologies a mis en vente une partie de sa flotte, onze, sur ses quarante navires, aux partenaires financiers du groupe. Et ce, pour faire face à un endettement important dû en raison d'un désastreux retournement de conjoncture du secteur du transport maritime et au rachat de Delmas[327]. Le montage consistait à déconsolider la flotte en réalisant une forme de *lease back* pour réduire la dette[328]. Le procédé consistait à céder quelques actifs non stratégiques. L'opération reposait sur onze navires, sur les quarante que comptait le groupe, repris par un pool de banques françaises. Pour réaliser ce projet, chaque navire affecté à l'opération a été transféré à une société ad hoc contrôlée par un pool de banques. Outre, le montage prévoyait un contrat de location de longue durée (entre 7 et 8 ans, selon les navires), conclu entre chaque société propriétaire de navire et l'armateur. Enfin, une promesse unilatérale de vente entre les nouveaux propriétaires et l'armateur est insérée. Cette dernière permet à l'armateur de réintégrer les navires cédés dans son patrimoine par le biais de l'option de rachat. Par ce mécanisme, tout en cédant une partie de sa flotte, l'armateur conservait la maitrise de la gestion des navires. A ce titre, les dispositions du droit maritime

[325] K. Oilleau, op.cit.
[326] E. Du Pontavice, « le développement des autres garanties du crédit maritime », in Le centenaire de l'hypothèque maritime en France, Rencontre internationale des 12 et 13 décembre 1974 organisée par l'AFDM et le crédit naval-CMAF, vol.2, p. 75.
[327] K. Oilleau, op.cit, n° 424.
[328] Ibid.

complétaient le dispositif. En effet, les sociétés auxquelles les propriétés des navires avaient été transférées, étaient constituées en copropriété maritimes, de sorte que les quirats de chacune étaient détenus par les établissements bancaires participant à l'opération et le groupe Bolloré Technologies[329]. Ce dernier bénéficiait du statut du gérant quirataire, ce qui lui laissait la maitrise complète des navires, tout en le rendant responsable de la gestion et porteur des risques liés[330].

B) Fiducie

121. La fiducie n'est pas une institution inconnue en droit français[331]. Mais c'est la loi de 2007[332] qui l'institue, créant dans le code civil, les articles 2011 à 2031. Une ordonnance de 2009[333] apportant quelques mesures, crée également dans le code civil les articles 2367 à 2372-5. La fiducie est définie comme étant, je cite : « l'opération par laquelle un ou plusieurs constituants transfèrent des biens, des droits ou des sûretés, ou un ensemble de biens, de droits ou de sûretés, présents ou futurs, à un ou plusieurs fiduciaires qui, les tenant séparés de leur patrimoine propre, agissent dans un but déterminé au profit d'un ou plusieurs bénéficiaires[334] ». le bénéficiaire peut être également le constituant ou le fiduciaire[335], notamment dans l'hypothèse de la fiducie garantie, selon que l'obligation du débiteur sera remplie ou non à l'échéance du contrat[336]. La fiducie française peut remplir deux principales fonctions : elle peut être un outil de gestion, mais aussi, un instrument de garantie[337].

[329] K. Oilleau, op.cit, n° 424.
[330] Ibid.
[331] Remonte à la doctrine : la thèse de Clause Witz, la fiducie en droit français, éd. Economica, 1981. Thèse qui a fait grand bruit, car son auteur démontre l'existence de crypto-fiducies innommées dans le droit positif et prône une consécration de la fiducie en général ; quelques années plus tard, en 1984, un important colloque se tient à Luxembourg, qui est entièrement dédié aux opérations fiduciaires. Vient ensuite, Une loi du 12 juin 1980 consacre la réserve de propriété qui, comme la propriété fiduciaire, est une propriété finalisée et temporaire. Puis, une loi du 2 janvier 1981, dite Loi Dailly, consacre la cession de créances professionnelles à titre de garantie, donc une forme de fiducie-sûreté. Egalement, Deux lois des 13 juillet 1979 et 23 décembre 1988 instituent les fonds communs de placement et les fonds commun de créance, organismes de placement collectifs en valeurs mobilières qui sont une forme de fiducie-gestion. Enfin la loi du 23 décembre 2006 portant réforme des successions crée le mandat à effet posthume, qui permet au de cujus de dessaisir de ses héritiers de la gestion des biens héréditaires en la confiant à un tiers, ce qui est une forme de fiducie-gestion.
[332] Loi n° 2007-211 du 19 février 2007 instituant la fiducie.
[333] Ordonnance n° 2009-112 du 30 janvier 2009 portant diverses mesures relatives à la fiducie.
[334] Art. 2011, code civil.
[335] Art. 2016, code civil
[336] K. Oilleau, op.cit, n° 427.
[337] Ibid.

Un des intérêts de la loi est de permettre à un constituant d'avoir recours à la fiducie pour constituer une garantie[338]. Pour ce faire, le débiteur-constituant doit transférer à son créancier-fiduciaire, à titre de sureté, la propriété d'un bien. Le créancier s'engage à rétrocéder le bien au débiteur, et ce, après exécution de l'obligation garantie. Schématiquement, la fiducie s'inscrit à priori dans un rapport triangulaire entre le constituant, le fiduciaire et le bénéficiaire. Le premier (toute personne physique ou morale), transfère des droits patrimoniaux au second (banque, assurance ou avocat), qui les détient en vue de réaliser une opération déterminée, en faveur du troisième (tiers ou une des deux premières parties : constituant ou fiduciaire). La fiducie présente un intérêt particulier en droit maritime. Elle permet au constituant, ici l'armateur, de céder provisoirement à un établissement bancaire, un ou plusieurs navires lui appartenant afin d'obtenir des fonds pour répondre aux besoins de l'entreprise. Ici, le bénéficiaire est soit l'armateur, s'il honore à son obligation au terme du contrat, soit la banque, en cas de défaillance de l'armateur. Dans ce dernier cas, si la valeur du navire est supérieure à la dette exigible, la banque doit rembourser la différence à l'armateur[339]. Il est donc important, et les parties ont intérêt à prévoir dans le contrat une clause, qu'en cas de défaillance de l'armateur-constituant, il devra être procédé à une évaluation de la valeur du navire mis en fiducie, afin de s'assurer que le créancier-bénéficiaire ne s'enrichisse. La clause doit prévoir également le remboursement de la soulte à l'armateur, s'il y a lieu[340]. La fiducie peut procurer des avantages aux opérateurs maritimes en matière de sureté. D'une part, le créancier bénéficie de l'exclusivité de la propriété mise en sureté, ce qui n'est pas le cas des suretés traditionnelles, notamment, l'hypothèque maritime. D'autre part, en dehors de quelques limites imposées par la loi, la fiducie laisse une large place à la liberté contractuelle. Cette marge de manœuvre laissée aux contractants fiduciaires leur permet de régler des problèmes spécifiques à la propriété des navires. Ainsi, sachant que l'aliénation fiduciaire aboutit à une situation équivalente à celle d'une vente[341], la signature du contrat emporte en principe, transfert de la propriété du navire au créancier-fiduciaire, et, corrélativement, met à la charge du débiteur-constituant, une obligation de délivrance. Or, dans une opération de crédit maritime, il n'est pas nécessairement

[338] Art. 2372-1, code civil.
[339] Art. 2371, al.3, code civil.
[340] K. Oilleau, op.cit, n° 427.
[341] F. Barriere, « la fiducie, commentaire de la loi du 19 février 2007», Bull. Joly Sociétés, 2007, n° 20.

dans l'intérêt de la banque d'entrer en possession du navire dès l'origine. Pour la banque, il s'agit surtout d'assurer le crédit d'un droit réel attaché au navire, pouvant être mis en œuvre en cas de défaillance du débiteur. Outre, l'armateur-constituant fera le nécessaire pour continuer à disposer du navire afin que les fruits de l'exploitation de celui-ci contribuent en partie à payer sa dette. Cette liberté contractuelle laissée aux cocontractants permet à ces derniers de recourir au droit des obligations, stipulant la conservation du navire à l'armateur-constituant sous certaines conditions, ou bien en recourant au droit maritime, en greffant au contrat de fiducie un affrètement à temps de longue durée, permettant au créancier-fiduciaire de louer le navire au débiteur-constituant, et de ce chef, se décharger d'une partie de ses responsabilités[342]. Enfin, un des effets réels de la fiducie réside dans la séparation des patrimoines, le patrimoine propre du créancier-fiduciaire et celui transféré via la fiducie. Cette propriété nouvelle créée au profit du fiduciaire, correspond à un nouveau type de propriété, car si elle semble avoir tous les attributs d'une propriété ordinaire, elle s'avère une « propriété modelée par la finalité pour laquelle elle lui a été transférée[343] ». Toutefois, dans la mesure où la propriété fiduciaire n'a pas vocation à rester éternelle aux mains du créancier, puisqu'elle est vouée à restitution, sa protection s'imposait pour permettre au bénéficiaire d'en profiter le moment venu. La pratique maritime n'a pas encore révélé d'exemple de fiducie-garantie, ou du moins, l'on n'a pas eu connaissance d'un exemple, mais l'on ne doute pas du développement de cette pratique en droit français. Les textes français relatifs à cette institution ont donné plus de détails, mais l'on n'a pas souhaité développer davantage. L'on préfère attendre voir ce que va révéler la pratique, pour présenter une autre forme de crédit, en l'occurrence, le crédit-bail.

C) Crédit-bail

122. En raison d'inadaptation des suretés réelles traditionnelles par rapport aux réalités économiques actuelles, la recherche des garanties réelles plus fortes et plus sécurisantes, s'est orienté vers la propriété des biens affectés au remboursement du prêt. A ce titre, le crédit-bail a apporté une réponse relativement intéressante aux attentes des professionnels si l'on se réfère à l'essor qu'a connu cette pratique les

[342] K. Oilleau, op.cit, n° 428.
[343] F. Barriere, op.cit, n° 21.

trente dernières années[344]. Bien qu'il soit un outil sécurisant aux yeux des créanciers, le crédit-bail présente également des risques. L'on présentera le crédit-bail (1), ainsi que ses avantages (2).

(1) Présentation générale du crédit-bail

123. Apparu dans les années 50 pour le financement des machines de conditionnement de produits[345], le crédit-bail a connu un développement rapide aux Etats-Unis, avec la création d'organismes spécialisés dans cette forme de financement de biens et matériels d'équipements[346]. En France, il s'est implanté au début des années 60, et a été consacré par la loi de 1966[347]. Le crédit-bail peut être défini comme étant : « l'opération de location de biens par une entreprise (crédit-bailleur) qui en demeure propriétaire, en donnant au locataire (crédit-preneur) la possibilité de se porter acquéreur des biens loués à la fin du contrat, et ce, moyennant paiement des loyers[348] ». Le principe du mécanisme repose sur l'association de la propriété et de l'usage du bien de production. Pour le crédit-bailleur, la propriété du bien n'est pas une fin en soi dans la mesure où la garantie ne joue que lorsque le débiteur faille à son obligation de paiement des loyers prévus. En aucun cas, le crédit-bailleur ne cherche à exercer ses droits et prérogatives attachés à sa qualité de propriétaire pendant la période du contrat. D'ailleurs, les clauses du contrat tendent à transférer un maximum de droits et d'obligations au crédit-preneur, et de ne laisser au créancier qu'une propriété purement juridique, écrit Oilleau[349]. Pour la réalisation du crédit, les entreprises de *leasing* laissent le choix du matériel à l'utilisateur. Ce dernier choisi le matériel auprès d'un fabricant, et demande à la société de crédit-bail de l'acheter pour le lui louer. Le plus souvent d'ailleurs, le crédit-bailleur donnera au crédit-preneur mandat d'exercer ses droits et actions contre le fabricant[350]. Dès lors, les droits et obligations sont mis à la charge des contractants. Le crédit-bailleur s'engage à acheter le matériel choisi par le crédit-

[344] K. Oilleau, op.cit, n° 431.
[345] Ibid.
[346] JMM, « une formule qui se développe dans le financement maritime : le crédit-bail, affrètement coque-nue avec promesse de vente », 2 avril. 1970, p. 783.
[347] Loi n° 66-455 du 2 juillet 1996, relative aux entreprises pratiquant le crédit-bail, JO du 03/07/1966.
[348] Art. 1, loi du 2 juillet 1996.
[349] K. Oilleau, op.cit, n° 431.
[350] Ph. Similer et Ph. Delebecque, droit civil, les suretés-la publicité foncière, précis Dalloz, Droit privé, 4eme éd., 2004, n° 698.

preneur, à le louer, tout en lui proposant une option d'achat à la fin du contrat. De sa part, le crédit-preneur s'engage à entretenir et à utiliser normalement l'équipement et à payer les loyers convenus de manière régulière. Ces loyers tiennent compte du prix de location, des frais généraux, de la marge bénéficiaire de l'entreprise de crédit-bail, ainsi que de l'amortissement du matériel[351]. A la fin du contrat de location, le crédit-preneur pourra, à sa convenance, lever l'option d'achat, et par ce chef, acheter le matériel pour sa valeur résiduelle. Il pourra également renouveler sa location à des nouvelles conditions, ou tout simplement restituer le matériel. Les clauses du contrat précisent les conditions de la location (l'utilisation et l'entretien du matériel, le contrôle, la garantie, la propriété du matériel, la responsabilité du crédit-preneur, ….etc.).

La principale caractéristique du crédit-bail réside dans la diversité présentative car l'institution représente à la fois un moyen de garantie et un moyen de financement de l'acquisition de la propriété d'un bien d'équipement[352]. Le crédit-bail recourt à différents contrats, notamment, la vente et le louage, mais utilisés à d'autres fins que celles qui leur sont généralement assignées par la loi. Ainsi, bien que qualifié de contrat de louage de chose (art. 1. Loi de 1966, supra, n° 123), le crédit-bail confère aux parties contractantes une qualité qui ne correspond pas à la nature véritable de leur relation[353]. Dans la relation qui les unit, le crédit-bailleur et le crédit-preneur sont loin d'être respectivement bailleur et locataire dans la mesure où la cause de leur engagement réside davantage dans le contrat de prêt et la recherche de garantie plutôt que dans une location au sens propre du terme. Les clauses du contrat, qui tendent à alléger au maximum le crédit-bailleurs des contraintes techniques et matérielles, tout en transférant au crédit-preneur les droits et obligations liés à la qualité de propriétaire, affirment bien cette véracité[354]. Par conséquent, la propriété-garantie est de la nature, voire de l'essence de l'opération de crédit-bail[355] car elle constitue une technique de financement garantie par la propriété que le crédit-bailleur conserve sur la chose le temps de la location, en attendant la fin du contrat

[351] K. Oilleau, op.cit, n° 431.
[352] Ibid.
[353] D. Lageais, suretés et garanties de crédit, LGDJ, 4ème éd. 2004, n° 710.
[354] K. Oilleau, op.cit, n° 431.
[355] J. Mester, E. Putman et M. Billiau, Traité de droit civil. Droit commun des suretés réelles, LGDJ, 1996, n° 22.

et le remboursement du prêt. L'originalité du *leasing* maritime provient de la pratique maritime, qui écarte la location du droit civil au profit de l'affrètement coque nue[356].

124. **Crédit-bail affrètement coque-nue.** Ici, l'établissement financier devient le fréteur, et l'utilisateur du navire, l'affréteur. Le montage réalisé ici distingue la propriété, de l'utilisation du navire, et s'analyse en un affrètement coque nue avec promesse unilatérale de vente[357]. Le fait d'assortir cette forme d'affrètement d'une promesse unilatérale de vente correspond au principe du crédit-bail tel que posé par la loi du 2 juillet 1996. L'affrètement coque-nue, tel que utilisé ici, redonne un regain de vitalité au crédit-bail. En effet, l'affrètement coque nue est défini comme un contrat de location de navire sans armement, or cette forme conventionnelle mise à disposition d'un navire sans équipage était devenue rare[358]. L'attrait comme le bénéficie de ce contrat renait par le biais de deux nouvelles fonctions revêtues de l'habillage juridique plus ou moins fictif de l'affrètement coque-nue[359]. D'une part, l'affrètement coque-nue avec promesse de vente devient un instrument de crédit appréciable. D'autre part, en permettant au navire de porter le pavillon de l'affréteur pour une certaine période, il devient un procédé de dérogation provisoire aux règles de pavillon pour profiter d'une législation nationale avec quelques avantages[360]. Dans le cadre d'un affrètement coque-nue utilisé comme instrument de crédit, l'initiative du projet revient à l'armateur. Ce dernier, souhaitant acquérir ou faire construire un nouveau navire sans disposition de fonds propres suffisants, se tourne vers un établissement de crédit qui le financera, puis le frétera coque-nue à l'armateur. Du point de vue exploitation, le montage reprend les principes de l'affrètement coque-nue traditionnel, faisant ainsi incomber les responsabilités usuelles à l'affréteur, tout en laissant ce dernier, la disposition du navire[361], dans la mesure où la garde matérielle et juridique, ainsi que la gestion du navire lui sont attribuées[362]. L'affréteur est donc tenu de souscrire toutes les assurances utiles

[356] K. Oilleau, op.cit, n° 432.
[357] M. Pape et D. Richter-Hannes, « nature juridique du contrat de leasing pour les navires », DMF, 1973, p. 378 et 451.
[358] R. Rodière et E. Du Pontavice, Droit maritime, Dalloz, 12ème éd., 1997, n° 293 ; R. Gouilloud, Droit maritime, Pedone, 2ème éd. 1993, n° 478 et s.
[359] E. Fontaine « l'affrètement coque-nue », DMF, 1990, p. 266.
[360] K. Oilleau, op.cit, n° 432.
[361] Ibid.
[362] Ibid.

prévues au contrat au bénéfice du fréteur[363]. En plus, il doit entretenir le navire pour le maintenir en parfait état de navigabilité. Généralement, et sauf stipulation contraire, l'armateur-disposant remplit les mêmes obligations qu'un affréteur coque-nue traditionnel quant à l'utilisation du navire, son armement, son entretien et réparation, la garantie qu'il doit au fréteur, ainsi qu'au paiement des loyers[364]. En contre partie de ses obligations, l'affréteur peut exploiter directement le navire ou le louer à son tour à coque-nue, à temps ou au voyage. Toutefois, en cas d'une charte-partie coque-nue instrument de crédit, des restrictions peuvent être apportées à la liberté de l'affréteur de disposer le navire. Deux principales raisons peuvent expliquer cette restriction : d'une part, l'affrètement coque-nue comporte *l'intuitu personae*[365]. De ce fait, la personnalité de l'armateur-disposant, ses aptitudes à trouver du fret, ainsi que ses qualités sont prises en compte lors de la conclusion du montage du financement. D'autre part, l'opération du crédit-bail repose essentiellement sur sa rentabilité et un accroissement de productivité du fait de l'utilisation du navire[366]. Or, si le fréteur reste le propriétaire exclusif du navire, l'affréteur, débiteur du crédit, en détient la garde matérielle et juridique. Dès lors, des risques liés à l'utilisation du navire existent, et font craindre une mauvaise gestion du navire qui entrainerait un possible amoindrissement, voire une perte de rentabilité ou de la valeur du navire. Pour toutes ces considérations, l'établissement de crédit est appelé généralement à encadrer le champ d'action du débiteur-affréteur, en insérant des clauses interdisant la cession, l'échange, l'hypothèque et le sous-affrètement du navire, du moins sans son autorisation[367]. L'on peut ajouter qu'un des points essentiels de l'opération réside dans la faculté de rachat de l'affréteur. Pendant la période de location, l'affréteur bénéficie d'une cession temporaire de l'usage du navire, en attendant l'échéance du contrat pour une cession définitive du bien loué. L'essor du crédit-bail en matière maritime n'est pas sans procurer des avantages aux parties contractantes.

[363] Art. 82, al 2, D. 31 déc. 1966.
[364] Y. Tassel et B. Sabadie, « exploitation du navire : affrètement à temps-affrètement coque-nue-sous affrètement-contrat de tonnage-contrat d'affrètement d'espace », JCl Transport, fasc 1225, n° 67 et s.
[365] Y. Tassel et B. Sabadie, op.cit.
[366] JMM, « une formule qui se développe dans le financement maritime : le crédit-bail, affrètement coque-nue avec promesse de vente », op.cit, p. 784.
[367] K. Oilleau, op.cit, n° 432.

(2) Avantages du crédit-bail

125. Jusqu'à l'apparition du crédit-bail, l'hypothèque maritime constituait le principal et le plus sûr outil de financement des navires. Le leasing appliqué au domaine maritime n'aurait pas connu un tel essor si l'hypothèque maritime avait parfaitement et complètement répondu aux attentes des professionnels. Or, deux facteurs ont précipité le recours à la pratique d'un autre mode de financement, sans toute fois évincer l'hypothèque maritime. D'une part, l'évolution technologique des navires et l'augmentation du trafic maritime, obligeant les compagnies d'armement à moderniser leur flotte pour être compétitives. D'autre part, le manque des fonds propres suffisants des compagnies maritimes pour faire face aux besoins entrainés par les nouvelles technologies[368]. Le crédit-bail offre les avantages certains et tant attendus aux opérateurs maritimes. Du côté établissement financier, sa sécurité est renforcée : il n'a pas besoin de recourir à une sureté réelle car la propriété du navire qu'il détient constitue une garantie ultime, certainement d'une plus grande fiabilité contre les risques d'insolvabilité du débiteur[369]. En outre, la sécurité de cette garantie est assurée par une double publicité : l'inscription du titre de propriété de l'établissement financier sur la fiche matricule du navire exploité par le débiteur[370] et la publicité spécifique en matière de crédit-bail mobilier[371].

Côté utilisateur, le crédit-bail affrètement coque-nue, tout en transférant la propriété juridique au crédit-bailleur, laisse la jouissance du bien transféré au crédit-preneur moyennant paiement des loyers. Ce crédit permet à l'armateur de financer entièrement l'achat d'un navire sans utiliser ses fonds propres et sans avoir à fournir une garantie réelle. Par cette occasion, l'entreprise d'armement peut utiliser ses fonds propres à d'autres fins, notamment, acheter un autre navire sur la base d'un crédit normal[372]. En plus de cela, le crédit-bail affrètement coque-nue peut être fiscalement avantageux pour le crédit preneur que le crédit-bail-affrètement classique[373]. L'on peut également parler de la titrisation de portefeuille de navire

[368] K. Oilleau, op.cit, n° 434.
[369] Ibid..
[370] Art. L. 5114-2, code des transports.
[371] Art. 1. Décret n° 72-665 du 04 juillet 1972, p. 7456
[372] JMM, « Une formule qui se développe dans le financement maritime », op.cit, p. 784.
[373] K. Oilleau, op.cit, 434.

comme nouvel instrument de crédit de navire, tel que l'exemple de la CMA CGM[374], mais l'on ne souhaite pas développer.

126. Aux Comores, en matière de crédit du navire, le code de la marine marchande comorienne ne mentionne que les suretés maritimes, en l'occurrence l'hypothèque et les privilèges maritimes. Et quoique l'on dise des mérites et des bienfaits des nouvelles formes de crédits telles que présentées ci-dessus, en particulier, la sécurité offerte aux créanciers pour recouvrer leurs créances, les suretés maritimes restent une source pérenne du crédit de l'armateur.

Section 2 : Suretés maritimes

127. L'on entend par suretés maritimes, l'hypothèque maritime (§ 1) et les privilèges maritimes (§ 2).

§ 1 Hypothèque maritime

128. **Genèse.** Le prêt à la grosse qui avait pris une place remarquable au milieu du XIXème siècle, devint un mode de crédit insuffisant. En tant que mode de crédit, il était couteux, alors que les progrès technologiques dans la construction et l'exploitation des navires permettant ainsi la réduction des sinistres majeures, ne justifiaient pas un prix aussi élevé. En même temps, cet essor économique rend de plus en plus grand les besoins de crédit. Dans ces conditions, il fallut trouver un autre mode de crédit qui répondrait aux besoins du moment, et l'on songea à constituer sur le navire une sureté réelle sans dépossession, d'autant plus que les progrès techniques (navires en aciers et à vapeur) rendaient les navires moins vulnérables et plus résistants aux risques de mer. Le salut est venu des lois du 10 septembre 1874 et celle du 10 juillet 1885, qui régissaient l'institution jusqu'à la reforme de 1967[375]. L'hypothèque maritime a désormais son siège dans le code des douanes (titre IX, section 7, chapitre 1).

[374] K. Oilleau, op.cit, n° 454.
[375] Ph. Delebecque, op.cit, n° 191.

129. **Définition et plan.** L'hypothèque est une « sureté réelle immobilière constituée sans la dépossession du débiteur par une convention, la loi ou une décision de justice, et en vertu de laquelle, le créancier qui a procédé à l'inscription hypothécaire a la faculté (en tant qu'il est investi d'un droit réel accessoire garantissant sa créance) de faire vendre l'immeuble grevé en quelques mains qu'il se trouve (droit de suite) et d'être payé par préférence sur le prix (droit de préférence) [376]». Transposée au domaine maritime, cette définition souffre de quelques modifications du fait même de la nature dans laquelle la sureté est grevée. En effet, l'hypothèque maritime conserve sa fonction de sureté réelle en ce qu'elle porte sur un bien déterminé du débiteur, en l'occurrence, le navire. En revanche, sa nature mobilière surprend au regard du droit commun de l'hypothèque selon lequel seuls les biens immobilières sont susceptibles d'hypothèques[377]. Le code des douanes apporte un remède sur ce point, en précisant que le navire peut être hypothéqué[378]. Outre, le droit commun accepte une hypothèque légale, conventionnelle ou judiciaire[379], alors que l'hypothèque maritime ne peut découler que d'une convention[380]. De ce qui précède, l''hypothèque maritime peut donc être défini comme étant « une sureté réelle mobilière constituée sans la dépossession du débiteur par une convention, et en vertu de laquelle, le créancier qui a procédé à l'inscription hypothécaire, a la faculté de faire vendre le navire grevé en quelques mains qu'il se trouve et d'être payé par préférence sur le prix ». L'étude de l'hypothèque maritime portera sur sa construction (A) et sur ses effets (B).

A) Constitution de l'hypothèque maritime

130. Pour être valablement constituée, l'hypothèque maritime doit satisfaire à des conditions de fond (1) et de forme (2).

[376] G. Cornu, vocabulaire juridique, Association H. Capitant, Quadrige, PUF, 2007, V° Hypothèque.
[377] Art. 2397, C. civil.
[378] Art. 241, C. des douanes.
[379] Art. 2395, C. civil.
[380] Art. 241, C. des douanes.

(1) Conditions de fond

131. Les conditions de fond porteront sur ce qui peut être hypothéqué (a), sur la nationalité du navire, objet de l'hypothèque (b) et sur le constituant même de l'hypothèque (c).

a) Objet susceptible d'hypothèque

132. Contrairement aux privilèges maritimes qui ne peuvent être portés que sur les navires et ses accessoires, le périmètre d'action de l'hypothèque maritime est étendu. Ainsi, sont susceptibles d'hypothèques, non seulement les navires, mais aussi les autres bâtiments de mer, à la condition qu'ils soient francisés[381], même les bâtiments en construction[382]. Entrent en compte des engins tels que chalands, dragues, grues flottantes, remorques, pontons, docks flottants[383]. Les bâtiments en construction sont ceux dont l'hypothèque est très utilisée[384]. Elle garantit les avances des frais du constructeur lorsque le navire est construit à l'économie, et les paiements partiels du client lorsque le navire est construit au forfait[385]. Dans l'un et l'autre cas, elle garantit les primes ou les avances de l'Etat ou encore de l'établissement bancaire prêteur[386]. Pour pouvoir hypothéquer un bâtiment en construction, il suffit de faire une déclaration à la recette des douanes du lieu où se trouve le chantier. L'on procède à la francisation provisoire du navire, car, à ce moment là, le navire n'est pas encore jaugé et ne porte pas encore un nom définitif. La loi du 30 décembre 1968 étend encore l'hypothèque maritime à l'installation et dispositif relatifs à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles[387], telles les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation, ainsi que leurs annexes[388]. La loi du 10 juillet 1885 exigeant que le navire ait au moins 20 tonneaux pour pouvoir être hypothéqué[389], cette condition n'est plus requise par les nouveaux textes. Désormais, aucune condition de tonnage

[381] Art. 241, C. des douanes.
[382] Ibid., art. 245.
[383] Ph. Delebecque, JCl Transport, vis Hypothèque maritime, fasc. 1095, n° 8 ; JO déb. Ass.nat. 15 déc. 1966. P. 5531.
[384] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 195.
[385] Ibid.
[386] Ibid.
[387] Art. 8, Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968, JCP, 1996, III, 35048.
[388] K. Oilleau, op.cit, n° 297.
[389] Art. 36, loi du 10 juillet 1885.

n'est exigée. L'hypothèque maritime peut porter sur le bâtiment dans son intégralité ou uniquement sur une part indivise du bâtiment[390]. Ce dernier cas est prévu surtout en cas d'exploitation en copropriété[391]. Qu'elle soit consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise, au corps du bâtiment et à tous ses accessoires (machines, agrès et apparaux), ou sur un bâtiment de mer en construction, l'hypothèque ne peut pas s'étendre sur le fret[392].

133. **Aux Comores**, les navires immatriculés d'une jauge brute supérieure à vingt-cinq (25) sont susceptibles d'hypothèques maritimes[393], y compris ceux en construction[394]. Ces navires doivent être immatriculés et avoir une jauge brute supérieure à vingt-cinq[395]. Pour pouvoir hypothéquer un navire en construction en droit comorien, il suffit de procéder à une déclaration auprès de l'Agence Nationales des Affaires Maritimes[396]. En revanche, le CMMC n'a pas donné de précisions si l'hypothèque porte uniquement sur le navire ou sur le navire et ses accessoires. Il n'a pas non plus prévu le cas de l'exploitation en copropriété, notamment, si chaque propriétaire peut ou non hypothéquer sa part indivise. Dans le silence, l'on peut considérer que l'hypothèque porte au moins sur le navire et ses accessoires (machines, agrès et apparaux) car les accessoires sont des composants essentiels du navire, sans lesquels ledit navire ne pourrait pas remplir ses fonctions.

b) Nationalité du navire

134. Après la détermination de l'objet susceptible d'hypothèque, la loi exige une autre condition de fond pour que le navire puisse être hypothéqué : il doit être francisé[397]. Cette condition avait suscité un débat doctrinal. Pour certains auteurs, il était impossible d'hypothéquer en France, un navire étranger[398]. Mais la plupart des

[390] Art. 244, code des douanes.
[391] Ibid., art. 243.
[392] Ibid., art. 244.
[393] Art. 142, CMMC.
[394] Ibid., art. 145.
[395] Art. 142. CMMC.
[396] Ibid., art. 145.
[397] Art. 241, C. des douanes.
[398] E. Du Pontavice, « le développement de l'hypothèque maritime en droit interne français », in Le centenaire de l'hypothèque maritime en France, Rencontre internationale des 12 et décembre 1974, organisée par l'AFDM et le crédit naval-CMAF, tome 2, n° 187.

auteurs, en tête, Rodière, rejette cette restriction[399]. Pour ce courant de pensée, si la loi française vise bien les navires francisés, c'est une réserve qui signifie seulement qu'il n'y a pas à s'occuper en France d'un acte qui ne donnera pas lieu à la publicité dans les fichiers nationaux. Quoi que cette question ait pu diviser au sein de la doctrine, elle ne fait plus débat : les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France[400].

135. **Aux Comores**, la naturalisation n'est pas exigée pour que le navire puisse être hypothéqué. Il suffit qu'il soit immatriculé au registre des navires, tenu à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)[401]. La non-exigence de la naturalisation laisse la liberté aux navires étrangers de pouvoir être hypothéqués aux Comores. Mais à quel prix ? La question ne s'est pas encore posée, du moins que l'on sache car le crédit du navire est presque, pour ne pas dire totalement inexistant aux Comores. Le jour où cette pratique verra le jour aux Comores, la question aura toute son importance. Aux Comores, il y a de plus en plus des banques étrangères qui pouvaient financer l'acquisition d'un navire, mais c'est la pratique elle-même qui n'est pas encore de mise. Même la construction navale, elle n'y est pas encore. Ceux qui achètent ou construisent les petites barques de pêches, utilisent les formes de crédits traditionnels, en l'occurrence, le prêt bancaire. Pour l'octroi des prêts, les banques exigent des garanties traditionnelles (gages, caution,…etc.). Toutefois, l'on juge important de souligner le mérite des rédacteurs du nouveau texte comorien d'avoir pensé à y faire figurer, malgré la quasi-inexistence du crédit du navire aux Comores.

c) Constituant

136. L'hypothèque maritime ne peut être consentie que par le propriétaire ou son représentant muni d'un mandat spécial[402]. Qu'il soit le propriétaire lui-même ou son

[399] Y. Tassel, droit maritime privé, livre 4, tome 1, ouv. coll. Ph. Hesse, J.- P. Beurrier, P. Chaumette et Y.Tassel, Juris Service, 1995. P. 219. ; Ph. Delebecque, JCl Transport, op.cit, n° 13.
[400] Art. 251-3, code des douanes ; art. 5114-6, code des transports.
[401] Art. 142, CMMC.
[402] Art. 242, code des douanes.

représentant, il doit avoir la capacité à hypothéquer[403]. Il importe de souligner l'évolution actuelle du propriétaire du navire, qui, de plus en plus, personne morale que personne physique. Dans le premier cas, la sureté est consentie par l'intermédiaire de leurs représentants[404]. Dans tous les cas, le propriétaire est celui que les registres reconnaissent comme tel. Une jurisprudence de 1999[405] reconnait valable, sauf fraude, l'hypothèque consentie par une société fictive, avant la déclaration fictive de la dite société.

137. **Aux Comores**, il en est de même qu'en droit français : l'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire muni d'un mandat spécial[406]. Le propriétaire peut être une personne physique ou une personne morale. Mais la tendance actuelle dominante est plus pour les personnes morales que les personnes physiques. En cas de copropriété, l'armateur gérant pourra hypothéquer le navire pour les besoins de l'armement ou de la navigation, à la condition d'avoir l'autorisation des copropriétaires représentant les deux tiers des quirats[407]. Sans plus de précisions dans le texte, l'on peut toutefois admettre que le propriétaire est celui indiqué dans les registres. Outre les conditions de fond que l'on vient de développer, des conditions de formes doivent également être remplies pour que le bâtiment puisse être hypothéqué.

(2) Conditions de forme

138. Contrairement à l'hypothèque du droit commun qui peut être légale, judiciaire ou conventionnelle[408], l'hypothèque maritime ne peut être que conventionnelle[409]. Si en droit commun l'acte notarial est exigé pour la validité du contrat[410], en droit maritime, l'hypothèque peut être constituée soit par acte authentique, soit par acte sous seing privé. Qu'elle soit authentique ou sous seing privé, l'hypothèque doit, à peine de

[403] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 196.
[404] K. Oilleau, op.cit, n° 302.
[405] Com. 22 juin 1999, Bull. civ. IV, n° 136, DMF 2000. 535, rapp. Rémery, obs. Bonassies, Rev. Société 1999.824, note Constantin.
[406] Art. 144. al. 1. CMMC.
[407] Ibid., art. 144, al. 2.
[408] Art. 2395, C. civil.
[409] Art. 241, C. des douanes.
[410] Art. 2416, C.ode civil.

nullité, être constituée par écrit[411]. C'est donc un acte solennel comme en droit civil. L'acte sous seing privé peut être passé aussi bien en France qu'à 'étranger, alors que l'acte authentique ne peut être passé qu'en France[412], et ce, nous dit Delebecque[413], par soucis de protection du notaire français. En claire, pour être valable, l'hypothèque maritime doit être conventionnelle, être faite par écrit, à peine de nullité. En revanche, elle peut être constituée par acte public ou sous seing privé.

139. **Aux Comores**, les conditions de formes de l'hypothèque maritime sont presque identiques qu'en droit maritime français. Elle doit, à peine de nullité, être constatée par écrit. Egalement, elle doit être conventionnelle. Elle peut être constituée par acte authentique ou par acte sous seing privé[414]. Qu'elle ait constatée par acte authentique ou sous seing privé, l'hypothèque peut être passée aux Comores ou à l'étranger, mais dans ce dernier cas, uniquement sur un navire battant pavillon comorien[415]. Une fois constituée, l'hypothèque maritime doit être publiée pour permettre ainsi au public d'avoir connaissance.

140. **Publicité de l'hypothèque.** L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques maritimes (receveur principal des douanes) dans la circonscription duquel le navire est en construction ou dans laquelle le navire est inscrit, s'il est déjà pourvu d'un acte de francisation[416].

L'inscription est requise par le créancier hypothécaire qui dépose son titre (acte sous seing privé ou expédition de l'acte authentique) et trois bordereaux dont le receveur des douanes se servira pour faire l'inscription. Le receveur des douanes procède à l'inscription sur la fiche des navires où une case est réservée à cet effet[417]. Suite à cette inscription, le receveur remet aux requérant l'un des bordereaux, au pied

[411] Art. 241, al. 2, C. des douanes.
[412] Art. 2417, C. civil.
[413] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 197.
[414] Art. 143, CMMC.
[415] Ibid., art. 149.
[416] Art. 15, Décret n°67-967 du 27 octobre 1967, relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.
[417] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, op.cit, n° 199.

duquel il certifie avoir fait l'inscription au registre prévu à l'article 15, ainsi que l'expédition du titre s'il est authentique[418].

141. **Aux Comores également,** L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre des hypothèques maritimes, tenu auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[419]. Les modalités tenues dans ce registre, la forme et le contenu des inscriptions, les conditions de radiation et de la publication sur les inscriptions non réglées par le présent Code, ainsi que les tarifs des droits à percevoir par l'administration pour ces diverses opérations, sont fixés par arrêté conjoint du Ministère en charge des Finances et le Ministère en charge de la Marine Marchande[420]. Certains événements peuvent arrêter le cours des inscriptions.

142. **Arrêt du cours des inscriptions.** En droit maritime, l'on se posait la question de savoir si un événement peut surgir pour arrêter le cours des inscriptions, plus précisément, rendre inopposables aux tiers les inscriptions postérieures. La loi étant muette, la doctrine a appliqué, en transposant au besoin les règles du droit civil[421]. Le cours des inscriptions s'arrête au décès du propriétaire, suivi de l'acceptation du bénéficiaire ; par sa mise en procédure collective ; par la mutation en douane au profit d'un autre propriétaire ; par la transcription du procès-verbal de saisie[422].

143. **Aux Comores**, les textes maritimes sont également muets sur ce point. Il n'est pas non plus prévu par le code civil. L'on pourrait toutefois admettre que certains événements puissent arrêter le cours des inscriptions, du moins, le décès du propriétaire, suivi de l'acceptation du bénéficiaire, ou sa mise en procédure collective. L'inscription de l'hypothèque n'est pas à vie.

144. **Péremption et radiation.** l'inscription doit être renouvelée avant l'expiration du délai de dix ans, sous peine de péremption[423]. Quant à la radiation, elle peut être soit

[418] Art. 18. Décret n°67-967 du 27 octobre 1967, relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.
[419] Art. 148, al 1, CMMC.
[420] Ibid., al 2.
[421] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 200.
[422] Ibid.
[423] Art. 248, C. des douanes.

du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée[424].

145. **Aux Comores,** l'inscription doit également être renouvelée avant l'expiration de dix ans, sous peine de péremption[425]. Le renouvellement se fait dans les mêmes conditions que l'inscription primitive[426]. Quant à la radiation, elle se fait soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, soit à l'expiration du délai de dix ans[427].

146. **Assiette de l'hypothèque.** L'hypothèque, qu'elle soit consentie sur le navire ou sur une portion du navire, s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire, aux agrès, apparaux, aux machines et autres accessoires[428]. En cas de faille du débiteur, le créancier hypothécaire fera saisir le navire et le vendre avec ses agrès et accessoires. Si le navire est perdu, il constitue le gage des créanciers, du moins, tant qu'il est reconnaissable. L'on admet le maintien des privilèges, malgré le fait que le navire soit devenu une épave[429]. Les créanciers hypothécaires pourront donc faire vendre l'épave et ainsi, exercer leur droit de préférence[430].

147. **Aux Comores,** l'hypothèque portant sur le navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès et apparaux. En revanche, elle ne s'étend pas au fret[431]. Au même titre qu'en droit français, l'on admet que le créancier hypothécaire puisse, en cas de faille du débiteur, faire saisir le navire et le faire vendre avec ses agrès et accessoires pour couvrir sa créance.

148. **Subrogation réelle d'une indemnité au navire.** La subrogation est un mode de transmission de créance. Prévue à l'article 47 de la loi du 3 janvier 1967, la

[424] Art. 250, C. des douanes.
[425] Art. 152, al.1, CMMC.
[426] Ibid., al. 2.
[427] Ibid., art. 153.
[428] Ibid., art. 244.
[429] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 202.
[430] Ibid.
[431] Art. 146. CMMC.

subrogation n'est pas reprise dans le code des douanes, mais ne semble pas être remise en cause. Il y a subrogation réelle, lorsque, au regard d'une certaine règle, un bien en remplace un autre[432].C'est ce qui se produit pour quatre catégories d'indemnités, qui, au regard de l'hypothèque, remplaceront le navire perdu ou avarié. Il s'agit : a) des indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment ; ainsi, à la suite d'un abordage par la faute du navire B, le navire A, hypothéqué pour la garantie d'une créance de C, est avarié ou coulé ; le propriétaire de A, de ce fait, recevra une indemnité ; le créancier C verra son droit de préférence reporté sur cette indemnité si le navire a péri ; s'il est avarié, l'assiette de l'hypothèque de C sera constituée non seulement par la valeur du navire avarié, mais aussi par l'indemnité d'avarie[433] ; b) des sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment ; les indemnités d'avaries communes dues par les chargeurs au propriétaire du navire iront alimenter l'assiette du droit des créanciers hypothécaires[434] ; c) des 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 et d) des indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment ; dès la survenance du sinistre affectant le navire hypothéqué, le créancier hypothécaire bénéficie de l'attribution de l'indemnité d'assurance, de sorte que celle-ci n'est pas entrée dans le patrimoine de l'assuré et ne peut se voir privé de ses droits sur elle[435].

149. **Aux Comores**, si le navire est perdu ou avarié, sont subrogées éventuellement au navire et à ses accessoires : a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire ; b) les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ; c) 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 et d) les indemnités d'assurance sur corps du navire. L'hypothèque valablement constitué ne reste pas lettre morte, elle produit ses effets.

[432] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 203.
[433] Ibid.
[434] Ibid.
[435] Com. 24 avr. 2007, D.2007.1269. D'où la nécessité de déclarer à l'assureur corps la prise d'hypothèque : Montpellier 16 févr. 2011, DMF 2012 HS 16, n° 135.

B) Effets de l'hypothèque

150. **Généralités.** L'hypothèque valablement constituée octroi aux créanciers les droits généraux dignes de tout créancier hypothécaire : droit de veiller à la conservation du gage (1), droit de préférence (2) et droit de suite (3)[436]. Toutefois, un problème se pose lorsque le navire hypothéqué vient à être saisi et vendu à l'étranger, surtout, si le pays étranger en question n'est pas signataire de la convention de Bruxelles de 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritime[437]. En effets, pour les pays signataires de ladite convention, l'hypothèque régulièrement établie est reconnue dans tous les autres pays signataires de la convention, à la condition qu'elle soit enregistrée dans un registre public, soit du port d'enregistrement, soit d'un office centrale[438]. Restait le cas où le navire hypothéqué fût vendu à l'étranger, dans un pays non signataire de la convention. Le créancier hypothécaire courait alors le risque de perdre sa créance, dans la mesure où le pays étranger en question ne reconnaitrait pas l'hypothèque française. Ce risque, l'on verra (infra, n° 151), sera protégé par la loi française.

(1) Droit du créancier à la conservation du gage

151. Un créancier hypothécaire peut toujours craindre la dépréciation de son gage. Mais aux regards de la loi, il peut, voire doit, selon les termes de Delebecque[439], veiller à la conservation de la valeur de son gage. La loi foncière a prévu que si l'immeuble périt ou éprouve des dégradations de manière à ne plus assurer la sécurité du créancier, ce dernier peut poursuivre immédiatement son remboursement, à moins que le débiteur ne lui consente un supplément de l'hypothèque (C. civ., anc. Art. 2131)[440]. Cette règle a été appliquée en droit maritime pour un navire que son propriétaire exposait, contre toute attente, à une

[436] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 204.
[437] Convention conclue à Bruxelles le 10 avril 1926, et entrée en vigueur le 28 novembre 1954. La France l'a ratifiée le 23 août 1935. Elle est entrée en vigueur pour La France, le 23 février 1936. En revanche, les Comores ne l'ont toujours pas ratifiée.
[438] Art. 1. Convention de Bruxelles de 1926
[439] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 205.
[440] Cette disposition a disparu suite à la réforme des suretés. Pour autant, rien n'empêche à ce que le créancier se protège par des mesures conservatoires. En pratique, pratique, le contrat donne au créancier un droit de véto, ou du moins, un droit de contrôle sur les actes d'exploitation du navire, en ce sens, v. Paris 9 juin 2011, DMF 2011.795 et les obs. A cela, s'ajoute l'action paulienne, ouverte par la jurisprudence aux créanciers investis d'un « droit spécial », en dehors de toute insolvabilité sur l'un des bien appartenant à leur débiteur (Civ. 1ère, 18 juill. 1995. D.1996.391).

navigation particulièrement périlleuse[441]. S'ajoute à une telle navigation, le danger pour le créancier de perdre son gage, lorsque le navire hypothéqué est vendu dans un pays étranger, non signataire de la convention (supra, n° 150), changeant ainsi la nationalité du navire. En plus des difficultés citées ci-dessus que rencontrerait le créancier à recouvrer sa créance, il lui serait difficile pour le créancier hypothécaire français d'aller réclamer ses droits devant un tribunal étranger qui ne reconnait pas l'hypothèque française. Afin d'assurer la conservation du gage, la loi du 10 juillet 1885 avait interdit la vente à un étranger d'un navire hypothéqué. Cette disposition, jugée discriminatoire, fut abrogée. La loi nouvelle proscrit désormais toute opération volontaire qui entraine la perte de la francisation d'un navire grevé d'hypothèque[442]. Cette interdiction est frappée d'une sanction pénale, d'abus de confiance (C. pénal.art. 314-1), assortie de trois ans d'emprisonnement et de 375 000 euros d'amende (d'autres sanctions étaient prévues en droit français, mais jugées inefficaces : refus de rayer le navire dans le registre des hypothèques et nullité de la vente). Pour le créancier, il reste le danger de la vente forcée du navire à l'étranger. La convention de 1926 décide dans ce cas que le tribunal chargé de distribuer le prix, les hypothèques qui sont régulièrement constituées devront être reconnues. La convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire a pris des mesures au bénéfice du créancier hypothécaire, en autorisant la saisie du navire hypothéqué et en attribuant compétence au tribunal du lieu de la saisie pour juger le fond (art.7).

152. **Aux Comores**, le créancier hypothécaire redouterait davantage la dépréciation de la valeur de son gage, pour cause, le pays n'a pas adhéré à la convention de Bruxelles de 1926 sur les hypothèques. Mais tout naturellement, l'on pourrait admettre que le créancier puisse y veiller. Heureusement, Outre, le CMMC a prévu des dispositions particulières visant à protéger le gage du créancier hypothécaire auprès du constituant, en interdisant la vente volontaire, l'échange ou l'apport en société d'un navire Comorien grevé d'hypothèque[443]. Les Comores reconnaissent les hypothèques consenties sur les navires étrangers, s'elles sont constituées avant l'enregistrement à l'étranger[444]. Ils reconnaissent également les hypothèques consenties à l'étranger sur un navire battant pavillon comorien lorsque l'hypothèque

[441] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 205.
[442] Art. 251, C. des douanes.
[443] Art. 159, CMMC
[444] Ibid.. 150.

est inscrite sur le registre comorien des hypothèques, tenu à l'Agence Nationale des Affaires maritimes[445].

(2) Droit de préférence

153. Le droit de préférence est pour le créancier hypothécaire, le droit d'être payé avant les autres créanciers. En droit français, ce droit passe après les privilèges de premier rang, inscrits à l'article L.5114-8 du code des transports[446], mais priment tous ceux, dont le privilège n'est pas spécifiquement maritime[447]. Les créanciers hypothécaires sont classés selon l'ordre d'inscription[448]. Pour les hypothèques inscrites le même jour, elles viennent en concurrence, et ce, quelque soit la différence des heures de l'inscription[449]. les intérêts des créances sont colloqués au même rang que le principal, deux années échues et l'année courante[450]. C'est un classement plus simple qu'en droit civil, car, en droit maritime, il n'y a que l'hypothèque conventionnelle, contrairement au droit civil où en plus, elle peut être légale ou judiciaire.

154. **Aux Comores**, c'est également pareil : les hypothèques passent après les privilèges de premier rang[451], inscrits à l'article 128 CMMC, qui sont les mêmes qu'en droit français, mais priment les autres privilèges[452]. Les créanciers hypothécaires

[445] Art. 149, CMMC.
[446] 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 mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ; 3° Les créances nées du contrat des gens de mer et de toutes personnes employées 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 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. Il en est de même pour les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire au lieu et place du capitaine
[447] Art. L. 5114-13, code des transports ; Aix-en-Provence, 24 déc. 1951, DMF 1952.370.
[448] Art. 247 al.1, C. des douanes
[449] Ibid., al. 2.
[450] Ibid., art. 248.
[451] Art. 129, CMMC.
[452] Ibid., art.130.

sont classés par ordre d'inscription[453], et celles inscrites le même jour viennent en concurrence, quelque soit la différence des heures de l'inscription[454].

(3) Droit de suite

155. Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou portion de bâtiment, le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions[455]. Cette disposition n'a pas été reprise dans le code des douanes, ce qui impose un renvoi aux règles du droit foncier[456]. L'hypothèque étant publiée, l'acquéreur n'est exposé à aucune surprise : il lui suffira de lever l'état des inscriptions hypothécaires pour connaitre exactement les créanciers[457]. Faute d'être payé par son débiteur, le créancier hypothécaire pourra poursuivre la saisie et la vente du bâtiment pour se faire payer[458].

156. **En droit Comorien,** comme en droit français, Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou une portion de bâtiment le suivent, en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions[459]. Par ce chef, et à défaut d'être payé, le créancier hypothécaire pourra poursuivre la saisie et la vente du bâtiment pour se faire payer. En cas de copropriété, les hypothèques, consenties durant l'indivision par un ou plusieurs des copropriétaires dûment autorisés, continuent à subsister après le partage ou la licitation[460]. Toutefois, si la licitation résulte d'une vente judiciaire dans les formes déterminées par les textes comoriens, le droit de préférence des créanciers sera reporté sur le prix de la vente[461]. La loi maritime permet à l'acquéreur qui ne veut pas être exposé au droit de suite, de purger les hypothèques.

157. **Purge des hypothèques.** Les textes (art. L. 5114-15 à 18) règlementent longuement la purge des hypothèques. C'est presque la même procédure que celle

[453] Art. 154. al. 1, CMMC.
[454] Ibid., art. 154, al. 2.
[455] Art. 55, loi du 3 janvier 1967.
[456] K. Oilleau, op.cit, n° 331.
[457] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 208.
[458] Art. 2464, code civil.
[459] Art. 150, al. 1, CMMC.
[460] Ibid., art. 150, al. 2.
[461] Ibid., art. 150, al. 3.

du droit civil : l'acheteur doit déclarer dans sa notification aux créanciers qu'il est prêt à acquitter sur le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix d'acquisition, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles[462]. La seule question à signaler selon Delebecque[463], est celle de la purge des hypothèques par une vente judiciaire à l'étranger. Décider que cette vente purge les hypothèques, c'est exposer les créanciers hypothécaires, à voir leur droit primé par des privilèges que le droit français ne veut pas reconnaitre[464]. Il n'est pas certain que les créanciers hypothécaires français puissent obtenir à l'étranger ce qu'ils auraient pu obtenir en France. Ainsi, la Cour de cassation a décidé que la vente judiciaire faite à l'étranger ne purgeait pas les hypothèques[465]. Lorsque le bâtiment revient en France, le créancier hypothécaire qui n'a pas été désintéressé, peut donc saisir le bâtiment entre les mains de l'acquéreur. Pour Delebecque[466], ce n'est pas une bonne solution au point de vue des relations internationales car trop inspirée à protéger les intérêts du créanciers hypothécaire français.

158. **Aux Comores,** L'acquéreur d'un navire qui veut se garantir des poursuites, est tenu, trois mois avant le versement du prix, de notifier l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), et pour le coup, déclarer qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix du navire sans distinction des dettes exigibles et non exigibles[467]. L'ANAM doit aviser tous les créanciers hypothécaires. Le CMMC interdit la vente de bâtiment de mer grevé d'hypothèque à une personne physique ou morale étrangère. Par là, l'on pourrait déduire qu'une telle vente, effectuée à l'étranger, ne purgerait pas les hypothèques.

§ 2 Privilèges maritimes

159. Les privilèges maritimes, ou privilèges sur les navires, sont des droits consentis par la loi à certains créanciers, dont le titre est né de l'exploitation du navire, d'être payés avant les autres sur le prix de vente du navire en justice[468]. L'on distingue les

[462] Art. 2479, code civil.
[463] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 209.
[464] Ibid.
[465] Civ. 24 juin 1912, DP 1913, 47, note Ripert.
[466] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 209.
[467] Art. 156, al. 1, CMMC.
[468] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 564.

privilèges de premier rang, de ceux du second rang. Ils sont régis par la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes[469]. D'autres conventions internationales ont été signées, mais ne sont pas prêtes d'entrer en vigueur[470]. La convention décide que les hypothèques, morts-gages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'Etat contractant auquel le navire est ressortissant, et inscrits dans un registre public, soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants[471], et détermine les seuls privilèges grevant les navires qui pourraient primer les suretés conventionnelles[472]. En droit français, ces privilèges sont contenus dans le code des transports : articles L. 5114-7 et s. Ces dispositions ont été complétées par la jurisprudence, permettant ainsi une bonne compréhension de la matière. L'on procédera successivement à l'énumération des privilèges (A) et à l'exercice des privilèges (B).

A) Enumération des privilèges

160. Pour renforcer la valeur des hypothèques conventionnelles, la convention de 1926 a voulu limiter le nombre de créanciers privilégiés qui pourraient passer avant les créanciers hypothécaires[473]. Ainsi, elle a classé les privilèges en deux rangs : les privilèges de premier rang (1) qui passent avant les hypothèques, et ceux de second rang (2), qui passent après les hypothèques. La convention a, en plus, énuméré limitativement les privilèges auxquels les législations nationales pourraient classer de premier rang, tout en laissant les pays libres, d'établir les privilèges de second rang.

(1) Privilèges de premier rang

161. Ce sont des privilèges proprement maritimes. La convention les a limitativement énumérés (art. 1). La France a effectivement reçu comme privilèges de premier rang

[469] Elle est conclue à Bruxelles le 10 avril 1926. La France l'a ratifiée le 23 août 1935. Les Comores ne l'ont pas ratifiée.
[470] Convention internationale signé à New York en 1967, ratifiée par un nombre d'Etats réduits, n'est pas entrée en vigueur. Une autre convention a été adoptée à Genève le 7 mais 1993, non plus, elle n'esp entrée en vigueur.
[471] Art. 1, convention de 1926.
[472] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 210.
[473] Ibid., n° 213.

toutes les catégories tolérées par la convention. La liste est la même dans la loi et dans la convention, mais la France ayant usé d'une réserve figurant dans la convention, il y a six numéros dans la loi au lieu de cinq dans la convention ; le premier numéro est multiplié ; tous les autres, par suite, semblent perdre un rang. Les privilèges de premier rang sont :

1. **Frais de justice**. Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix[474]. Ces frais sont prélevés sur le prix de vente[475]. La convention internationale a placé cette créance à côté d'autres dans le premier numéro, mais étant précisé que chaque Etat contractant serait libre de donner un rang privilégié aux frais de justice. L'expression « frais de justice » appelle à une interprétation stricte : ce sont les frais exposés pour saisir et vendre le navire en justice, exclus donc, les frais personnels du créancier engagés pour ses propres intérêts[476].

2. **Créances fiscales et parafiscales**. Ce sont les frais encourus pour l'entrée et le séjour du navire dans le port où il a été saisi. Il s'agit des : « droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage pour l'entrée dans le port de saisie, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port[477] ». Les droits de remorquage qui étaient introduits dans le numéro 2 par la loi du 11 avril 1906, ne sont plus privilégiés[478]. Quant aux frais de lamanage, ils sont privilégiés, car ils peuvent être assimilés à des frais de pilotage[479].

3. **Créances sociales**. Ce sont les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord[480]. Il s'agit non seulement des salaires, mais aussi des frais de traitement, des

[474] Art. 2 - 1, 1°, convention ; L. 5114-8, 1°, code des transports.
[475] Ph. Delebecque, droit martime, op.cit, n° 216.
[476] Ibid.
[477] Art. 2-1, 2°, convention ; L. 5114-8, 2°, codes des transports.
[478] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 217.
[479] Les lamaneurs sont des salariés de la compagnie de lamanage, et sont vis-à-vis d'elle, des créanciers privilégiés : soc : 23 oct. 2003, DMF 2004 HS 8, n° 75, obs. P. Bonassies.
[480] Art. 2-2, convention ; L. 5114-8, 3°, code des transports.

indemnités de congédiement[481] et autres, ainsi que les cotisations de caractère social dont la cause efficiente est le contrat d'engagement[482]. En revanche, les majorations de retard dues à une faute de l'armateur ne dérivent pas du contrat d'engagement, et donc, ne sont pas privilégiés[483].

4. **Créances d'assistance et d'avaries communes.** Ce sont les créances de ceux qui ont contribués à la survie du navire. Il s'agit des rémunérations dues pour sauvetage et assistance, ainsi que la contribution du navire aux avaries communes[484], lorsque des marchandises sont sacrifiées dans l'intérêt commun. Ces créances sont souvent très importantes, et les polices d'assurance les mettent toujours à la charge des assureurs[485]. La créance de relèvement des épaves mériterait d'être privilégiée sous cette rubrique[486].

5. **Créances de responsabilité.** Ce sont les créances dues après un accident causé par le navire[487]. Cette catégorie inclut des créances de caractère délictuel, créances de responsabilité pour abordage, que l'abordage ait entrainé des dommages matériels ou des dommages corporels, comme créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables[488]. Mais elle inclut également des créances de responsabilité contractuelle, créances d'indemnités pour lésion corporelles aux passagers et aux équipages, créances d'indemnités pour pertes ou avaries de cargaisons ayant fait l'objet de contrats, aussi bien d'affrètement que de transport[489]. Viennent derrière ces deux catégories, les créances privilégiées, lesquelles, concernent les créances nées au sens large, d'accident de navigation, causé par le navire. Ainsi, toute personne ayant subi un dommage du fait du navire,

[481] Le privilège ne couvre pas les fournitures de vivres, même dessinées à l'équipage : Com. 22 juin 1983, Bull. civ. IV, n° 184). De même, en est-il des avances faites au capitaine pour payer les salaires de l'équipage : Com. 15 janv. 1997, DMF 1997.877, obs. P.Y. Lucas.
[482] Com. 10 oct. 1966, D. 1967.57, note Rodière; Com. 7 avr. 1987, DMF 1988.453.
[483] Com. 15 nov. 1967, DMF 1968.140.
[484] Art. 2-3, convention ; L. 5114-8, 4°.
[485] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 219.
[486] Ibid.
[487] Art. 2-2, convention ; L. 5114-8, 5°, code des transports.
[488] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 571.
[489] Ibid.

est donc en droit de se payer sur le navire lui-même[490], en exerçant le droit que la loi lui confère.

6. **Créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine pour les besoins réels du navire.** Il s'agit des créances provenant des contrats ou d'opérations passés 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 si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants[491]. Il en est de même pour les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire au lieu et place du capitaine[492].

162. **Aux Comores,** pays non signataire de la convention de 1926, les privilèges sont calqués sur le modèle français, six numéros au lieu de cinq dans la convention. Comme en droit français, l'on distingue les privilèges de premier rang (privilèges maritimes) qui passent avant les hypothèques[493], et ceux de second qui passent après les hypothèques[494]. Les privilèges de premier rang sont contenus dans l'article 128 du CMMC. L'on va les énumérer tels qu'ils sont dans le code de la marine marchande comorienne, puisque les précisions ont été apportées dans les paragraphes ci-dessus. Ainsi, sont privilégiés en premier rang :

1. les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix[495] ;
2. les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port[496] ;

[490] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 571.
[491] Art. 2-5, convention ; L. 5114-8, 6°, code des transports.
[492] Art. L. 5114-8, 6°, code des transports.
[493] Art. 129, CMMC.
[494] Ibid., art. 130.
[495] Ibid., art. 128-1.
[496] Ibid., art. 128-2.

3. les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord[497] ;
4. les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes[498] ;
5. les indemnités pour abordage ou autres accidents de 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[499] ;
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 ou s'il s'agit de sa créance ou de celles des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants[500].

(2) Privilèges de second rang

163. Ce sont les privilèges non maritimes. La convention internationale a laissé libre, les législations nationales d'admettre les privilèges de second rang, sans modifier le rang réservé aux créances garanties par hypothèque, morts-gages et gages et aux privilèges les primant[501]. Autrement dit, les privilèges de second rang passent après les hypothèques maritimes. La loi française n'admet explicitement aucun privilège de second rang. Ce sont donc les privilèges de droit commun (droit civil ou droit fiscal) qui vont, en droit maritime, avoir la qualité de privilèges de second rang[502]. Le privilège de droit civil le plus fréquemment invoqué est celui des « frais faits pour la conservation de la chose » (C. civ., art. 2332-3°)[503]. Les privilèges fiscaux non

[497] Art. 128-3, CMMC.
[498] Ibid., art. 128-4.
[499] Ibid., art. 128-5.
[500] Ibid., art. 128-6.
[501] Art. 3, convention.
[502] Art. L. 5114-14, code des transports.
[503] Com. 8 mai 1961, D. 1962.2, note Rodière ; 10 oct. 1966, D. 1967.57, note Rodière ; Com. 9 oct. 1984, DMF 1985.398.

prévus à l'article L. 5114-8, ne peuvent jamais être que des privilèges de second rang[504].

164. **Aux Comores,** a l'instar du droit français, le CMMC n'a pas non plus crée des privilèges de second rang. Il précise seulement que les créanciers, outre les privilèges de premier rang, peuvent invoquer les privilèges de droit commun, qui passent après les hypothèques[505].

B) Exercice des privilèges

165. L'étude porte sur l'assiette (1), sur les droits du créancier (2) et sur l'extinction (3).

(1) Assiette des privilèges

166. Les privilèges portent sur le navire, sur le fret et sur certains accessoires du navire et du fret[506]. Les accessoires du navire et du fret visés ci-dessus sont : 1° les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ; 2° 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 ; 3° 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[507]. En revanche, ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrat d'assurance, non plus que des primes, subventions ou autres subsides nationaux[508]. Le fret sur lequel porte le privilège, est celui du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée[509]. Pour que l'exercice de ce privilège soit possible, il faut que le fret soit encore dû à l'armateur, ou que le montant du fret se trouve dans les mains

[504] Ph. Delebecques, Droit maritime, op.cit, n° 223.
[505] Art. 130, CMMC.
[506] Art. 2, convention ; art. L. 5114-8, code des transports.
[507] Ibid., art. 4 ; art. L. 5114-10.
[508] Ibid., art. 4 ; art. L. 5114-11.
[509] Art. L. 5114-12, code des transports.

du capitaine, ou de l'agent de l'armateur[510], car dans ces cas, la somme n'est pas encore fondue dans le patrimoine de l'armateur. Sur le fret, les privilèges de premier et de second rang passent tous avant les hypothèques, tout simplement, par ce que, le fret n'entre pas dans l'assiette de l'hypothèque.

167. **Aux Comores**, comme en droit français, les privilèges portent sur le navire, sur le fret et sur certains accessoires du navire et du fret[511]. Les autres dispositions sont également identiques qu'en droit français (supra, n° 166). En droit comorien, ces dispositions sont prévues aux articles 131 (accessoires du navire et du fret) et 132 du CMMC (exclus comme accessoires du navire et du fret).

(2) Droits des créanciers privilégiés

168. Le privilège donne aux créanciers un droit réel sur le navire. Pour autant, le propriétaire du navire n'est pas personnellement débiteur de l'obligation[512], autrement dit, le privilège maritime ne confère pas, en soi, au titulaire de cette créance, aucune action personnelle contre le propriétaire du navire[513]. Seul le débiteur concerné, engagé dans les liens de l'obligation, est personnellement responsable de la dette à l'origine du privilège[514]. La jurisprudence a fini par dissocier le jeu du privilège de celui du droit de poursuite, résultant du droit de gage général du code civil[515]. Cette distinction entre le droit *in rem (*droit réel exercé sur le navire) et le droit *in personam (*droit personnel exercé contre le débiteur) est assez inhabituelle, réserve étant faite de l'hypothèse du cautionnement réel, mais elle est postulé par la nature même des privilèges maritimes[516]. En revanche, lorsque le propriétaire du navire conclut un contrat d'affrètement, les créanciers de l'affréteur ont un droit personnel contre lui, mais jouissent aussi, si les conditions des privilèges

[510] Art. L. 5114-9, C. des transports.
[511] Art. 128, CMMC.
[512] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 228.
[513] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, 577.
[514] Com. 4 juin 1985, DMF 1996.656, obs. Achard ; Com. 15 fév. 1994, navire « Gasiraka », DMF 1994.695, obs. Bonassies.
[515] Com. 21 fév. 1995, DMF 1995.713, obs. L. Janbon ; Com. 14 oct. 1997, DMF 1997.1094, rapp. Rémery, obs. P. Bonassies.
[516] Ph. Delebecque, op.cit, n° 228.

maritimes sont réunies, d'un droit réel sur le navire[517]. Comme tous créanciers privilégiés, ils bénéficient de droit de préférence (a) et de droit de suite (b).

a) Droit de préférence

169. Le principe est déjà énoncé : les privilèges de premier rang priment les hypothèques, et ce, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci. Les hypothèques, en revanche, priment les privilèges de second rang. Entre les créances privilégiées, deux classements s'imposent[518] : un classement par voyage et un classement pour un même voyage[519].

1. Un classement par voyage : « les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent[520]». Les créances se rattachant à un même événement sont, quant à elles, réputées nées en même temps, exception faite en faveur des salaires et autres créances naissant du contrat d'engagement, qui viennent toutes au même rang (celui du dernier voyage), même si elles sont afférentes à des voyages antérieurs, pourvu que ces créances résultent d'un contrat unique[521].
2. Pour un même voyage, le classement des créances privilégiées a lieu dans le même ordre que celui de l'article L. 5114-8, code des transports. S'il y a plusieurs créances de la même catégorie, elles viennent en concurrence au marc le franc, exception faite pour les créances visées aux numéros 4° et 6° de l'article susmentionné, qui sont payées par préférence dans l'ordre inverse de leur naissance[522].

170. **Aux Comores**, il en est presque de même : les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent[523]. Quant aux créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages, elles viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages[524]. Pour

[517] Ph. Delebecque, op.cit, n° 228..
[518] Ibid., n° 229.
[519] Ibid.
[520] Art. L. 5114-15, al. 1er, C. des transports.
[521] Ibid., art. L. 5114-16, al. 2.
[522] Ibid., art. L. 5114-15, al. 2.
[523] Art. 134, al. 1, CMMC.
[524] Ibid. ,art.134 al. 2.

les créances se rapportant à un même voyage, elles sont privilégiées dans l'ordre établit à l'article 128 [525](supra, n° 162). Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance des prix[526]. Toutefois, les créances visées aux alinéas 4° et 6° de l'article 128 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées[527]. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps[528].

b) Droit de suite

171. Les créances privilégiées suivent le navire en quelques mains qu'il passe[529]. En droit français, ce droit, nous dit Delebecque[530], a été admis par respect pour la convention internationale. Il est expliqué par une conception qui n'est pas française, le lien entre une créance et une chose[531]. Il a l'inconvénient d'admettre l'action d'un créancier, dont la sureté réelle n'est pas publiée, contre un acquéreur dont le titre d'acquisition est soumis à publicité[532].

172. **Aux Comores**, le droit de suite est également reconnu aux créanciers privilégiés[533]. La difficulté soulevée ci-dessus (action d'un créancier dont la sureté réelle n'est pas publiée, contre l'acquéreur dont le titre d'acquisition est soumis à publicité), n'a pas pu être résolue que par la rapide extinction du privilège au cas de vente[534].

(3) Extinction des privilèges

173. Les privilèges s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance, excepté celles de fournitures mentionnées au 6° de l'article L. 5114-8 (supra, n°

[525]Art135, al. 1, CMMC.
[526] Ibid.
[527] Ibid., art. 135, al. 2.
[528] Ibid.
[529] Art. 8, convention ; L. 5114-18, code des transports.
[530] Ph. Delebecque, droit maritime, op.cit, n° 230.
[531] Ibid.
[532] Ibid.
[533] Art. 137, CMMC.
[534] Ph. Delebecque, op.cit, n° 230.

161), qui s'éteignent à l'expiration de six mois[535]. La prescription du privilège est indépendante de celle de la créance. Par exemple, la prescription de l'action d'abordage est de deux ans, alors qu'au bout d'un an, la créance d'abordage n'est plus privilégiée[536]. Le décret détermine le point de départ de la prescription du privilège (art. D. 5114-20)[537]. La règle générale devrait être la date de l'exigibilité de la créance[538]. Elle est, en principe adoptée, mais avec les limitations et précisions, destinées à éviter que la date d'exigibilité soit contestée ou reportée par la volonté des parties[539]. Le point de départ est fixé : 1°) à partir de la fin des opérations pour la rémunération d'assistance ; 2°) au jour du dommage pour l'abordage et les accidents de navigation ; 3°) au jour de la délivrance des marchandises et bagages ou au jour où ils auraient dû être délivrés pour les pertes et dommages ; 4°) au jour de la naissance de la créance pour le privilège de réparations et fournitures[540]. En outre, il est précisé que pour le privilège du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire, la créance ne peut pas être déclarée exigible avec la fin du voyage, sous prétexte que l'intéressé aurait demandé des avances ou acomptes[541].

Le privilège s'éteint alors que la créance n'est pas prescrite. Pour Delebecque[542], il est curieux. Il existe bien dans le droit général français, des privilèges qui dégénèrent en hypothèques quand certaines formalités n'ont pas été accomplies à temps[543]. Il existe bien en droit français, la péremption des inscriptions hypothécaires qui fait perdre son rang à l'hypothèque. Aujourd'hui, l'on considère que la nature même du privilège doit commander la solution : dans la mesure où le privilège pèse davantage sur le navire que sur le débiteur, il faudrait admettre que la péremption n'est pas interrompue par une simple citation en justice, mais plutôt par la saisie exécution ou par l'intervention du créancier dans cette saisie, ou encore par la saisie conservatoire du navire, cette saisie étant fondée sur la « responsabilité personnelle du navire[544] ».

[535] Art. L. 5114-17, code des transports.
[536] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 232.
[537] Ibid.
[538] Ibid.
[539] Ibid.
[540] Ph. Delebecque, op.cit, n° 232.
[541] Ibid.
[542] Ibid.
[543] Ibid.
[544] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 578.

La jurisprudence va dans ce sens[545]. Dans tous les cas, la vente du navire (a), ainsi que d'autres cas (b), constituent des causes d'extinction des privilèges.

a) Vente du navire

174. A la demande de la délégation française, la convention internationale de 1926 a admis que les lois nationales pourraient prévoir l'extinction du droit de suite au cas de vente volontaire du navire[546], à la condition que la vente soit accompagnée de publicité déterminée par lesdites lois nationales[547]. Cette publicité doit mentionner la date de mutation en douane[548]. Usant de cette réserve, la loi française décide que les privilèges s'éteignent en cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert[549], sans opposition des créanciers[550]. Aucune forme n'est prévue pour l'opposition des créanciers[551].

b) Autres causes d'extinction

175. Les privilèges sur les navires sont également éteints, indépendamment des modalités d'extinctions des obligations: 1. Par la confiscation prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté[552] ; 2. Par la vente du navire en justice[553] ; 3. Par le jeu de la limitation de responsabilité en cas de constitution de fonds de limitation car la répartition du fonds se fait entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances respectives[554]. En 2005, la Cour de cassation a décidé que la règle de l'extinction des privilèges s'appliquait même dans l'hypothèse d'une vente judiciaire faite à l'étranger[555]. Selon Delebecque[556], la solution se comprend, car un jugement étranger, en tant que fait juridique, produit ses effets en France.

[545] Com. 17 sept. 2002, DMF 2002. 975, obs. Rémery.
[546] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 233.
[547] Art. 9 § 3, convention de 1926.
[548] Ph. Delebecque, op.cit, n° 233.
[549] Art. L. 5114-19-3°, code des transports.
[550] Ph. Delebecque, op.cit, n° 233.
[551] Ibid.
[552] Art. L. 5114-19-1°, code des transports.
[553] Art. L. 5114-19-2°, C. transports.
[554] Art. L. 5121-10, al. 2. C. transports.
[555] Com. 4 oct. 2005, Number One, DMF 2006.47, obs. Bonassies.
[556] Ph. Delebecque, op.cit, n° 233.

176. **Aux Comores**, Les privilèges sont éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations : 1. Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois des douanes, de police ou de sûreté ; 2. Par la vente du navire en justice, faite dans les formes prévues au chapitre VI du code de la marine marchande comorienne ; 3. En cas de vente ou de tout transfert volontaire de la propriété, deux (2) mois après la publication de la vente publiée au registre national de la flotte tenu par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[557]. La forme de ces actes requis en vue de cette publication, ainsi que les conditions d'inscription au dit registre sont fixées par décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[558]. Peu importe qu'elle soit privilégiée ou non, toute créance donne droits au créancier à son débiteur.

Section 3 : Droits des créanciers sur le patrimoine de l'armateur

177. Les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers[559]. Ce principe n'échappe pas aux créanciers de l'armateur. Reste que le patrimoine de l'armateur se réduit souvent au seul navire qu'il exploite[560]. Les créanciers de l'armateur peuvent se protéger si l'armateur est dans une situation difficile compromettant le paiement de leurs dettes. Heureusement, le droit maritime permet aux créanciers de l'armateur en cas de défaillance de ce dernier, et si cette défaillance persiste, de saisir ses biens y compris le navire pour se faire payer sur le prix de la vente. Outre les créanciers de l'armateur, s'ajoute les droits de suite donnés à certains créanciers (hypothécaires et privilégiés) leur permettant de saisir et de procéder à la vente des navires en justice pour se faire payer sur le prix. Le plan de cette section s'impose : saisie conservatoire (§ 1) et saisie-exécution (§ 2).

§ 1 Saisie conservatoire du navire

178. La saisie conservatoire est une saisie à caractère provisoire qui a pour effet de rendre indisponible la chose saisie de façon à éviter que le débiteur ne la fasse

[557] Art. 139, CMMC.
[558] Ibid., art. 104, al. 2.
[559] Art. 2285, C. civil.
[560] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 235.

disparaître et déclare son insolvabilité. Elle vise à apporter une garantie au créancier avant que ne soit prononcé le jugement condamnant le débiteur à payer sa dette[561]. Elle est pratiquée par les créanciers démunis de titre exécutoire, couramment après un abordage[562]. La saisie conservatoire du droit commun a pour but essentiel de protéger le droit de gage général du créancier, préparant ainsi la saisie-exécution du bien auquel elle s'applique[563]. Quant à la saisie conservatoire du droit maritime, très largement ouverte aux créanciers de l'armateur, elle peut avoir pour but, la vente judiciaire du navire et l'attribution du prix aux créanciers saisissants, mais le plus souvent, elle est pratiquée comme un simple moyen de pression exercé par le créancier pour obtenir le paiement des sommes dues[564]. La saisie est réglementée par la convention internationale du 10 mai 1952, ratifiée par la majorité des Etats maritimes dont la France le 25 mai 1957. Les Comores ne l'ont pas ratifiée. Dans ce paragraphe, l'on étudiera la saisie conservatoire en droit international (A), la saisie conservatoire en droit français (B) et la saisie conservatoire en droit comorien(C).

A) Saisie conservatoire en droit international

179. L'étude portera sur les créances autorisant la saisie (1), sur le navire objet de la saisie (2), sur la procédure de la saisie (3) et sur ses effets (4).

(1) Créances autorisant la saisie

180. Pour saisir, le créancier peut même se contenter d'une allégation de créance, ce qui est très libéral. Il n'est donc pas nécessaire que la créance présente un caractère certain et sérieux[565]. Peu importe aussi que la créance ait ou non un caractère urgent et que le recouvrement soit en péril[566]. La créance peut même être prescrite[567]. L'allégation de créance comme motif de saisie, serait dommageable, voire dangereux si les conséquences n'étaient pas palliées. Heureusement, l'armateur du navire saisi d'une manière abusive et infondée, peut rapidement

[561] Dictionnaire juridique du droit français, Jurimodel.com.
[562] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 242.
[563] Ibid.
[564] Ibid.
[565] Com. 26 mai 1987, DMF 1987. 645 ; 12 janv. 1988, Bull. civ. IV n° 15 ; 3 fév. 1998, DMF 1998.255.
[566] Aix-en-Provence, 26 janv. 1990, DMF 1992.354, obs. R.A.
[567] Com. 7 mars 2006, Bull. civ. IV, n° 57.

obtenir la mainlevée de la saisie[568]. En outre, le créancier qui, utilisant l'extrême souplesse des textes pour exercer une saisie abusive, s'exposerait à de lourds dommages-intérêts[569]. Qu'il s'agisse d'une allégation de créance, ou d'une créance incertaine et non urgente, mais faut-il que la créance soit maritime[570]. La convention a défini la « créance maritime » comme : « allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes: a. Dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement; b. Pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire; c. Assistance et sauvetage; d. Contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement; e. Contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement; f. Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire; g. Avarie commune; h. Prêt à la grosse; i. Remorquage; j. Pilotage; k. Fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien; l. Construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale; m. Salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage; n. Débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire; o. La propriété contestée d'un navire; p. La copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété; q. Toute hypothèque maritime et tout mort-gage[571] ». Explicitement, la créance maritime est une créance née de l'exploitation du navire. La créance contractuelle ou extracontractuelle, doit donc être, en tout ou en partie[572], maritime.

Longue et limitative qu'elle soit, la liste est strictement appréciée par les tribunaux[573]. Elle n'inclut pas toutes les créances nées de l'exploitation du navire. Certaines de ces créances ayant été, sans doute involontairement, oubliées par le législateur international[574]. C'est ainsi que l'assureur-corps du navire ne peut, semble-t-il exercer une saisie internationale contre le navire[575]. La créance de prime d'assurance n'étant pas non plus visée par l'article 1er (et la fourniture de la garantie

[568] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 595.
[569] Ibid.
[570] Art. 2, convention.
[571] Art. 1, convention.
[572]Com. 3 fév. 1998, DMF 1998. 260, rapp. Rémery.
[573] Com. 21 juin 1983, DMF 1985. 154 ; 9 mai 1990, Bull. civ. IV, n° 138.
[574] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 593.
[575] Ibid.

d'assurance ne pouvant être assimilée à une fourniture « de produits ou de matériel faite à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien »).

(2) Navire, objet de la saisie

181. Le demandeur qui justifie, voire allègue une créance maritime peut saisir le navire. De là, l'on peut se poser la question de savoir exactement le navire à saisir. La précision est apportée par la convention qui stipule que : « tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte[576] ». Ainsi, en cas d'abordage, la victime peut non seulement saisir le navire à l'origine de l'abordage, mais aussi, tout autre navire appartenant au propriétaire du navire abordeur. En revanche, aucun navire ne peut être saisi lorsque la créance résulte de la propriété ou copropriété contestée, ou encore d'une hypothèque[577] : dans ce cas, le demandeur ne peut saisir que le navire concerné par la réclamation, navire convoité ou hypothéqué[578]. L'on ajoutera qu'un navire ne peut être saisi plus d'une fois dans la juridiction d'un ou de plusieurs Etats contractants pour la même créance et pour le même demandeur[579]. Une autre question se pose, celle des navires apparentés.

182. **Navire apparenté.** Une fois admis le principe que le créancier peut saisir tout navire se rapportant à la créance et appartenant à son débiteur (supra, n° 181), le problème a été souvent posé aux tribunaux de savoir si, le débiteur d'une société A, il n'était pas possible de saisir un navire appartenant à une société A', alors que les deux sociétés A et A' avaient les mêmes actionnaires, voire, le même seul actionnaire, ces sociétés constituant des « *single ship corporations* », et les navires apparaissent comme des navires apparentés[580]. La convention de 1952 apporte une première réponse à ce problème en énonçant que, je cite : « des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété

[576] Art. 3-1, convention.
[577] Ibid., art. 3-3.
[578] Ibid., art. 3-1.
[579] Art. 3-3, convention; Com. 8 mars 2011, DMF 2011.424, rapp. Potocki, obs. Tassel.
[580] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 601.

appartiendront à une même ou aux mêmes personnes[581]. Les tribunaux, n'ayant pas interprété strictement la convention, avaient admis la saisie des « *single ship compagnies* [582]». Mais très justement, la jurisprudence est revenue, considérant qu'une telle saisie n'était envisageable que si le créancier était en mesure d'établir la confusion de patrimoines entre le débiteur et la personne cible de la saisie[583]. Le problème se pose de la sorte lorsque le créancier d'un Etat ou d'une société d'Etat envisage de saisir le navire exploité par une autre société d'Etat[584]. Sous réserve du jeu des immunités d'exécution (souvent levées dans les opérations commerciales internationales), la règle est claire : le créancier doit respecter le principe de l'indépendance des personnes, et ne peut donc obtenir satisfaction que s'il prouve que l'Etat et la société dont le navire est convoité forment une seule et même personne et n'ont donc qu'un seul patrimoine[585]. Un autre problème se pose, celui du navire affrété.

183. **Navire affrété**. En droit commun, seuls les biens appartenant au débiteur peuvent être saisis, et ce, même lorsqu'il s'agit d'une saisie conservatoire, car un créancier n'a pour gage que le patrimoine de son débiteur (supra, n° 177). En droit maritime, les créanciers hypothécaires et privilégiés peuvent également saisir le navire, encore faut-il qu'il soit exploité, même par un non propriétaires[586] (affréteur, armateur ou gérant). La convention de 1952 le précise : « dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, même si ce dernier n'est pas propriétaire du navire[587] ». La règle s'applique en cas d'affrètement coque-nue, mais aussi, semble t-il, en cas d'affrètement à temps[588]. La saisie d'un navire n'appartenant pas au débiteur ne peut être autorisée que si le créancier saisissant

[581] Art. 3-2, convention.
[582] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n[os] 601 et 602.
[583] Com. 19 mars 1996, DMF 1996.503; Com. 21 janv. 1997, DMF 1997.612, obs. A. Vialard; Com. 15 oct. 2002, DMF 2003.756, obs. P. Simon.
[584] Ph. Delebecque, Droit martime, op.cit, n° 252.
[585] Civ. 1[ère], 6 juill. 1988, DMF 1988.595, obs. Warot, rendu au visa de l'art. 2092 C. civ (devenu art. 2284) ; Com. 1[er] oct. 1997, DMF 1998. 17, rapp. Rémery et les obs., Rev. Crit. DIP 1997. 751 ; Com. 23 nov. 1999, Bull. civ. IV, n° 204, DMF 2000. 719, obs. Molfessis ; Paris 23 mai 2002, DMF 2002. 711, obs. E. Dibas.
[586] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 604.
[587] Art. 3-4, convention.
[588] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 251.

bénéficie d'une créance privilégiée au sens de la loi du for[589]. La saisie conservatoire doit satisfaire certaines conditions.

(3) Procédure de la saisie conservatoire

184. La saisie doit être autorisée par le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée[590] (*le forum arresti*). La jurisprudence en a fait application[591]. La loi applicable est la loi du for (*lex fori*). Le *forum arresti* accorde main levée de la saisie lorsqu'une caution ou garantie suffisante aura été fournie[592]. La convention précise que le *forum arresti* est compétent pour statuer sur le fond du procès[593], du moins pour les six hypothèses qui suivent : 1. Si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée; 2. Si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie; 3. Si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite; 4. Si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'art. 13 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910; 5. Si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage; 6. Si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mort-gage sur le navire saisi.

(4) Effets de la saisie

185. La saisie conservatoire d'un navire entreprise sur le fondement de la convention internationale produit les mêmes effets qu'en droit interne : elle immobilise le navire. Ce dernier ne peut donc pas quitter le port où il est amarré[594]. Il n'y a donc aucune indisponibilité juridique[595]. Rien ne s'oppose à ce que le créancier demande la mainlevée[596], ce qu'il fait généralement moyennant la fourniture d'une garantie d'un

[589] Com. 4 oct. 2005, DMF 2006.47, obs. P. Bonassies, Rev. crit. DIP 2006. 405, note H. Muir-Watt.
[590] Art. 4, convention.
[591] Com. 5 janv. 1999, Bull. civ. IV, n° 2, DMF 1999. 130, Rev. crit. DIP 1999. 137, rapp. Rémery.
[592] Art. 5, convention.
[593] Ibid., art. 7.
[594] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 254.
[595] Ibid.
[596] Com. 8 mars 2011, DMF 2011. 229, rapp. Potocki, obs. de Corbière.

Club. En cas de constitution d'un fonds de limitation, la mainlevée doit être ordonnée[597]. Il convient à présent d'analyser les mêmes points en droit français.

B) Saisie conservatoire en droit français

186. Comme en droit international, en droit français, l'étude portera sur les créances autorisant la saisie (1), sur le navire objet de la saisie (2), sur la procédure de la saisie (3) et sur ses effets (4).

(1) Créances autorisant la saisie

187. En droit français, la saisie conservatoire est ouverte à toute personne dont sa créance parait fondée en son principe[598]. L'autorisation du juge compétent est requise[599]. Emprunté au droit commun des mesures conservatoires (loi du 12 novembre 1955), la notion de « créance paraissant fondée dans son principe » est difficile à préciser. Il est certain que le créancier de l'armateur peut prétendre à exercer une saisie conservatoire, alors même qu'il ne dispose d'aucun titre écrit, voire que sa créance n'est pas exigible[600]. Du reste, il appartient aux tribunaux de déterminer, au cas par cas, si la créance parait fondée ou non dans son principe[601]. Pour exercer une telle saisie, aucune condition d'urgence ou de risque de non-recouvrement n'est requise[602]. Contrairement à la convention qui exige que la créance soit maritime, en doit français, peu importe, quelle soit maritime ou terrestre[603]. Il n'est pas nécessaire non plus qu'elle se rattache à l'exploitation du navire[604].

(2) Navire, objet de la saisie

188. En droit français, en principe, la saisie ne peut être pratiquée que sur un navire appartenant au débiteur, et ce, peu importe son affectation, et même sur le navire en

[597] Com. 7 juin 1999, Bull. civ. IV, n° 206 ; Com. 5 janv. 1999, DMF 1999. 130, obs. A. Vialrd.
[598] Art. L. 5114-22, C. transports.
[599] Ibid.
[600] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 592.
[601] Ibid.
[602] Com. 18 nov. 1986, DMF 1987. 696, obs. Jarrosson et M. Rémond-Gouilloud.
[603] Ph. Delebeque, Droit maritime, op.cit, n° 243.
[604] Ibid.

construction[605] (cela exclut l'épave). Cette saisie peut porter sur une partie du navire, et notamment sur les soutes[606]. En revanche, les créances de fret ne peuvent être saisies qu'en vertu des règles de droit commun[607]. De même, le créancier ne peut saisir les biens d'un tiers[608]. La règle découle même de la théorie du patrimoine (C. civ., art. 2284 et 2285). Le principe de la saisie est frappé de quelques exceptions. Ainsi, ne peut être saisi, le navire d'un débiteur, qui est un instrument de travail[609]. De même, un navire d'Etat ne peut pas faire l'objet d'une saisie. Ce dernier, en tant que bien appartenant à une personne morale de droit public, bénéficie d'une immunité[610]. La saisie d'un navire en partance ou jadis, navire prêt à faire voile, est possible à condition qu'il ne s'agisse pas d'un détournement de procédure exécuté de propos délibéré, sans nécessité et de mauvaise foi[611]. Reste la question de savoir s'il est possible de saisir un navire exploité en copropriété. Les créanciers de la copropriété elle-même le pourront certainement, ainsi que les créanciers d'un quirataire débiteur majoritaire[612]. Le nouveau texte le précise pour le cas de la saisie exécution[613], sous réserve d'une opposition des autres copropriétaires. Il n'y a aucune raison pour ne pas l'étendre dans l'hypothèse de la saisie conservatoire[614]. La question s'est aussi posée pour un créancier d'un affréteur s'il peut recourir à la saisie conservatoire d'un navire affrété[615]. Au regard du droit français, la seule exigence tient dans la propriété du débiteur[616]. Pour autant, rien n'empêche à ce que le créancier de l'affréteur saisisse le navire affrété, à condition toutefois qu'il soit muni d'un privilège[617]. Des aménagements pourraient se concevoir dans la mesure où la saisie conservatoire est avant tout un moyen de pression et qu'en cas d'affrètement, seul l'affréteur subit les conséquences de la saisie[618].

[605] Ph. Delebecque, op.cit, n° 244.
[606] Com. 13 janv. 1998, Bull. civ. IV, n° 16, DMF 1998.823, obs. Ndendé.
[607] Ibid.
[608] V. espèce in DMF 2012 HS 16, n° 78 ; Civ. 1er, 4 fév. 1986, DMF 1986. 346, note R. A.
[609] T. com. Marseille 16 nov. 1990, DMF 1992. 129, obs. Arnaud.
[610] Civ. 1re, 4 fév. 1986, DMF 1986. 346, obs. R.A.
[611] Aix-en-Provence, 10 mars 1987, DMF 1988. 545 et 549, note H. Tassy ; Bonassies, le droit positif français en 1988, DMF 1989, n° 24.
[612] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 244.
[613] Art. L. 5114-47, C. transport.
[614] Ph. Delebecque, op.cit, n° 244.
[615] Aix-en-Provence, 10 janv. 1986, DMF 1988. 87.
[616] Art. 2284, C. civil.
[617] Douai, 31 janv. 1985, DMF 1988.85.
[618] Ph. Delebecque, op.cit, n° 244.

(3) Procédure

189. En droit français, les règles sont très complexes et conduisent à combiner droit maritime et droit commun[619]. D'abord, le créancier fait une requête auprès du juge compétent, et ce, même si le créancier est en possession d'un titre[620]. La solution a une portée générale et vaut lorsque la saisie est pratiquée dans le fondement de la convention de 1952. Toutefois, la notification préalable du titre n'est pas requise[621]. Aujourd'hui, comme dans le passé, le juge compétent est le Président du Tribunal de commerce, mais aussi le juge de l'exécution[622], et plus précisément, le JEX du Tribunal dans le ressort duquel se trouve le navire. Ensuite, le créancier notifie la saisie au débiteur et le service du port[623]. Aucune publicité de la saisie n'est requise dans le registre des hypothèques, ni sur la fiche matricule du navire[624]. Enfin, si le créancier ne justifie pas d'un titre exécutoire, il a un délai d'un mois pour agir, à compter de l'exécution de la mesure[625]. Une fois la saisie pratiquée, le débiteur ne manquera pas de réagir. Il peut demander au juge d'exécution compétent l'autorisation de la rétractation partielle ou totale[626] (se traduisant par une mainlevée). Il peut également solliciter une mainlevée auprès du juge, en contrepartie de la fourniture d'une garantie suffisante (généralement fournie par les P & I clubs). La constitution d'un fonds de limitation entraine également la mainlevée de la saisie[627]. En cas de mainlevée, la saisie n'aura laissée aucune trace[628]. Il n'y a pas de privilège du premier saisissant quand la saisie persiste. A plus forte raison, la saisie disparue n'aura créé aucun droit de préférence au profit du saisissant[629]. Le créancier saisissant désavoué par la décision de mainlevée doit en principe supporter les conséquences dommageables de son initiative[630], et notamment, les frais de mainlevée[631]. De même, sur la compétence arbitrale en cas d'abus de saisie[632].

[619] H. Cadiet et G. Brajeux, La procédure de saisie conservatoire de navires entre droit commun et règles applicables, DMF 1998. 995.
[620] Com. 1er oct. 1997, DMF 1998.17, rapp. Rémery et les obs.
[621] Com. 4 mars 2014, n° 13-10.092.
[622] Art. L. 721-7, C. commerce; L. 5114-21, C. transport.
[623] Ph. Delebecque, op.cit, n° 245.
[624] Ibid.
[625] Com. 14 oct. 1997, Bull. civ. IV, n° 259, DMF 1998.24; Civ. 2e 18 fév. 1999, Bull. civ. II, n° 34.
[626] Com. Aix-en-Provence, 11 oct. 2012, DMF 2013.345, obs. Loogieter.
[627] Com. 23 nov. 1993, Bull. civ. IV, n° 418 ; Rouen 5 sept. 2002, DMF 2003. 55, obs. C. Hummann.
[628] Ph. Delebecque, op.cit, n° 245.
[629] Com. 19 fév. 1958, DMF 1959. 326.
[630] Com. 18 janv. 1983, DMF 1984. 329, obs. R. Achard.
[631] Rouen 20 janv. 1983, DMF 1983. 487.
[632] Com. 24 avr. 2013, DMF 2014. 132.

Lorsque le service du port est avisé d'une saisie par la notification du juge, ce service refuse l'autorisation de départ du navire. C'est même une obligation pour le service du port[633].

(4) Effets de la saisie

190. En droit français, les effets de la saisie sont presque similaires qu'en droit international. Le navire est immobilisé jusqu'à ce que le créancier, après avoir obtenu condamnation, puisse procéder ultérieurement à la saisie-exécution du navire. La saisie conservatoire empêche le départ du navire, mais ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire. Le navire n'est pas indisponible juridiquement, même s'il est immobilisé[634]. La saisie conservatoire qui rend indisponible l'objet saisi, n'en interdit pas l'usage[635]. La saisie conservatoire n'enlève aucun droit au propriétaire. Il conserve le droit d'aliéner, et même le droit d'hypothéquer.[636] Mais l'hypothèque sera souvent frauduleuse, et les créanciers privilégiés seront informés de l'aliénation par la publication de la vente[637]. On peut également concevoir que la vente se fasse avec l'accord du saisissant[638]. Reste une dernière difficulté, celle de l'abus que l'on rencontre de plus en plus aujourd'hui dans un monde devenu très contentieux. Il faut d'abord observer que le créancier saisissant n'est pas investi de l' « entretien courant » du navire[639]. Les assureurs ne couvrent généralement pas les pertes et dommages liés aux saisies[640]. Il appartient au créancier saisissant de donner au gardien du navire, si ce dernier n'est pas le débiteur, des instructions appropriées et de prendre lui-même les mesures nécessaires à la sauvegarde du navire qu'il a fait saisir[641]. Quant à la responsabilité du créancier saisissant qui s'est engagé dans une procédure précipitamment ou sans ménagement, elle n'est pas inconcevable : elle

[633] T.A. Montpellier 8 juin 1972, DMF 1972. 740.
[634] Comp. Crim. 3 sept. 2002, DMF 2003.82, obs. rapp. Rémery.
[635] Aix-en-Provence, 17 fév. 2009, DMF 2009. 725, obs. M. Bernié.
[636] Ph. Delebecque, op.cit, n° 246.
[637] Ibid.
[638] Ibid.
[639] Com. 3 mars 1998, DMF 1998. 699, rapp. Rémery.
[640] Rouen 21 sept. 2006, DMF 2007. 211, obs. Turgné ; Sentence CAMP n° 1214 du 23 oct. 2013.
[641] Aix-en-Provence, 14 mars 1997, DMF 1997. 667, obs. Rézenthel.

suppose cependant des circonstances particulières permettant d'établir une légèreté blâmable, une imprudence grave ou une témérité fautive[642].

C) Saisie conservatoire en droit comorien

191. Ici encore, l'étude portera sur les créances autorisant la saisie (1), sur le navire objet de la saisie (2), sur la procédure de la saisie (3) et sur ses effets (4).

(1) Créances autorisant la saisie

192. En droit comorien, comme en droit français, l'autorisation de la saisie conservatoire peut être accordée dès lors que la créance paraît fondée dans son principe, et ce, quelle que soit l'origine de la créance, maritime ou non[643]. La notion de « créance fondée dans son principe » soulève des difficultés quant à son appréciation. Il revient donc au juge compétent d'apprécier. Le nouveau texte comorien précise que pour les Etats signataires de la convention de Bruxelles de 1952, la saisie conservatoire ne peut être requise que pour les créances énumérées à l'article 1 de ladite Convention (supra, n° 180)[644]. Quant aux navires d'un Etat non signataire de la convention de 1952, la saisie peut être pratiquée dans l'un des Etats contractants pour toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat[645]. Dans ce cas, l'application de la Convention est facultative[646]. Le nouveau texte comorien (CMMC) permet de combler les lacunes des saisies conservatoires comoriennes, rendues sous l'acte uniforme de l'OHADA (procédures simplifiées de recouvrement et de voies d'exécution (art. 52 et s.)[647]. Bien que les Comores soit membre de l'OHADA (organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires), ce dernier n'a pas encore traité des questions maritimes[648]. D'où, des lacunes, des incertitudes et de nombreuses zones de non droit.

[642] Aix-en-Provence, 21 sept. 2011, DMF 2012. 807 ; Douai 8 nov. 2011, DMF 2012. 813, obs. J. Lecat ; Paris 2 juill. 2008, DMF 2009. 160, obs. S. Sana Chaillé de Néré.
[643] Art. 163 § 1, CMMC.
[644] Ibid.,art. 163 § 2.
[645] Ibid., art.163 § 3.
[646] Ibid.
[647] Tribunal de Moroni 17 mars 2014, n° 74.
[648] A. Ahamada, « Reforme du droit maritime comorien, juillet-août 2015, DMF 2015. 637.

(2) Navire, objet de la saisie

193. En droit comorien, la saisie conservatoire peut être pratiquée sur tout navire auquel la créance se rapporte, que cette créance soit née de son propriétaire actuel ou non[649], et ce, quel que soit l'affectation du navire (commerce, pêche, plaisance)[650]. Hormis le navire auquel la créance se rapporte, la saisie peut également être pratiquée sur tout autre navire appartenant au débiteur ou affrété avec remise de la gestion nautique au débiteur[651]. Exception à ce principe, les navires de guerre et les navires d'Etat. Ces derniers, biens affectés exclusivement à un service public, ne peuvent pas faire l'objet d'une saisie[652].

(3) Procédure

194. En droit comorien, tout commence par une requête du créancier au juge compétent. Ici, c'est le président du Tribunal de commerce, ou à défaut, le Président d'une section de Tribunal[653]. Le Président rend une ordonnance autorisant la saisie lorsque la créance lui parait fondée dans son principe sans que le créancier ait à justifier d'un titre exécutoire[654]. L'ordonnance fixe la somme pour laquelle la saisie est autorisée. Elle assujettit le créancier à justifier au préalable d'une solvabilité suffisante ou d'une caution pour garantir les dommages-intérêts éventuellement encourus par le saisissant[655]. Elle doit fixer aux créanciers un délai dans lequel il devra saisir le tribunal compétent du fonds de sa demande et obtenir un titre exécutoire, sous peine de nullité de la saisie[656]. Ce délai est généralement d'un mois, à partir de la date de la saisie[657]. En pratique, avant de procéder à ladite saisie, le créancier (généralement par le biais de son huissier), signifie l'ordonnance au débiteur et lui laisse une copie. En droit comorien, les saisies concernent souvent le statut des conteneurs en souffrance[658]. Ces conteneurs contiennent généralement

[649] Art. 165 § 1, CMMC.
[650] Ibid. art. 164 § 1.
[651] Ibid., art.165 § 2.
[652] Ibid.. art. 164 § 3.
[653] Art. 167, CMMC.
[654] Ibid.
[655] Art. 168, CMMC.
[656] Ibid.
[657] Tribunal de Moroni 17 mars 2014, n° 74.
[658] A. Ahamada, « Rreforme du droit maritime comorien », op.cit.

des produits alimentaires, parfois périssables[659], ce qui conduit souvent les juges à ordonner des mesures conservatoires à exécution provisoire, en attendant la décision définitive[660]. Les audiences relatives au statut des conteneurs en souffrance sont souvent des référés[661].

(4) Effets de la saisie

195. En droit comorien, la saisie conservatoire produit presque les mêmes effets aussi bien en droit français qu'en droit international : elle empêche le départ du navire mais ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire[662]. Le navire n'est pas indisponible juridiquement, même s'il est immobilisé. En droit français, le propriétaire conserve le droit d'aliéner, et même le droit d'hypothéquer (supra, n° 190), et il n'y a aucune raison opposable à une telle extension en droit comorien. Une fois la saisie autorisée, l'Agence Nationale des Affaires maritimes (ANAM) refuse tout départ du navire et retient les documents de bord[663]. L'huissier qui a procédé à la saisie établit un gardien à bord[664]. Toutefois, le Président de Tribunal de première instance peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés, moyennant la fourniture d'une caution suffisante[665]. A cet effet, le navire doit regagner le port de la saisie au délai fixé, sous peine de perdre la caution au profit des créanciers[666]. L'ordonnance qui autorise ou refuse la saisie est susceptible d'appel[667], et le créancier saisissant, auteur d'une saisie abusive doit supporter les conséquences dommageables de son initiative, notamment, les frais de mainlevée et le manque à gagner dû à l'immobilisation du navire[668].

[659] Tribunal de Moroni 4 mars 2014, n° 51/14. Sur cette décision, il s'agissait d'un conteneur d'ailes de poulet en provenance de la France, produit périssable et présentant un caractère urgent.
[660] Ibid.
[661] Tribunal de Moroni 4 mars 2014, n° 51/14 ; 17 mars 2014, n° 74.
[662] Art. 170, CMMC.
[663] Ibid.
[664] Ibid.
[665] Art. 171 § 1, CMMC.
[666] Ibid., art. 171 § 2.
[667] Art. 173, CMMC.
[668] Art. 174, CMMC.

§ 2 Saisie-exécution

196. La saisie-exécution, saisie-vente en droit commun, ou encore vente forcée, est une procédure juridique par laquelle un créancier fait saisir le navire de son débiteur pour le vendre aux enchères publiques afin de se faire payer sur le prix dégagé par cette vente. Cette saisie suppose un armateur insolvable, mais qui n'est ni déclaré en liquidation judiciaire, ni mis en redressement judiciaire, car ces procédures suspendraient les poursuites individuelles contre l'armateur[669]. La saisie-exécution n'est pas régie par la convention internationale de 1952. Pour cela, l'étude se fera en droit français (A) et en droit comorien (B).

A) Saisie-exécution en droit français

197. Elle portera sur la procédure de saisie (1), sur la procédure de vente (2), ainsi que sur le paiement et la distribution du prix (3).

(1) Procédure de saisie-exécution

198. La saisie exécution d'un navire est précédée de la signification d'un commandement de payer[670]. Ce commandement qui se périme par dix jours[671], est fait par le créancier muni d'un titre exécutoire à son débiteur ou à son domicile. Vingt-quatre heures après ce commandement[672], l'huissier qui procède à la saisie dresse un procès verbal renfermant les énonciations prescrites à l'article 34 du décret de 1967[673]. Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et autres apparaux du navire, provisions et soutes. Il établit un gardien[674]. Le procès-verbal de saisie est notifié au service du port, et si le navire est étranger, au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon[675]. Le créancier saisissant, doit, dans les trois jours qui

669 Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 256.
670 Art. L. 5114-23, C. transport.
671 Art. 33, D. n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.
672 Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 258.
673 Les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit ; le titre exécutoire en vertu duquel il procède ; la somme dont il poursuit le paiement ; la date du commandement à payer ; L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire est amarré ; le nom du propriétaire ; Les nom, espèce, tonnage et nationalité du bâtiment.
674 Art. 34, D. n° 67-967 du 27 octobre 1967, op.cit.
675 Art. 35, D. 1967, op.cit.

suivent le procès-verbal, le notifier copie au propriétaire et l'assigner devant le Tribunal de grande instance du lieu de la saisie[676]. Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du Tribunal de la saisie, les actes lui sont signifiés en la personne du capitaine, ou en son absence, au représentant du propriétaire (le consignataire du navire) ou le capitaine (le second)[677]. Le délai est augmenté en raison des distances[678]. Le procès-verbal de saisie, doit dans les sept jours, être inscrit sur le registre des hypothèques et sur le fichier des inscriptions des navires, lorsque le navire est francisé[679]. Si le navire n'est pas francisé, la mention est portée sur le fichier spécial tenu au bureau des douanes du lieu de la saisie[680]. Ce délai est augmenté de vingt jours si le lieu de la saisie et le lieu où le fichier est tenu, ne se trouvent pas l'un et l'autre en France métropolitaine ou dans un même département d'outre-mer ou un même territoire d'outre-mer[681]. Cette mesure de publicité est destinée à informer les tiers de manières à ce qu'ils puissent faire valoir leur droit[682]. Lorsque le navire est francisé, le conservateur des hypothèques maritimes délivre un état des inscriptions[683]. Dans les sept jours qui suivent, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions. Ce délai est augmenté de vingt jours si le lieu de la saisie et le lieu du tribunal qui doit connaître de la saisie et de ses suites ne se trouvent pas l'un et l'autre en France métropolitaine ou dans un même département d'outre-mer ou un même territoire d'outre-mer[684]. La dénonciation aux créanciers indique le jour de la comparution devant le tribunal[685]. Le délai de comparution est augmenté de vingt jours si le domicile élu et le siège du tribunal ne se trouvent pas l'un et l'autre en France métropolitaine ou dans un même département d'outre-mer ou un même territoire d'outre-mer[686].

[676] Ph. Delebecque, op.cit, n° 258.
[677] Ibid.
[678] Ibid.
[679] Art. 37, D. 1967, op.cit.
[680] Ibid.
[681] Ibid.
[682] Ph. Delebecque, op.cit, n° 258.
[683] Art. 38, D. 1967, op.cit.
[684] Ibid.
[685] Ibid.
[686] Ibid.

(2) Procédure de vente des biens saisis

199. La vente des biens saisis est ordonnée par un jugement (du tribunal de grande instance), qui fixe la mise à prix et les conditions de la vente[687]. L'adjudication est précédée d'une publicité au moyen d'une affiche insérée dans un journal de la localité[688] et apposée au grand mât ou sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment est amarré, à la chambre de commerce, au bureau de douane et à la circonscription maritime[689]. L'article 43 du décret énumère les indications que doit contenir cette affiche[690]. Quinze jours après[691], la vente forcée du bien saisi a lieu aux enchères publiques, à l'audience du juge. Toutefois, le juge peut ordonner que la vente soit faite soit devant une autre juridiction, soit en l'étude et par le Ministère d'un notaire, soit par un courtier, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi[692]. L'adjudication purge les hypothèques et éteint les droits de suite des créanciers privilégiés[693]. La surenchère n'est pas admise[694].

(3) Paiement et distribution du prix

200. Dans les vingt-quatre heures[695], l'adjudicataire consigne le prix, sans frais, à la caisse des dépôts et consignations[696]. A défaut de paiement ou de consignation, la vente est résolue de plein droit[697]. Sans préjudice des dommages et intérêts auxquels il peut être condamné, l'adjudicataire défaillant est tenu au paiement de la différence entre son enchère et le prix de la revente, si celui-ci est moindre, ainsi que

[687] Art. L. 5114-24, C. des transports.
[688] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit, n° 259.
[689] Art. 42, D. 1967, op.cit.
[690] Le nom, profession et demeure du poursuivant ; les titres en vertu desquels il agit ; le montant de la somme qui lui est due ; l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal de grande instance et dans le lieu où se trouve le bâtiment ; le nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ; le nom du bâtiment et, s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine ainsi que la puissance motrice en cas de propulsion mécanique ; le lieu où il se trouve ; la mise à prix et les conditions de la vente ; le jour, lieu et heure de l'adjudication.
[691] Ph. Delebecque, op.cit, n° 259.
[692] Art. L. 5114-25, C. des transports.
[693] Ph. Delebecque, op.cit, n° 259.
[694] Art. 47, D. 1967, op.cit.
[695] Ph. Delebecque, op.cit.
[696] Art. L. 5114-28, C. des transports.
[697] Ibid.

des frais[698]. L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit[699]. Elle doit être suivie de la mutation en douane au nom de l'adjudicataire[700]. Les contrats de transports ne sont pas maintenus[701]. De même, en-est-il des contrats d'affrètements[702]. Pour la distribution du prix, seuls sont admis à y participer, les créanciers ayant formé[703], et l'on tente d'abord un règlement amiable[704]. Dans les cinq jours après la consignation de son prix, l'adjudicataire présente une requête au Président du tribunal de grande instance pour faire commettre un juge devant lequel il citera, dans la quinzaine, les créanciers hypothécaires[705]. L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans un journal habilité à recevoir des annonces légales[706]. Les créanciers privilégiés et chirographaires doivent se faire connaitre par une opposition signifiée au greffe du tribunal dans les trois jours qui suivent l'adjudication[707]. Passé ce délai, les oppositions ne sont plus admises[708]. Si accord il y a entre tous les créanciers inscrits et opposants, le juge commissaire dresse un procès-verbal de la distribution amiable du prix et ordonne au greffier de délivrer des bordereaux de collocation[709]. Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits[710]. Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe une demande de collocation avec titre à l'appui[711]. A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte extrajudiciaire, appelés devant le tribunal, qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés[712]. Ce jugement n'est pas susceptible d'opposition[713]. Mais il peut, suivant le chiffre et la demande, être frappé d'appel dans les dix jours, à compter de la signification du jugement, sauf augmentation en raison des

[698] Art. L. 5114-28, C. des transports
[699] Ibid., art. L. 5114-26.
[700] Ph. Delebecque, op.cit.
[701] Douai 5 nov. 1985, DMF 1989. 106, obs. Carlier.
[702] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 621.
[703] Art. L. 5114-29, C. des transports.
[704] Ph. Delebecque, op.cit, n° 260.
[705] Ibid.
[706] Art. 50, D. 1967, op.cit.
[707] Ph. Delebecque, op.cit, n° 260.
[708] Art. 49, D. 1967, op.cit.
[709] Ph. Delebecque, op.cit, n° 260.
[710] Art. 52, D. 1967, op.cit.
[711] Ibid.
[712] Ibid.
[713] Ph. Delebecque, op.cit, n° 260.

distances[714]. L'acte d'appel doit contenir assignation et énonciation des griefs, à peine de nullité[715]. S'il y a appel, dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel, le juge déjà assigné dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais[716]. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie[717]. Sur son ordonnance, le greffier délivre les bordereaux de collocation contre la caisse des dépôts et consignations[718]. La même ordonnance autorise la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués[719]. Les créanciers qui n'auraient pas fait opposition en temps utile, ne peuvent faire valoir leurs droits que sur ce qui resterait du prix après règlement judiciaire[720].

B) Saisie-exécution en droit comorien

201. Ici encore, la saisie-exécution portera sur la procédure de saisie (1), sur la procédure de vente (2), ainsi que sur le paiement et la distribution du prix (3).

(1) Procédure de saisie

202. La procédure de saisie est presque similaire qu'en droit français. Aux Comores également, il ne peut être procédé à la saisie-exécution que vingt-quatre (24) heures ouvrables après le commandement de payer[721], commandement qui se périme comme en droit français, par dix jours[722]. Ce commandement est fait à la personne du propriétaire à son domicile, ou à la personne de son représentant[723]. Au cas où le propriétaire ou un représentant permanent ne soit sur les lieux, le commandement peut être fait au capitaine si la créance du saisissant se rapporte au navire ou à son expédition[724]. L'huissier qui procède à la saisie, dresse un procès-verbal contenant

[714] Art. 53, D. 1967, op.cit.
[715] Ibid.
[716] Art. 54. D. 1967, op.cit.
[717] Ibid.
[718] Art. 57, D. 1967, op.cit.
[719] Ibid.
[720] Ph. Delebecque, op.cit.
[721] Art. 175, CMMC.
[722] Ibid., art. 177.
[723] Ibid., art. 176 al. 1.
[724] Ibid., art. 176 al. 2.

les énonciations de l'article 179 CMMC[725]. En outre, ce procès-verbal énonce et décrit les chaloupes, canots, agrès et autres apparaux du navire, provisions et soutes[726]. Dans les trois jours, le saisissant doit notifier au propriétaire copie du procès-verbal, et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de saisie, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies[727]. Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui seront données en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en son absence, en la personne de celui qui représentera le propriétaire ou le capitaine, dans les huit jours, sauf dépassement en raison des distances, sans que ce délai puisse dépasser trente (30) jours en Union des Comores[728]. S'il est étranger, hors du territoire de l'Union des Comores et non représenté, les citations et significations seront données au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon[729]. Ce procès-verbal est également notifié à l'Agence nationale des Affaires Maritimes[730], où il sera enregistré sur le fichier des saisies[731]. Lorsque le navire est immatriculé en Union des Comores, le service chargé du registre des hypothèques délivrera un état des inscriptions[732]. La saisie sera dénoncée aux créanciers inscrits et ce, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, dans les trois jours, sauf dépassement en raison de la distance entre le lieu de la saisie et le lieu du tribunal qui doit connaître de la saisie et de ses suites[733]. La dénonciation aux créanciers indique le jour de la comparution devant le tribunal. Le délai de comparution sera calculé comme ci-dessus, sans dépasser trente jours[734]. Lorsque le navire saisi n'est pas immatriculé en Union des Comores, la dénonciation sera adressée au consul dont le navire bat pavillon[735]. Le délai de

[725] Les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit ; le titre exécutoire en vertu duquel il procède ; la somme dont il poursuit le paiement ; la date du commandement de payer ; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré ; le nom du propriétaire, ainsi que les noms, type, tonnage et nationalité du bâtiment.
[726] Art. 178. CMMC.
[727] Ibid., art. 179.
[728] Ibid.
[729] Ibid.
[730] Ibid., art. 180.
[731] Ibid., art. 181.
[732] Ibid., art. 182.
[733] Ibid.
[734] Ibid.
[735] Ibid.

comparution sera porté de trente (30) à soixante (60) jours après cette dénonciation[736].

(2) Procédure de vente

203. La vente des biens saisis est ordonnée par jugement du tribunal de grande instance, qui fixe la mise à prix et les conditions de vente[737]. Si, au jour fixé pour celle-ci il n'est pas fait d'office, le tribunal déterminera par jugement le jour auquel les enchères auront lieu, sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui sera déterminée par le jugement[738]. Cette vente est précédée d'une publicité au moyen d'une affiche insérée dans un journal publié en union des Comores, sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal[739]. Cette affiche est également apposée sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment sera amarré, à la chambre de commerce et à la porte du bureau de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes[740]. L'article 188 CMMC énumère les énonciations que doit contenir cette affiche[741]. Quinze jours après cette publicité, la vente a lieu à l'audience de criées du tribunal civil[742]. Les demandes de distraction sont formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication[743]. S'elles ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente[744]. Trois jours francs après l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues, passé ce temps elles ne seront plus admises[745]. La surenchère n'est pas admise[746].

[736] Art. 182. CMMC.
[737] Ibid., art. 184.
[738] Ibid.
[739] Ibid., art. 185.
[740] Ibid., art. 186.
[741] Les noms, profession et demeure du poursuivant ; les titres en vertu desquels il s'agit ; l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal civil et dans le lieu où se trouve le bâtiment ; les noms, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ; le nom du bâtiment (et s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine) ; le mode de propulsion du bâtiment, son tonnage brut et net, sa puissance motrice en cas de propulsion mécanique ; le lieu où il se trouve ; la mise à prix et les conditions de la vente ; les jours, lieu et heure de l'adjudication ; et, dans le cas de vente après saisie, le montant de la somme due au créancier poursuivant.
[742] Art. 186. CMC.
[743] Ibid., art. 189.
[744] Ibid.
[745] Ibid., art.189.

(3) Paiement et distribution du prix

204. Dans les vingt-quatre heures de l'adjudication sous peine de folle enchère, l'adjudicataire consigne le prix, sans frais, au payeur du trésor public chargé des dépôts et consignations[747]. A défaut de paiement ou de consignation, trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, le bâtiment sera remis en vente et adjugé[748]. L'adjudicataire défaillant est tenu pour le paiement des frais, du déficit, et des dommages et intérêts[749]. L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit[750]. Dans les cinq jours après la consignation de son prix, l'adjudicataire présente une requête au Président du tribunal de grande instance pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix[751]. L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans l'un des journaux imprimés en Union des Comores[752]. Le délai de convocation est d'une quinzaine sauf augmentation à raison de la distance[753]. Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par la partie poursuivante ou par le tiers saisi ; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente sans qu'ils y soient compris[754]. Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits[755]. Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe une demande de collocation avec titre à l'appui[756]. A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte extrajudiciaire, appelés devant le tribunal, qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés[757]. Ce jugement n'est pas susceptible d'opposition[758]. Mais il peut, suivant le chiffre et la demande, être frappé d'appel dans les dix jours, à compter de la signification du

[746] Art. 190. CMMC.
[747] Ibid., art. 191.
[748] Ibid., art.192.
[749] Ibid.
[750] Ibid., art. 194.
[751] Ibid., art. 193.
[752] Ibid., art. 195..
[753] Ibid.
[754] Ibid., art. 196.
[755] Ibid., art. 197.
[756] Ibid.
[757] Ibid., rt. 197.
[758] Ph. Delebecque, op.cit, n° 260.

jugement[759]. L'acte d'appel doit contenir assignation et énonciation des griefs, à peine de nullité[760]. S'il y a appel, dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel, le juge déjà assigné dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais[761]. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie[762]. Sur ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier délivre les bordereaux de collocation exécutoires contre le payeur du Trésor public chargé des dépôts et consignations, comme il est prévu en matière de saisie immobilière[763]. La même ordonnance autorise la radiation par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes des inscriptions des créanciers non colloqués[764]. La saisie d'un ou plusieurs quirats d'un navire et la distribution du prix provenant de l'adjudication obéissent aux règles précédentes sauf les modifications qui suivent : la saisie doit être dénoncée aux autres quirataires[765]. Si les quirats saisis représentent plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire sauf opposition justifiée des autres quirataires. Il est statué par le tribunal de la saisie avant l'adjudication[766].

Conclusion de la première partie

205. Le statut du navire nous permet d'abord, de bien comprendre le navire, ses caractéristiques ainsi que ses éléments d'individualisation, qui font que le navire se distingue des biens mobiliers ordinaires.

Ainsi, qu'on retienne le droit français ou le droit comorien, pour qu'un engin maritime puisse être qualifié de navire, certaines conditions doivent être remplies : peu importe la dimension, peut être qualifié de navire, l'engin qui, avec un armement et un équipage qui lui est propre, accomplit un service spécial et suffit à une industrie particulière[767]. La qualité de navire est également acquise à tous engins qui naviguent en surface, qu'aux engins sous-marins (supra, n^{os} 13, 15 et 16). Parmi les

[759] Art. 198. CMMC.
[760] Ibid.
[761] Ibid., art. 199.
[762] Ibid.
[763] Ibid., art. 202.
[764] Ibid.
[765] Ibid., art. 203.
[766] Ibid.
[767] Civ. 20 fév. 1844, s. 1844. 1. 197 ; art. 2, CMMC.

critères recuises pour être qualifié de navire, l'engin flottant, doit être capable d'affronter les risques de la mer[768].

En somme, pour qu'il soit qualifié de navire, l'engin doit être « flottant, de nature mobilière, affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer » et être apte à affronter lesdits risques de la mer.

Qu'on retienne le droit français ou le droit comorien, les éléments communs permettant d'individualiser le navire, et ainsi le distinguer des autres biens mobiliers, sont : le nom du navire, le tonnage ou jauge du navire, le port d'attache et la nationalité ou le pavillon du navire.

Le statut du navire nous fait ensuite comprendre que malgré ses nombreuses comparaisons à une personne vivante, le navire est un bien de propriété, et surtout, il nous explique comment acquérir ce bien.

Ainsi, la propriété d'un navire peut s'acquérir soit, par un des modes spéciaux au droit maritime, notamment, la prise (admise en temps de guerre), la réquisition par l'Etat (qui peut être faite en propriété ou en jouissance), la confiscation (pratiquée dans certains cas aux manquements des lois fiscales) ou le délaissement fait par l'assuré à son assureur lorsque ce dernier accepte ; soit, par un des modes conventionnels tels que la construction, le crédit-bail ou la vente.

Le statut du navire nous permet enfin de comprendre que le navire, bien mobilier avec tout ce qui le différencie des autres, est un bien de grande valeur. Il peut servir aussi bien de garantie pour l'armateur, que de sureté pour un organisme de financement. Le navire permet à l'armateur, par l'hypothèque, d'obtenir un crédit auprès d'un organisme de financement, soit pour financer la construction du navire ou son exploitation, soit pour faire face à d'autres charges. Le créancier, par les droits qui lui sont octroyés par le droit maritime (droit de préférence et droit de suite), est certain de pouvoir recouvrer sa créance.

[768] Cass. 6 déc. 1976, Canot Poupin Sport, DMF 1977 p. 573.

Partie 2. L'exploitation du navire

206. **Introduction. Plan**. Hormis la recherche scientifique et l'exploitation sous-marine, l'on distingue principalement trois modes d'exploitation du navire : l'exploitation du navire pour la plaisance, la pêche et les transports marchands[769]. Le premier répond à une activité civile, l'on a choisi de ne pas en traiter. Le deuxième, à une activité mi-civile mi-commerciale, et le troisième à une activité commerciale. Pour être exploité, le navire doit être armé. Dans les sens que l'on veut donner ici, l'armement du navire consiste à l'équiper et à le mettre en état de prendre la mer. Il désigne également l'ensemble des opérations qui constituent l'exploitation du navire. Dans tous ces sens, l'armateur en est l'exploitant, peu importe qu'il soit propriétaire ou non. Mais à côté de l'armateur, d'autres personnes concourent à l'exploitation du navire telles que les consignataires de navire, les agents commerciaux de l'armateur, le capitaine, les entrepreneurs de manutention, pour ne citer que ceux-là. Les opérations qui constituent l'exploitation du navire s'analysent en des affrètements ou en des transports. Armer un navire, nous dit le code des transports français, c'est le pourvoir des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée[770]. Dans la mer où se passe cette activité maritime, des incidents peuvent subvenir (les abordages) et entrainent des conséquences juridiques. Ces événements incertains doivent être couverts pour le bon fonctionnement des expéditions maritimes. Sans être exhaustif, l'on étudiera successivement dans cette partie, les formes juridiques de l'exploitation du navire (chapitre 1), le personnel de l'exploitation du navire (chapitre 2), les principales opérations de l'exploitation du navire (chapitre 3) et les assurances maritimes (chapitre 4).

[769] Ph. Delebecque, op.cit, n° 488.
[770] Art. L. 5000-4. C. des transports.

Chapitre 1. Formes juridiques de l'exploitation du navire

207. L'on distingue principalement trois formes juridiques d'exploitation du navire. L'on peut armer un navire à la plaisance (exclu de notre développement), à la pêche (section 1) et au commerce (section 2).

Section 1 : Armement à la pêche

208. L'on étudiera successivement l'armement à la pêche en droit français (§ 1) et en droit comorien (§ 2).

§ 1 Armement à la pêche en droit français

209. **Dispositions générales**. La filière pêche est un secteur important[771] tant au plan économique qu'en terme d'aménagement du territoire. Quatrième rang des pêches maritimes en Europe, avec 11 % des captures communautaires, la France métropolitaine compte 63 ports de pêche, 39 halles à marée, 12 organisations de producteurs, 600 entreprises de mareyage et de transformation[772]. Au 28 février 2014, la France compte 7160 navires représentant 8,2% de la flotte de l'union européenne[773]. Cette flotte est composée majoritairement de bateaux de moins de 12 mètres et de 18 % de navires de 12 à 24 mètres, en métropole[774]. La filière, tournée vers l'avenir, s'appuie sur des technologies toujours plus innovantes pour avoir de meilleures connaissances[775] et gestion de la ressource : identification et ciblage, sélectivité, etc. Les projets de navire de pêche du futur - notamment celui porté par Breizh Marine Consult [776]répondent aux enjeux clés, notamment l'économie d'énergie, la polyvalence, l'ergonomie et la sécurité, qui permettront aux acteurs de rester toujours plus compétitifs face à la demande croissante de produits de la mer.

[771] 21 529 Millions de CA ; 40 940 emplois ; 640 513 tonnes de produits (source : France Agri Mer 2009).
[772] Source : Cluster maritime français : données du site en mars 2015 www.cluster-maritime.fr.
[773] Ibid.
[774] Ibid.
[775] Ibid.
[776] Yannick Hémeury de Breizh Marine Consult a conçu la maquette d'un navire de pêche innovant : il s'agirait d'un navire ergonomique dans lequel on serait debout partout, une étrave inversée et un moteur hybride diesel-électrique le plus simple possible Le bateau est actuellement en tests à l'école Centrale de Nantes. Trois exemplaires ont déjà été commandés (source : cluster maritime français).

En effet, avec une population mondiale estimée à 9 milliards d'habitants en 2050[777], la pêche et l'aquaculture aideront à faire face aux besoins alimentaires. Les perspectives données par l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), mettent en valeur l'importance de la part du poisson dans l'apport en protéines, ce qui favorisera l'essor économique du secteur. Au-delà de la capture et de l'élevage, les avancées en recherche et développement (R&D) ouvrent des perspectives dans la valorisation des produits, coproduits et sous-produits de la pêche et de l'aquaculture. Le Pôle Aquimer[778] est un leader dans ce domaine et rassemble des industries spécialisées. C'est pourquoi, de la production à la distribution, en passant par la transformation et l'industrialisation, c'est toute une chaîne de valeur qui se structure autour de cette valorisation qui répond aux besoins de différents marchés : nutritions humaine et animale, cosmétologie, santé, etc.

210. **Types de pêches pratiquées En France**. Quatre types de pêche sont pratiqués en France: 1). La grande pêche, qui concerne les navires de plus de 1.000 tonneaux de jauge brute (TJB), et les navires de plus de 150 TJB dont les marées durent plus de 20 jours ; 2). La pêche au large, qui concerne les navires dont les marées durent entre 4 et 20 jours ; 3). La pêche côtière, pour les marées de 1 à 4 jours et 4). La petite pêche, pour les marées de moins de 24 heures[779].

211. **Exploitation**. La pêche française est très encadrée, aussi bien au niveau européen[780] qu'au niveau national. En France, cet encadrement est mis en œuvre au travers du « permis de mise en exploitation » (PME) qui est l'autorisation administrative préalable obligatoire, délivrée par l'autorité administrative avant toute nouvelle entrée en flotte ou toute modification de capacité. Ce permis de mise en exploitation (PME) doit être délivré selon les modalités prévues par le décret loi du 9

[777] Cluster maritime français, op.cit.
[778] Créé en 1999 et labellisé Pôle de Compétitivité en 2005, AQUIMER est spécialisé dans la valorisation des produits aquatiques. Son rôle est de faciliter l'émergence d'idées et de projets de R&D, de leur montage à la recherche de financements, jusqu'à la mise sur le marché. Son ambition est de favoriser la compétitivité des entreprises, les aider à pérenniser et développer leurs activités par l'innovation et le développement de projets collaboratifs (source : cluster maritime français).
[779] Ph. Delebecque, op.cit, n° 494.
[780] Règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche.

janvier 1852 et le décret n°93-33 du 8 janvier 1993[781]. La recherche des profits de la pêche peut inspirer diverses formes juridiques d'armement. L'on peut trouver les formes d'entreprises de la navigation commerciale, mais aussi, le fait d'individus isolés, propriétaires, exploitant leurs petits navires[782]. Cependant, les copropriétés et les sociétés de pêche se développent. Pour Delebecque[783], le mouvement de concentration des entreprises est favorisé par le coût de plus en plus élevé des chalutiers à moteur, devenus parfois des usines flottantes de conserverie. Les formes particulières de rémunération des matelots (engagement à la part) y contribuent.

la petite navigation à la pêche ne constitue pas une opération commerciale, et les litiges qui la mettent en cause relèvent des tribunaux civils, sous réserve de la compétence particulière des prud'hommes pêcheurs[784]. La Cour de justice de la communauté européenne (CJCE) ne semble pas apprécier, et l'on se demande pourquoi cette institution[785]. Il s'agit d'une institution qui se rattache aux anciennes corporations de métiers et que la révolution n'a pas abolie. Seules, certaines prud'homies de la Méditerranée (arrondissement de Toulon) ont conservé un pouvoir judiciaire : pouvoir de répression des infractions à la réglementation de la pêche commises par des pêcheurs professionnels et jugements de contestations entre pêcheurs à l'occasion des faits de la pêche[786]. Quant à l'armement pour la pêche « industrialisée », il constitue une forme d'exploitation commerciale[787]. La jurisprudence en a pris acte[788], de même que le législateur. Toute activité de pêche maritime pratiquée à titre professionnel à bord d'un navire, et en vue de la commercialisation des produits, est réputée commerciale, sauf lorsqu'elle est exercée à titre individuel sur des navires d'une longueur inférieure ou égale à douze mètres ou effectuant habituellement des sorties de moins de vingt quatre heures[789].

[781] Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, circulaire DPMA/SDRH/C2010-9634, 11 oct. 2010.
[782] Ph. Delebecque, op.cit, n° 495.
[783] Ibid.
[784] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 106.
[785] V. Ord. C-209-07, DMF 2009 HS 13, n° 17, obs. Crit. P. Bonassies.
[786] Ph. Delebecque, op.cit.
[787] Ibid.
[788] Com. 22 janv. 2002, DMF 2002.686 et les obs.
[789] Article 931-1, C. rural et de la pêche.

§ 2 Armement à la pêche en droit comorien

212. **Dispositions générales**. La pêche comorienne est une filière très importante pour l'économie du pays. A elle seule, développée, permettrait de résorber une bonne partie du chômage. Ces dernières années, elle est en phase de développement. Elle passe d'une forme traditionnelle caractérisée par l'emploi de pirogues à balancier non motorisés, à une pêche artisanale, caractérisée par l'emploi de petites embarcations, de 6,3 à 7,1m, en fibre de verre, non pontées et motorisées ayant une puissance motrice n'excédant pas 25CV. Actuellement, la filière tend vers une industrialisation soutenue par les accords de pêche et d'investissement. A ce titre, une société nationale de pêche est créee, et en ce moment, en exercice. Cette société est financée par la commission de la Ligue Arabe pour le développement de l'union des Comores. Elle permettra de développer l'économie de l'Union des Comores par l'amélioration du secteur de la pêche et le développement d'une pêche industrielle. Dans ce même cadre du développement du secteur de la pêche, des accords de pêche ont eu lieu entre les Comores et des partenaires étrangers, notamment l'union européenne. Cet accord autorise des navires européens à pêcher sur les eaux comoriennes, en contre partie d'une contribution financière dont pratiquement la moitié servira à soutenir le secteur de la pêche de l'Union des comores. Avec 734900 habitants et 1800km^2 de superficie en 2013[790], l'Union des Comores est parmi les pays à plus forte densité, environ 408habitants au km$^{2.}$ Outre ces données, l'union des Comores dispose d'une superficie du plateau continental de 900km^2 et une longueur de côtes de 427 km[791]. La mer Comorienne est réputée riche en ressources halieutiques, ce qui explique en partie la convoitise de la part des pays étrangers. En 2013, selon une estimation théorique, l'abondance des poissons de la ZEE des Comores était de l'ordre de : 3 000 tonnes pour les démersaux et pélagiques néritiques (sublittoral) de l'étroit plateau insulaire de 900 km² et 18 000 à 20 000 tonnes pour les pélagiques océaniques compris dans un rayon de 50 km autour de l'archipel[792]. Et malgré une telle richesse, la production de poisson n'arrive pas à satisfaire la consommation nationale, et le pays se trouve

[790] Source : Banque mondiale 2013 : www.banquemondiale.org
[791] Source : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), mars 2003.
[792] Source : COFREPECHE, MRAG, NFDS et POSEIDON, 2013. Évaluation rétrospective et prospective du protocole de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre l'Union européenne et l'Union des Comores, Contrat cadre MARE/2011/01 - Lot 3, contrat spécifique n° 4, Bruxelles, 111 p.

contraint d'importer du poisson. En plus, le poisson reste une denrée trop chère pour les plus pauvres. En 2003, Les Comores ont produit 12200 tonnes, et importé 722 tonnes de poissons[793]. Cela peut être expliqué en partie par le peu de moyens jusqu'alors mis en place pour gérer et soutenir le développement des pêches aux Comores. Dans ce paragraphe, l'on rendra compte de la structure et caractéristiques de la pêche de l'Union des Comores.

213. **Pêche industrielle et semi-industrielle**. Pour le moment (juillet 2015), elles sont inexistantes au Comores au niveau national. Cependant, par des accords de pêche, des navires étrangers la pratiquent dans les eaux comoriennes. Dans ce sens, un accord de partenariat dans le domaine de la pêche (APP) a été conclu en janvier 2005 pour une période de 7 ans. Reconduit de manière tacite pour une durée identique le 1er janvier 2012, il court maintenant jusqu'au 31 décembre 2018. Le protocole afférant à cet accord a pris effet le 31 décembre 2010 pour une période de trois ans. Avec un tonnage de référence de 4 850 tonnes, il permet à 45 thoniers senneurs et à 25 palangriers de surface d'accéder aux eaux comoriennes[794]. La contribution financière annuelle provenant du budget de l'Union européenne relative à ce protocole est de 615 250 EUR dont pratiquement la moitié est destinée au soutien de la politique des pêches de l'Union des Comores. Un rapport a estimé à 5000 tonnes, les captures totales des pêcheries industrielles étrangères réalisées dans les eaux comoriennes[795]. Comme évoqué ci-dessus (supra, n° 212), la pêche comorienne est en phase d'industrialisation. Une société nationale de pêche des Comores est déjà en exercice, et les travaux restant, avancent considérablement. La construction des bâtiments est achevée à 95%. Sur les 46 bateaux destinés à la pêche industrielle (36 bateaux de 9m et 10 bateaux de 18 m), 16 bateaux sont

[793] FAO., op.cit.
[794] Source : COFREPECHE, MRAG, NFDS et POSEIDON, 2013. Évaluation rétrospective et prospective du protocole de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre l'Union européenne et l'Union des Comores, Contrat cadre MARE/2011/01 - Lot 3, contrat spécifique n° 4, Bruxelles, 111 p.
[795] Ibid.

terminés et 17 en cours[796]. Pour former des professionnels de la pêche industrielle, un institut de formation de pêche a été inauguré en 2014[797].

214. **Situation de l'industrie**. En dehors de la société nationale de pêche évoqué ci-dessus, pratiquement, seuls les chantiers navals de création récente existent aux Comores: en Grande Comores, deux chantiers de fabrication de canots de pêche en fibre de verre de 18 à 23 pieds, et également deux chantiers à Anjouan, avec une potentialité de production d'une soixantaine d'embarcations par an[798]. En termes d'emplois, une vingtaine de personnes sont concernés par cette fabrication[799]. En amont de la pêche, seuls quelques rares fournisseurs de matériel importé (matériel de pêche et moteurs principalement) se sont établis surtout en Grande Comores. Moins d'une douzaine d'emplois ont été créés. C'est principalement dans la commercialisation des produits de la pêche que réside la presque totalité des emplois créés. Pourtant cette commercialisation reste très traditionnelle, et la transformation est quasiment absente[800].

215. **Pêche artisanale et pêche traditionnelle**. La pêche artisanale se caractérise par l'emploi de petites embarcations, de 6,3 à 7,1m en fibre de verre, non pontées et motorisées ayant une puissance motrice n'excédant pas 25 CV. Leur nombre a été estimé à 1 500[801]. Les techniques de pêche pratiquées sont la palangrotte et la pêche à la traîne. En général, hormis la bonne pratique des pêches traditionnelles, le niveau technique des pêcheurs est limité et relativement bas. Quant à la pêche traditionnelle, elle se caractérise par l'emploi de pirogues à balancier non motorisées. Leur nombre a été estimé à 3 500[802]. La technique de pêche la plus pratiquée est la palangrotte sur les espèces démersales.

216. **Utilisation des captures**. La totalité des produits de la pêche est commercialisée localement ou autoconsommée, en frais. Il n'y a pratiquement

[796] Etat d'avancement du projet de la société nationale de pêche, 10ème forum économique des îles de l'océan indien, Comores 2014.
[797] Ibid.
[798] Source : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), 2003, op.cit.
[799] Ibid.
[800] Source : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), 2003, op.cit.
[801] Ibid.
[802] Ibid.

aucune transformation si ce n'est un peu de fumage pour approvisionner les hôtels, et un peu de salage-séchage en période de fortes productions où la commercialisation en frais est saturée. En cette période, une part non négligeable de la production est altérée. Il existe de grandes différences selon les îles, même si l'évolution de la production a permis de créer le métier de « revendeur ». En Grande Comores, ce métier est réalisé presque exclusivement par des femmes, les « watchouzi ». Le pêcheur vendra alors soit à une femme de sa famille (épouse, mère ou sœur), soit à une autre femme, généralement non originaire du village du pêcheur. A Anjouan, les pêcheurs vendent aux consommateurs une partie de leur production, mais depuis peu, avec l'augmentation de la production, sont apparus des revendeurs, hommes en forte majorité, qui ont permis un écoulement plus diversifié, vers les marchés de l'intérieur[803]. Des pêcheurs d'embarcation motorisées (les plus grosses) vont jusqu'en Grande Comores où ils bénéficient de meilleurs prix. Ils débarquent à Moroni, ainsi que dans le Sud de l'île. Les pêcheurs transportent eux mêmes leurs poissons à cause de la lenteur du transport maritime et du manque de réfrigération. A Mohéli, il existe aussi des revendeurs, hommes ou femmes, mais le pêcheur vend souvent directement au consommateur. Notons un réseau de grossistes qui exportent le poisson Mohélien en débarquant à Moroni (environ 1 600 tonnes en 1999), et à Anjouan (800 tonnes en 1999)[804]. Il y a aussi une différence entre la Grande Comores où le poisson est rarement pesé dans la transaction « pêcheur-watchouzi », alors qu'il est systématiquement pesé à Anjouan et Mohéli, peut-être à cause de l'habitude de vente directe aux consommateurs.

217. **Exploitation**. Tous les navires de pêche comoriens peuvent librement pêcher dans la zone économique exclusive (ZEE) des Comores[805]. Quant aux navires de pêche étrangers, ils ne peuvent être utilisés pour pêcher ou remplir une activité annexe à la pêche dans les eaux comoriennes sans licence délivrée par le Ministère chargé des pêches[806]. Ce dernier, lorsqu'il décide d'octroyer la licence, précise les

[803] : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), 2003, op.cit
[804] Ibid.
[805] Art. 7-C, Loi N°82-005/AF, relative à la délimitation des zones maritimes de la République Fédérale Islamique des Comores.
[806] Art. 1, 2 et 3, Loi N° 82-015, relative à l'activité des navires de pêche étrangers dans les zones maritimes comoriennes.

conditions générales dans lesquelles cette licence est octroyée[807], notamment, les zones dans les limites desquelles le navire est autorisé à pêcher ; la ou les périodes pendant lesquelles le navire est autorisé à pêcher ; les poissons et produits de la mer pouvant être pris par espèces, tailles, sexes, âge et volumes de prises … etc. La liste est loin d'être exhaustive.

Section 2 : Armement au commerce

218. L'armement au commerce est de loin le plus important, et c'est d'abord pour lui que les lois maritimes sont conçues. Il comprend essentiellement les navires affectés au transport de marchandises et de passagers, mais aussi les navires auxiliaires qui sont des auxiliaires de la navigation de commerce, qu'il s'agisse des engins dont la fonction est de participer à des opérations de transport, comme les remorqueurs ou les allègues, ou les engins dont la fonction est préalable à des opérations de transport, tels les dragues, ou encore les navires pilotes. On donne parfois à l'ensemble des bâtiments appelés à évoluer uniquement dans les ports et rades le nom de bâtiments de servitude, appellation qui a le mérite de souligner leur fonction d'auxiliaires de navires marchands[808]. Certains de ces bâtiments sont de propriété privée, d'autres appartiennent à l'Etat, à des collectivités secondaires, les ports autonomes ou les chambres de commerce. L'exploitation du navire est assurée par l'armateur, qu'il en soit ou non propriétaire. A l'heure d'aujourd'hui, il est de plus en plus rare que les navires de commerce, même de petit tonnage, appartiennent à des individus. L'on étudiera l'exploitation du navire par des groupements privés (§1), l'exploitation du navire et l'Etat (§2), ainsi que l'exploitation commerciale des navires en commun (§3).

§ 1 Exploitation des navires par des groupements privés

219. Cette analyse se fera d'abord en droit français (A), puis, en droit comorien (B).

[807] Art. 5, Loi N° 82-015, op.cit.
[808] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit., n° 496.

A) Exploitation des navires par des groupements privés (en droit français)

220. Les navires sont aujourd'hui le plus souvent exploités par des groupements privés, spécialement, des sociétés commerciales. En droit français, il n'existe pas de société maritime en tant que telle. Ce sont les sociétés de droit commun, anonymes (ordinaires ou simplifiées) ou à responsabilité limitée, qui servent de structure[809]. C'est parfois des sociétés qui n'ont pour patrimoine que le navire qu'elles exploitent[810]. Cependant, le droit maritime français connait un groupement qui lui est propre, celui de la copropriété du navire. Le régime de la copropriété du navire est aujourd'hui contenu dans le code des transports (articles L. 5114-30 à 50). Aucun de ces textes ne définit l'institution. La copropriété du navire est une forme très ancienne d'exploitation maritime. Plusieurs propriétaires achetaient en commun un navire et le divisaient en un certains nombre de fractions ou quirats (généralement 24). L'exploitation du navire est assurée par un groupement doté, du moins d'après la jurisprudence[811], de la personnalité morale, mais auquel la propriété du navire n'est pas apportée, dans la mesure où chacun des copropriétaires (personne physique ou morale) reste titulaire du droit réel qu'il a dans les proportions conventionnellement définies sur le navire. L'on a cru et dit que cette forme d'exploitation avait disparu. Il n'en est rien et ce ne fut jamais vrai[812]. En France, une bonne partie de la flotte de pêche bretonne a toujours été exploitée sous cette forme[813]. De plus, le coût très élevé des navires modernes fait que des sociétés s'unissent pour les acheter et les exploiter en commun. Ainsi, l'on assiste à une superposition de formes anciennes et contemporaines : il n'est pas rare par exemple que deux sociétés par actions exploitent en commun un navire[814]. L'étude de la copropriété de navire se fera sur la le statut de la copropriété (1), et sur le statut des copropriétaires (2).

[809] Ph. Delebecque, Droit maritime, op.cit., n° 504.
[810] Ibid.
[811] Ibid., n° 505.
[812] P. Tracol, Le renouveau de la copropriété de navire, thèse Nantes 2000.
[813] Ph. Delebecque, op.cit, n° 505.
[814] Ibid.

(1) Statut de la copropriété

221. Ici, l'on rend compte de la constitution de la copropriété (a), du fonctionnement (b), de la gestion (c), de la dissolution et liquidation (d), ainsi que de la nature juridique (e).

a) Constitution de la copropriété du navire

222. La copropriété du navire se fait sur la base d'une convention conclue par et entre les copropriétaires. Généralement, chaque propriétaire acquiert en entrant dans la copropriété un droit réel sur un navire et sur un seul navire dans les proportions librement déterminées et accepte que le navire soit exploité en commun[815]. Mais rien ne s'oppose à ce que cette copropriété soit constituée par une personne physique ou morale, déjà propriétaire d'un navire, et d'autres partenaires à qui telle ou telle fraction du navire serait cédée en pleine propriété[816]. A peine de nullité, la convention de la copropriété doit être conclue par écrit[817]. Elle doit mentionner le nombre de quirats que détient chaque copropriétaire. Le nom de chaque copropriétaire, ainsi que le nombre de ses parts doivent figurer sur la fiche matricule du navire[818].

b) Fonctionnement

223. Ici, nonobstant quelques limites, la majorité fait la loi. Les traits caractéristiques de l'institution sont les suivant :

- Le groupement est connu des tiers par l'acte de francisation qui doit porter les noms de tous les quirataires et la part de propriété correspondant à chacun.
- Le groupement détient un seul navire.
- Il est régi par la loi de la majorité ; cependant, celle-ci souffre de deux limites.

D'une part, elle doit respecter le but de la société et agir dans l'intérêt social[819]. Ainsi, la majorité ne pouvait pas, ou du moins, ne devrait pas désarmer le navire ou

[815] Ph. Delebecqe, op.cit, n° 510.
[816] Ibid.
[817] Ibid.
[818] Art. 91, D. 1967.
[819] Ph. Delebecque, op.cit, n° 511.

l'affecter à une navigation non rentable ; en revanche, entre dans les pouvoirs de la majorité de fixer les modalités de la navigation à entreprendre : durée, lieux, frets à accepter… etc.

D'autre part, la majorité doit respecter les droits individuels des quirataires[820]. Ainsi, la majorité ne pourrait pas entraver la cessibilité des parts dans des conditions différentes à celles qu'aurait prévu le pacte initial.

Le non respect de ces limites est susceptible de recours en justice de la part de la minorité[821]. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans[822]. Outre le cas de vice de forme, l'annulation de la décision attaquée est prononcée si elle est contraire à l'intérêt général de la copropriété et si elle est prise dans le seul but de favoriser la majorité au détriment de la minorité des intérêts[823].

c) Gestion de la copropriété

224. L'administration courante est généralement confiée à l'un des quirataires, l'armateur-gérant. Ce dernier est désigné par le pacte ou par la majorité. Dans le premier cas, il ne peut être révoqué que par décision de justice[824]. Dans le deuxième cas, il peut être révoqué par la majorité[825]. Par une décision prise à la majorité des intérêts, la copropriété peut également confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété[826]. En cas de pluralité de gérants, ceux-ci agissent d'un commun accord[827]. L'acte accompli par un seul d'entre eux serait inopposable à la copropriété[828]. La solution n'est pas la même pour les sociétés commerciales en matière de gestion. Ici, les gérants doivent rendre compte de leur gestion et répondent de leurs fautes dans les mêmes conditions des mandataires. En contrepartie de leurs pouvoirs, ils sont indéfiniment responsables des dettes de la copropriété et ne peuvent s'en affranchir[829].

[820] Ph. Delebecque, op.cit, n° 511.
[821] Art. L. 5114-36, C. des transports.
[822] Ibid.
[823] Ibid.
[824] Ph. Delebecque, op.cit, n° 512.
[825] Ibid.
[826] Art. L. 5114-32, C. des transports.
[827] Ibid.
[828] Ph. Delebecque, op.cit, n° 512.
[829] Ibid.

La nomination, la démission ou la révocation des gérants doit être portée à la connaissance des tiers par une mention sur la fiche matricule prévue et sur l'acte de francisation du navire[830], faute de quoi, tous les quirataires sont réputés gérants[831], ce qui a pour conséquences qu'ils sont tous tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété[832].

Les gérants ont tous pouvoirs pour agir au nom de la copropriété en toutes circonstances[833], tout en respectant certaines exceptions. Ainsi, l'armateur gérant conclut les actes d'administration. A ce titre, il choisit le capitaine et conclut les contrats de transport, d'avitaillement ou de petites réparations[834]. Il peut également conclure les affrètements au voyage, mais ne doit pas fréter le navire à temps sans l'accord de la majorité, surtout, lorsqu'il s'agit d'une longue durée[835]. Il représente la copropriété en justice, mais ne peut pas disposer du navire, ni l'hypothéquer au nom de la copropriété sans l'aval d'une majorité des intérêts représentant les trois-quarts en valeur du navire[836]. Contrairement à l'article 19 de la loi de 1967 qui autorisait le gérant à procéder à des appels de fonds sans aucune condition de majorité, les nouveaux textes ne le permettent qu'en exécution d'une décision des copropriétaires, prise à la majorité des intérêts[837]. Conformément à la règle communément admise en matière de société, la clause du pacte social qui limiterait les pouvoirs des gérants est sans effets à l'égard des tiers[838].

d) Dissolution et liquidation de la copropriété

225. La copropriété se dissout par les causes prévues dans le pacte initial (arrivé du terme extinctif, par exemple), par la perte du navire, par la décision de la majorité ou par une licitation volontaire ou judiciaire, ou encore par décision de justice. Pour le code des transports, Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice[839].

[830] Art. 7, D. n° 67-967 du 27 octobre 1967 sur le statut des navires et autres bâtiments de mer.
[831] Art. L.5114-32, C. des transports.
[832] Ph. Delebecque, n° 512, op.cit.
[833] Com. 22 fév. 1971, DMF 1971.335 ; art. L. 5114-33, al. 1. C. des transports.
[834] Ph. Delebecque, n° 512, op.cit.
[835] Ibid.
[836] Art. L. 5114-34, C. des transports.
[837] Art. L. 5114-31, C. des transports.
[838] Ibid., art. L. 5114-33, al.2.
[839] Ibid., art. L. 5114-48.

La licitation volontaire est décidée par les copropriétaires représentant la majorité en valeur du navire[840]. Cette décision définit les modalités de la vente. Quant à la licitation judiciaire, elle suit la décision de la dissolution qui intervient lorsqu' aucune majorité des intérêts ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la copropriété[841].
Le décès, l'incapacité ou la liquidation judiciaire d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété[842].

Qu'elle soit prononcée directement ou qu'il ait dissolution, il faudra procéder à la licitation du navire. Celle-ci se fera par l'intermédiaire d'un courtier maritime[843].

En cas de dissolution, une période de liquidation s'ouvre : le liquidateur (généralement l'ancien gérant) procède à l'extinction du passif et à la réalisation de l'actif[844].

e) Nature juridique de la copropriété

226. Les caractéristiques certains de la copropriété de navire sont assez nets pour en tenter la construction juridique, mais aussi trop composites pour qu'une analyse se soit imposée sans difficulté[845]. L'on se rend compte très vite que la copropriété du navire n'a rien à voir de la copropriété ordinaire ou indivision. Celle-ci était opposée à la loi de la majorité, ne connaissant que la loi d'un seul et de chacun ou la loi de l'unanimité : la loi de chacun pour sortir de l'indivision, nul n'étant obligé de rester dans cet état[846] ; la loi de l'unanimité pour entreprendre quoi que ce soit de valable ou d'efficace sur la chose commune[847]. L'indivision est généralement un état subi, essentiellement passager et juridiquement inorganisé[848]. La copropriété de navire est au contraire un état voulu, durable et organisé[849]. Cette différence est nettement atténuée depuis que les lois du 31 décembre 1976, du 31 décembre 1978 et du 23

[840] Art. L. 5114-49, C. des transports.
[841] Ibid., art. L. 5114-35.
[842] Ibid., art. L. 5114-46.
[843] Ph. Delebecque, op.cit, n° 513.
[844] Ibid.
[845] Ph. Delebecque, op.cit, n° 514.
[846] Ibid.
[847] Ibid.
[848] Ibid.
[849] Ibid.

juin 2006 ont transformé l'article 815 du code civil, remplacé par les articles 815-1 à 815-18.

Dans la copropriété, l'on trouve les caractéristiques de la société : apport de chacun, ne serait-ce qu'en jouissance ; mise en commun en vue d'une exploitation lucrative ; participation aux bénéfices et aux pertes[850].

Ce groupement se caractérise également par sa personnalité morale marquée à la fois par la représentation de l'armateur-gérant et par la volonté dégagée par la majorité des quirataires. C'est du reste ce qu'a reconnu la jurisprudence[851].

La copropriété de navire est apparue à une époque où n'existait que ce que l'on pourrait appeler des sociétés de personnes, et en pratique, elles se constituaient entre marins qui se connaissaient personnellement[852]. Cependant, les parts y étaient cessibles et la mort d'un associé ne dissoudrait pas le groupement[853]. Aujourd'hui, toutes les sociétés ont la personnalité morale et la copropriété de navire présente des caractéristiques certains. Toutefois, cette personnalité y est réduite. En effet, la personnalité morale de la société a pour effet normal d'éviter à ce que les associés aient des droits réels sur les biens de la société ; les associées d'une société qui exploite une usine ne sont pas copropriétaires de cette usine qui appartient à la société seule ; également, les associés d'une société à responsabilité limitée (SARL), en nom collectif, ou d'une société par action constituée pour l'exploitation commerciale d'un navire ne sont pas copropriétaires de ce navire et, par exemple, l'acte de francisation sera fait au nom de cette société[854]. Or, en matière de copropriété de navire, les associés apparaissent comme des copropriétaires de ce navire, leurs noms se trouvent inscrits sur l'acte de francisation et la loi les appelle « les propriétaires du navire ». Ils peuvent vendre leurs parts « parts de propriété ». Ils peuvent au même titre les hypothéquer comme dans une société de capitaux[855]. Cette hypothèque individuelle a paru découler de l'hypothèque maritime ; elle en est une modalité parce que le quirataire est propriétaire direct d'une part du navire ; il a un droit réel sur le navire ; l'objet principal de son droit est le navire, son objet secondaire, la part dans une société[856].

[850] Ph. Delebecque, op.cit, n° 514.
[851] Com. 15 avr. 2008, Le Ponant, DMF 2008.924 et les obs.
[852] Ph. Delebecque, op.cit, n° 514.
[853] Ibid.
[854] Ph. Delebecque, op.cit, n° 514.
[855] Ibid.
[856] Ibid.

Tout cela, pour dire que les copropriétaires d'un navire n'ont pas fait apport de leurs droits de propriété sur le navire. Ils sont restés copropriétaires de ce navire, et, la société n'a pas effacé la copropriété[857]. Ils n'ont fait apport que de la jouissance de leurs droits pour permettre l'exploitation en commun du navire, selon un mode sociétaire sous la loi de la majorité[858]. Pour conclure, la société de quirataires est sans doute inclassable : c'est une sorte de société de capitaux, en principe, à risques illimités[859].

(2) Statut des copropriétaires

227. L'on étudiera d'une part le régime applicable aux parts des copropriétaires (a), et d'autre part, la responsabilité des copropriétaires à l'égard des tiers (b).

a) Régime juridique des parts de copropriété

228. **Droits des quirataires**. Les copropriétaires reçoivent les profits de l'exploitation et participent aux pertes au prorata de leurs intérêts dans le navire[860].

Chaque quirataire peut disposer de sa part[861]. Il peut donc la céder. Toutefois, si la vente de cette part entraine la perte de la francisation du navire, elle ne peut se faire que sur autorisation de tous les copropriétaires, et ce, nonobstant toute clause contraire[862]. Rien ne s'oppose à ce que la cession soit encadrée ou limitée par des clauses (d'agrément, de péremption).

Chaque quirataire peut également hypothéquer sa part[863]. Mais une telle hypothèque est improbable. En effet, en cas de défaillance du débiteur, le créancier hypothécaire ne pourrait faire vendre que cette part de copropriété. L'on se demanderait qui pourrait acquérir une telle part, à moins que cette part représente plus de la majorité. Dans ce cas, le créancier hypothécaire pourrait, en cas de

[857] Ph. Delebecque, op.cit, n° 514.
[858] Ibid.
[859] Ibid.
[860] Art. L. 5114-31, C. des transports.
[861] Art. L. 5114-42, C. des transports.
[862] Ibid., art. L. 5114-43.
[863] Ibid., art. L. 5114-44.

défaillance du débiteur, saisir tout le navire et le faire vendre pour se faire payer sur le prix de la vente[864].

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. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par la juridiction compétente[865].

b) Copropriétaires et dettes de la copropriété

229. **Obligations des quirataires**. Comme tous membres d'un groupement, les copropriétaires de navire sont tenus par les statuts et doivent respecter les clauses y afférentes. Le non-respect de ces clauses peut être sanctionné par les statuts eux-mêmes, mais sans doute par une exclusion[866].

Comme ils se partagent les profits, les quirataires contribuent, dans les mêmes proportions, aux dépenses de la copropriété selon le pacte et suivant les décisions de la majorité[867]. La question qui se pose est de savoir la responsabilité des quirataires à l'égard des tiers.

Les quirataires sont-ils solidairement tenus des dettes de la copropriété ?
La Cour de cassation avait de principe observé que dans les sociétés de commerce, les associés sont tenus des dettes sociales, sauf dispositions contraires prévues par la loi ; il y a nécessairement société de commerce entre copropriétaires d'un navire employé à la navigation maritime, soit que le navire ait armé directement par les copropriétaires, soit que l'armement ait confié à un tiers ; par conséquent, dans l'un ou l'autre cas, les copropriétaires sont tenus solidairement des engagements pris par eux-mêmes ou en leur nom pour ce qui concerne le navire et son expédition[868].

Quant aux textes, les anciens comme d'ailleurs les nouveaux, ils distinguent entre copropriétaires gérants et copropriétaires non-gérants.

[864] Art. L. 5114-47, C. des transports.
[865] Ibid., art. L. 5114-45.
[866] Comp.com. 24 mai 2005, DMF 2006 HS 10, n° 29, obs. P. Bonassies.
[867] Art. L. 5114-31, C. des transports.
[868] Civ. 27 fév. 1877, S. 1877, 1, 209, concl. Bédarrides.

230. **Loi du 3 janvier 1967**. Dans son article 20, la loi stipulait que les copropriétaires gérants étaient tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété, et ce, nonobstant toute convention contraire.

Pour les copropriétaires non gérants, ils étaient eux aussi tenus, en principe, indéfiniment et solidairement, sauf qu'ici, la convention contraire était possible. Cette convention était opposable aux tiers dès sa publication sur la fiche matricule du navire. Malgré la souplesse du régime, le texte est apparu trop rigoureux pour certains copropriétaires, et a été modifié par la loi 87-444 du 26 juin 1987[869].

231. **Loi du 26 juin 1987**. Aux termes de l'article 2, la règle ancienne est maintenue pour ce qui est des copropriétaires gérants : ils restent tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété, sans possibilité d'aménagement.

En revanche, les copropriétaires non-gérants, s'ils sont tenus indéfiniment des dettes de la copropriété, ils ne sont plus tenus solidairement, mais uniquement à proportion de leurs intérêts. Cette dernière règle place les quirataires dans les mêmes conditions que les associés dans une société civile[870].

Les clauses contraires étant permises : il peut être stipulé que les quirataires ne seront tenus qu'à concurrence de leurs intérêts, ce qui les placerait dans la même situation que les associés d'une société à responsabilité limitée (SARL). En outre, et à l'inverse, il peut être convenu que les quirataires soient tenus solidairement des dettes sociales, ce qui les mettrait dans la même situation que les associés d'une société en nom collectif.

232. **Code des transports**. Les nouveaux textes reprennent les règles de la loi du 26 juin 1987. Ainsi, concernant les copropriétaires gérants, ils demeurent indéfiniment et solidairement tenus des dettes de la copropriété, et ce, nonobstant toute convention contraire[871].

Quant aux copropriétaires non-gérants, ils ne sont tenus indéfiniment qu'à proportion de leurs intérêts dans le navire[872]. Toutefois, par convention, il peut être stipulé qu'ils ne répondent aux dettes sociales qu'à concurrence de leurs intérêts[873].

[869] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 268.
[870] Art. 1857, C. civil.
[871] Art. L. 5114-38, C. des transports.
[872] Ibid.
[873] Ibid.

De même, il peut être stipulé que les copropriétaires non-gérants restent tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété[874]. Pour que de telles conventions soient opposables aux tiers, elles doivent faire l'objet d'une publicité par voie réglementaire[875]

Une autre question se pose, celle des gérants étrangers à la copropriété.

- Quelles sont les dispositions prises pour rassurer les créanciers d'une telle copropriété ?

233. **Loi du 26 juin 1987**. Pour que les créanciers de la copropriété ne soient pas dans la situation où ils n'auraient en face d'eux aucun copropriétaire tenu de la totalité des dettes de la société, la loi prévoit que certains copropriétaires devront accepter une responsabilité totale des dettes sociales. Ainsi, l'article 2 énonce que : « lorsque le ou les gérants sont étranger à la copropriété, il doit être stipulé par convention que des copropriétaires représentant plus de la moitié des intérêts soient indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété ». A défaut d'une telle stipulation, la sanction est sévère : tous les copropriétaires sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété.

234. **Code des transports**. Les nouveaux textes reprennent les dispositions de la loi de 1987 (supra, n° 232). Mais pour que la convention soit opposable aux tiers, elle doit faire l'objet d'une publicité par voie réglementaire[876].

B) Exploitation des navires par des groupements privés (en droit comorien)

235. En droit comorien également, les navires sont le plus souvent exploités par des groupements privés, spécialement, des sociétés commerciales. Ici encore, il n'existe pas de société maritime en tant que telle. Ce sont les sociétés de droit commun, anonymes (ordinaires ou simplifiées) ou à responsabilité limitée, qui servent de structure. Cependant, le droit maritime comorien (DMC) connait un groupement qui lui est propre, celui de la copropriété du navire. Le régime de la copropriété du navire

[874] Art. L. 5114-38, C. des transports
[875] Ibid., art. L. 5114-41.
[876] Ibid., art. L. 5114-40.

est contenu dans le code de la marine marchande comorienne (articles 107 à 127). La copropriété du navire est une forme très ancienne d'exploitation maritime. Plusieurs propriétaires achetaient en commun un navire et le divisaient en un certains nombres de fractions ou quirats (généralement 24). L'exploitation du navire est assurée par un groupement doté de la personnalité morale, mais auquel la propriété du navire n'est pas apportée, dans la mesure où chacun des copropriétaires (personne physique ou morale) reste titulaire du droit réel qu'il a dans les proportions conventionnellement définies sur le navire. Aux Comores, cette pratique n'est pas très développée, elle est presque assurée par des sociétés étrangères détenant des représentations aux Comores.

En droit comorien, l'étude de la copropriété de navire se fera sur le statut de la copropriété (1), et sur le régime de la responsabilité des copropriétaires (2).

(1) Statut de la copropriété de navire

236. Un navire peut appartenir indivisiblement à plusieurs copropriétaires. Dans ce cas, la valeur du navire est divisée en parts égales dites quirats qui doivent être numérotées et dont le nombre ne peut dépasser vingt-quatre (24).

Lorsque la propriété d'un navire est déjà divisée en vingt-quatre (24) quirats, chacun de ceux-ci est indivisible[877]. Si plusieurs personnes acquièrent par succession, donation ou autrement la copropriété d'un tel quirat, elles doivent, à défaut de licitation, désigner un mandataire pour exercer les droits attachés à cette part. A défaut, le plus âgé sera de droit considéré comme leur fondé de pouvoir.

L'on rendra compte ci-dessous de la cession et hypothèque des quirats (a), du fonctionnement de la copropriété (b), de la gestion (c), ainsi que de la dissolution (d).

a) Cession et hypothèque des quirats

237. Chaque copropriétaire peut disposer de sa part[878]. Il peut donc la céder. Toute part cédée doit préciser son numéro et être faite dans les conditions prévues[879]. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une cession qui doit entrainer la perte de la nationalité

[877] Art. 108 CMMC.
[878] Art. 111-1, CMMC.
[879] Ibid., art. 109.

comorienne du navire, elle ne peut se faire qu'avec l'autorisation de tous les copropriétaires[880]. Contrairement aux textes français qui précisent qu'une telle cession doit avoir l'accord de tous les copropriétaires malgré toute clause contraire, le droit maritime comorien n'a pas donné une telle précision. Ce qui laisse penser que la clause contraire reste possible. Rien ne s'oppose non plus à ce que la cession soit encadrée ou limitée par des clauses d'agrément ou de péremption.

Chaque copropriétaire peut également hypothéquer sa part dans les formes et conditions prévues[881] mais l'on voit mal l'hypothèque d'une telle part, à mois qu'elle représente plus de la moitié des parts du navire. Dans ce cas, le créancier-hypothécaire dont son débiteur faille à son obligation de paiement, peut faire saisir tout le navire et le faire vendre pour se faire payer sur le prix de la vente.

b) Fonctionnement de la copropriété

238. En droit comorien, c'est également la majorité qui fait la loi. Ainsi, les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts[882]. Toutefois, ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours en justice de la part de la minorité, nonobstant toute clause contraire[883]. Ce recours doit être exercé dans un délai de trois ans, et être porté devant le tribunal du port d'attache du navire[884]. Ces décisions sont annulées en cas de vice de forme, lorsque la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété, ou encore lorsqu'elle est prise dans l'unique but de favoriser les intérêts de la majorité au détriment de ceux de la minorité[885].

c) Gestion de la copropriété

239. L'administration courante est généralement confiée à l'un des quirataires, l'armateur-gérant. Ce dernier est désigné par le pacte ou par la majorité. Dans le premier cas, il ne peut être révoqué que par décision de justice[886]. Dans le deuxième

[880] Art. 111-2, CMMC.
[881] Ibid., art. 122.
[882] Ibid., art. 110.
[883] Ibid., art. 112.
[884] Ibid.
[885] Art. 113, CMMC.
[886] Ph. Delebecque, op.cit, n° 512.

cas, il peut être révoqué par la majorité[887]. La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété[888]. L'acte portant l'existence de gérant doit être connu des tiers par une publication légale, faute de quoi, tous les copropriétaires sont réputés gérants[889]. En cas de pluralité de gérants, ceux-ci agissent d'un commun accord[890]. Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété, en toutes circonstances[891]. Toutefois, il ne peut pas hypothéquer le navire qu'avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quart de la valeur du navire[892]. Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est inopposable aux tiers.

d) Dissolution de la copropriété

240. La copropriété se dissout par les causes prévues dans le pacte initial (arrivé du terme extinctif, par exemple), par la perte du navire, par la décision de la majorité ou par une licitation volontaire ou judiciaire, ou encore par décision de justice. Pour le code de la marine marchande comorienne (CMMC), il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice[893].

La licitation volontaire est décidée par les copropriétaires représentant la majorité en valeur du navire[894]. Cette décision définit les modalités de la vente.

La licitation volontaire du navire ne peut être accordée que sur demande de copropriétaires représentant au moins la moitié des quirats et la majorité en valeur du navire[895]. La convention contraire est permise[896], mais elle doit, à peine de nullité, être rédigée par écrit[897].

[887] Art. 113, CMMC.
[888] Ibid., art. 114-1.
[889] Ibid., art. 114-2.
[890] Ibid., art. 114-3.
[891] Ibid., art. 114-4.
[892] Ibid., art. 123.
[893] Ibid., art. 124-1.
[894] Art, 124-2, CMMC.
[895] Ibid., art.124-3.
[896] Ibid.
[897] Ibid., art.127.

(2) Régime de la responsabilité des copropriétaires

241. Comme tous membres d'un groupement, les copropriétaires de navire sont tenus par les statuts et doivent respecter les clauses y afférentes. Le non-respect de ces clauses peut être sanctionné par les statuts eux-mêmes, mais aussi par une voie judiciaire.

Comme ils se partagent les profits de la copropriété, bien entendu selon le pacte et suivant les décisions de la majorité, les copropriétaires restent responsables des dettes de la copropriété. Cette responsabilité dépend que le copropriétaire est gérant (a) ou non-gérant (b).

a) Copropriétaires gérants

242. **Responsabilité solidaire et indéfinie**. Aux termes de l'article 119 alinéa 1 du CMMC, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété, et ce, nonobstant toute convention contraire. Cette situation met les copropriétaires gérants au même titre que les associés d'une société en nom collectif.

b) Copropriétaires non-gérants

243. **Responsabilité solidaire et indéfinie. Convention contraire permise**. L'alinéa 2 de l'article 119 du CMMC maintient cette lourde responsabilité pour les copropriétaires non-gérants : ils demeurent responsables des dettes de la copropriété de manière solidaire et indéfinie, sauf qu'ici, la convention contraire est possible. C'est la solution de la loi française du 3 janvier 1969 (supra, n° 230), modifiée par la loi de 1987 (supra, n° 231).

Par convention, il peut donc être stipulé que les copropriétaires non-gérants restent indéfiniment responsables des dettes de la copropriété, mais à proportions de leurs intérêts, ce qui les placerait dans la même situation que les associés d'une société civile.

Toutefois, pour être opposable aux tiers, la convention doit faire l'objet d'une publicité par voie réglementaire[898].

Contrairement aux textes français qui ont prévu le cas où le gérant est étranger à la copropriété, le CMMC n'a dit aucun mot.

§ 2 Exploitation des navires de commerce et l'Etat

244. L'intervention de l'Etat dans l'exploitation des navires de commerce peut être pour plusieurs raisons : maintenir une flotte marchande puissante, mais aussi, pour des raisons économiques et sociales[899]. Derrière ces raisons, se cache une idée de service public : le transport n'est pas une activité commerciale aussi libre comme la vente de marchandise. L'Etat contrôle, subventionne, participe, voire même gère l'exploitation des navires commerciales pour le bien fondé de la Nation. L'étude de cette intervention se fera d'abord en droit français (A), puis en droit comorien (B).

A) Intervention de l'Etat (en droit français)

245. Cette intervention peut être directe (1) ou indirecte (2).

(1) Intervention directe de l'Etat (en droit français)

246. L'Etat peut intervenir directement pour réquisitionner le navire (a), en tant qu'armateur (b), ou encore en tant que personne morale de droit public (c). L'on se posera la question du régime juridique applicable entre l'Etat et le propriétaire du navire réquisitionné ou affrété (d). Enfin, l'on étudiera l'émanation de l'Etat (e).

a) Réquisition de navire par l'Etat

247. L'Etat peut réquisitionner un navire français pour la défense militaire ou économique du pays[900]. Ainsi, pendant la guerre de 1914, l'Etat avait procédé à la

[898] Art. 119-2, CMMC.
[899] Ph. Delebecque, op.cit, n° 537.
[900] Art. L. 2221 et S, C. de la défense.

réquisition générale de la flotte marchande[901]. Une réquisition similaire a été réalisée, en principe, en 1939, mais ici, l'Etat s'est contenté d'imposer aux armateurs une charte-partie type d'affrètement tout en leur laissant la gérance de leurs navires[902]. A ces réquisitions, ont été utilisés deux sortes de contrats. D'une part, un contrat de gérance commerciale, proche d'une charte-partie ordinaire, de telle sorte qu'elle ne constitue pas un contrat administratif, et que les tribunaux judiciaires restent compétents pour les litiges relatifs à l'indemnité due par l'Etat à l'armateur[903]. D'autre part, un contrat de gérance technique qui laisse à l'Etat la qualité et les responsabilités de transporteur[904].

La loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande[905] a mis fin à ce régime, et a prononcé la « dé-réquisition » de la flotte, arrêtant pour le coup, les projets de nationalisation qui avaient été préparés[906].

Les nouveaux textes, en l'occurrence le code des transports, précise qu'il est toujours possible de requérir les services de transport maritime d'intérêt national, mais uniquement en période de crise[907].

b) Etat armateur

248. L'Etat peut intervenir dans l'exploitation des navires de commerce en tant qu'armateur. A ce titre, il peut prendre en main l'exploitation totale ou partielle de la flotte marchande. Faut-il le rappeler, hormis les navires militaires ou affectés à un service public, la chose est rare[908] mais elle s'est déjà réalisée. Il y a longtemps dans les pays communistes, les navires appartenaient à la communauté des travailleurs et étaient gérés par des offices publics[909].

En France, la situation s'est produite deux fois au cours du siècle : pendant la première guerre mondiale, l'Etat a directement géré les navires de prise[910]. Pendant la deuxième guerre mondiale, l'Etat a géré la flotte de *liberty ships,* mise à sa

[901] Ph. Delebecque, op.cit, n° 538.
[902] Ibid.
[903] Ibid.
[904] Ibid.
[905] Loi n° 48-340 du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande.
[906] M. Flepp, Intervention de l'Etat dans l'exploitation de la marine marchande, Thèse dactyl., Paris , 1948.
[907] Art. L. 5434-1, C. des transports.
[908] P. Bonassies et C. Scapel, Traité, op.cit, n° 245.
[909] Ph. Delebecque, op.cit, n° 539.
[910] Ibid.

disposition par les Etats-Unis[911]. Ces deux expériences furent financièrement très mauvaises nous dit Delebecque, et l'on pourrait comprendre que de telles exploitations faites pour la défense nationale et le ravitaillement à tout prix du pays, ne sauraient être rentables.

c) Etat personne morale de droit public

249. Beaucoup plus fréquente est la situation où l'armateur est une société dont les actions appartiennent en tout ou e partie à un Etat. Certaines de ces sociétés d'Etat sont créées directement par un Etat comme le phénomène est fréquent dans les pays en voie de développement (tel est le cas de la compagnie nationale algérienne de navigation, ou a été naguère, le cas de la compagnie marocaine de navigation, COMANAV)[912]. D'autres sont devenues à la suite des circonstances diverses, la propriété de l'Etat. Tel fut le cas de la plus prestigieuse compagnie française, la Compagnie Générale Maritime, CGM, laquelle résulta de la fusion des Messageries maritime et de la Compagnie Générale Transatlantique, sociétés desquelles, l'Etat français a participé dès 1911 pour les Messageries Maritimes, et dès 1933, pour la Compagnie générale transatlantique[913]. Ces deux grandes sociétés françaises d'économies mixtes, avec participation majoritaire de l'Etat ont reçu des avantages de la part de l'Etat pour assurer certains services[914].

L'intervention de l'Etat dans l'exploitation d'un navire n'est pas sans poser de problèmes. En droit français, se pose la question de déterminer le régime juridique applicable aux relations de l'Etat avec le propriétaire du navire réquisitionné ou affrété.

d) Régime juridique applicable entre l'Etat et le propriétaire du navire réquisitionné ou affrété

250. La jurisprudence française applique les principes du droit administratif. S'il y a réquisition, ce sont les règles du droit administratif qui s'appliquent[915]. Pour le Conseil d'Etat et le Tribunal des conflits, la qualification d'un contrat est déterminée

[911] Ph. Delebecque, op.cit, n° 539.
[912] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 245.
[913] Ibid.
[914] Pour plus de détails, Voir Ph. Delebecque, op.cit, n° 540.
[915] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 246.

par les stipulations qu'il comporte. Le contrat est administratif s'il contient des stipulations qui « établissent à la charge des parties ou de l'une d'elle des obligations étrangères par leur nature à celles qui sont susceptibles d'être librement consenties par quiconque dans le cadre des lois civiles et commerciales »[916]. S'il y a contrat entre l'Etat et le propriétaire du navire, ce sont les règles du droit privé qui prévaudront si ce contrat ne contient aucune clause exorbitante[917]. Ainsi, les litiges que soulève son exécution sont de la compétence des tribunaux judiciaires, et son interprétation suivra les règles du droit civil[918]. C'est ce qui a été retenu après le naufrage du navire Lamoricière. Ce navire réquisitionné par l'Etat et exploité suivant ses directives, il a été jugé que les contrats de transport conclus pour des passages de voyageurs civils d'Alger à Port-Vendres étaient exactement à l'ordre de ceux qui auraient été conclus par la Compagnie Générale Transatlantique ou par la Compagnie Touache pour les mêmes relations ; par conséquent, les tribunaux judiciaires étaient compétents pour connaitre des actions en dommages-intérêts formés par les victimes ou par leurs ayants droit[919].

Au niveau international, le problème se pose différemment, à savoir les règles applicables au fond aux relations de l'Etat armateur, ou des sociétés d'Etat armateurs, avec les tiers, qu'il s'agisse des règles de fond ou de procédure applicables[920].

251. **Régime juridique de l'armateur personne morale publique.** Les premières conventions internationales, telles la convention de 1910 sur l'abordage ou celle de 1926 sur les privilèges maritimes n'excluaient dans leur domaine d'application que les navires de guerre ou celles affectés à un service public. Par là, elles s'appliquaient aux navires de commerce appartenant à un Etat. Plus généralement, la convention internationale de 1926 pour l'unification d certaines règles concernant les immunités de navires d'Etat stipule que, je cite : « les navires de mer appartenant aux Etats ou exploités par eux, les cargaisons leur appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires d'Etat, de même que les Etats qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont propriétaires de ces

[916] CE 14 mai 1926, Cie parisienne de navigation, S. 1926, 2, 59, 2ème arrêt.
[917] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 246.
[918] Ph. Delebecque, op.cit, n° 541.
[919] Civ. 19 juin 1951, 1er arrêt, D. 1951. 717, note Ripert ; comp. Paris 25 janv. 1964, DMF 1964. 658.
[920] M. Ndendé, Les armements d'Etat et leur participation au transport maritime, thèse Brest, 1992.

cargaisons, sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés »[921]. L'article 2 du même texte ajoute que « Pour ces responsabilités et obligations, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure, sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés et que pour les cargaisons privées et leurs propriétaires ». Bien que cette convention n'ait été ratifiée que par un nombre restreint d'Etats, elle parait exprimer le droit positif français.

Les conventions postérieures vont dans le même sens. L'article 4 de la convention de 1989 sur l'assistance, exclut dans son domaine d'application non seulement les navires de guerre, mais aussi les autres navires non commerciaux appartenant à un Etat et exploités par lui. La convention de 1993 sur les hypothèques et privilèges maritimes prévoit qu'elle ne crée aucun droit, ni ne permet l'exécution de droit sur un navire appartenant à un Etat ou exploité par lui et exclusivement affecté à un service public non commercial. En termes claires, les navires de commerce appartenant à un Etat doivent être assimilés aux navires privés.

Et pour finir, la convention de janvier 2005 sur les immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens, confirme les textes antérieurs. Aux termes de son article 16, « un Etat propriétaire d'un navire ne peut pas invoquer l'immunité juridictionnelle devant un autre Etat dans une procédure se rapportant à l'exploitation de ce navire, si au moment du fait qui a donné lieu à l'action, le navire était utilisé autrement qu'à des fins de service public non commercial ».

e) Emanation de l'Etat

252. Dans certains Etats socialistes (Lybie, Iran), les sociétés industrielles ou commerciales n'ont pas véritablement la personnalité morale, n'ont pas de véritable autonomie. Ce ne sont que des émanations de l'Etat, des organes de l'Etat. Leurs dirigeants sont nommés par l'Etat, leur politique est totalement contrôlée par l'Etat, et

[921] Art. 1, C. de 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat.

leur patrimoine n'est donc que le patrimoine de l'Etat[922]. De ce chef, quand deux sociétés A et B d'un tel Etat sont en cause, le créancier de la société A est en droit de saisir les biens de la société B, puisque sa créance incombe en définitive à l'Etat, dont le patrimoine inclut les biens des deux sociétés[923].

En France, la théorie de l'émanation a d'abord été appliquée dans le domaine des nationalisations[924]. Dans un jugement du 5 mars 1979, le Tribunal de Paris a autorisé une société américaine, dont les installations pétrolières avaient été nationalisées par la Lybie sans indemnité, à exercer des mesures conservatoires sur les biens de diverses banques et compagnies d'assurances libyennes (*journal du droit interne. 1979. 587*)[925]. Dans un arrêt du 23 décembre 1985[926], la cour d'appel de Rouen a appliqué cette théorie en matière maritime. Elle a autorisé une société panaméenne, créancière d'une société métallurgique roumaine, à saisir le navire Filaret appartenant à l'armement roumain NAVROM, au motif que ledit navire était la propriété de l'Etat roumain, tandis que la société métallurgique en cause n'était qu'une émanation de l'Etat roumain[927]. Après ce temps d'accueil favorable des tribunaux, la Cour de cassation est revenue aux principes généraux qui veulent qu'un créancier ne puisse saisir que les biens de son débiteur et non pas ceux d'un tiers, à moins qu'il démontre que le patrimoine de ces deux personnes ne constituent qu'une seule et même entité[928].

(2) Intervention indirecte

253. En droit français, l'intervention indirecte de l'Etat se matérialise surtout par les différents contrôles, ainsi que les navigations et transports réservés.

254. **Contrôle de la marine marchande**. Les pouvoirs publics ne se sont jamais éloignés de l'état de leur marine marchande. Cela se comprend eu égard aux enjeux politiques, économiques et sociaux. Si l'on peut dire que les aides financières sont

[922] Ph. Delebecque, op.cit, n° 543.
[923] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 248.
[924] Ibid.
[925] Ibid.
[926] Navire Filaret, DMF 1986.349.
[927] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 248.
[928] Com. 1er oct. 1997, Secil Angola, DMF 1998.17, rapp. Rémery, et les obs. ; com. 23 nov. 1999, navire Kareliya, DMF 2000.719, obs. Molfessis ; Rennes, 24 avr. 2002, DMF 2003.747.

aujourd'hui exclues, l'Etat ne perd pas de vue sur ses navires et les activités qu'ils induisent. Ainsi, en 1948, une loi avait institué un contrôle de la marine marchande par l'Etat[929]. Aujourd'hui encore, le Conseil supérieur de la marine marchande est régulièrement consulté sur les reformes maritimes[930]. Il est chargé aussi d'un certain nombre d'études et de rapports, notamment sur la circulation maritime et la piraterie, sur la sécurité logistique, sur le financement de la marine marchande, sur l'enseignement maritime, sur la concurrence dans les ports, ou encore sur les mers[931].

255. **Contrôle des affrètements et des transports**. Des lois et décrets ont permis, et pour certains, permettent à l'Etat de contrôler les affrètements et les transports. Ainsi, une loi du 3 avril 1950 qui dura jusqu'au 15 avril 1964[932] avait tenu les armateurs de nationalité française à assurer un transport présentant un intérêt national (art.1). Quant aux opérations d'affrètement, les navires sous pavillon français de plus de 500 tonnes de port en lourd (tpl) et les navires étrangers, peu importe le tonnage, étaient soumis à l'approbation du Ministre chargé de la marine marchande (art.1).

Une autre loi du 20 mai 1969[933], abrogée en 2004 (ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004), avait également tenu les armateurs de nationalité française et les armateurs étrangers de navire battant pavillon français, à assurer les transports maritimes présentant un caractère d'intérêt national (art.1). Cet intérêt est constaté par décision du Ministre chargé de la marine marchande, notifiée à chaque intéressé (art. 2).

Les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports susvisés sont déterminées d'un commun accord entre le Ministre utilisateur et l'armateur intéressé, après avis du Ministre chargé de la marine marchande (art. 3-1). Cet accord règle, le cas échéant, le remboursement des frais supplémentaires spécialement et raisonnablement engagés par l'armateur pour mettre le ou les navires à la disposition du Ministre utilisateur à la date et au lieu prescrits (art. 3-2). A défaut d'accord

[929] Loi n° 48-340 du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande.
[930] Ph. Delebecque, op.cit, n° 544.
[931] Ibid.
[932] Loi n° 50- 398 du 3 avril 1950 portant organisation provisoire des transports maritime.
[933] Loi n°69-441 du 20 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national.

amiable ou en cas d'inexécution dudit accord, la réquisition des services de l'armateur ou de l'usage de ses services peut être prononcée (art. 4).

A cela, s'ajoute un décret du 22 juillet 1965, non abrogé[934]. Ce dernier permet au Ministre chargé de la marine marchande d'interdire une opération d'affrètement de navire français ou étranger, dans le cas où des motifs d'intérêt national l'exigent ou pour répondre à des mesures discriminatoires prises par un Etat à l'encontre du pavillon français (art. 1). Contrairement aux textes précédents, ce dernier a été repris dans des textes plus récents, en l'occurrence la loi 83-1139 du 24 décembre 1983 qui prévoit que lorsque des mesures discriminatoires sont établies par un Etat étranger (exemple : fixation unilatérale d'un taux de fret), des dispositions peuvent être prises afin d'en prévenir, réduire ou supprimer les effets[935].

256. **Transport de pétrole brut**. Un transport important et stratégique pour tous les pays, une loi de 1992 est faite pour le reformer[936]. Selon cette loi et sous réserve du respect de ses dispositions, la réception en provenance de l'étranger et l'expédition à destination de celui-ci, le traitement, le transport, le stockage et la distribution du pétrole brut et des produits pétroliers s'effectuent librement (art. 1). Cette loi, reprise dans le code des transports (art. L. 5433-1) impose bien aux propriétaires de raffinage de pétrole brut situées en France métropolitaine. Ainsi, tout propriétaire d'une unité de distillation atmosphérique dans une usine exercée de raffinage de pétrole brut en France métropolitaine est tenu de disposer, en propriété ou par affrètement à long terme, d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut qui entrent dans ladite usine (art. 6)[937]. Cela, pour constituer et conserver des stocks stratégiques de pétrole et des produits pétroliers (art. 2 al.1 et 2). Il s'agit d'assurer l'existence d'une flotte pétrolière sous pavillon français mobilisable en cas de difficulté d'approvisionnement. L'obligation de capacité est couverte par l'affrètement d'une vingtaine de navires[938]. Ces navires représentent 45% du port en lourd de la flotte de commerce française[939]. Selon le

934 Décret n°65-612 du 22 juillet 1965 relatif aux transports maritimes.
935 P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 103.
936 Loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 Portant réforme du régime pétrolier (Journal Officiel du 1er janvier 1993).
937 Le décret 93-610 du 26 mars 1993 a fixé à 5,5% le rapport entre la capacité de transport maritime et les quantités de pétrole brut.
938 Ph. Delebecque, op.cit, n° 547.
939 Ibid.

texte (art. 2 al. 3), cette capacité est calculée de telle sorte que la France dispose en permanence de stocks stratégiques équivalant au quart des quantités nettes de pétrole brut et de produits pétroliers importées ou introduites l'année civile précédente.

Mais ces exigences débouchent sur des réelles difficultés compte tenu de la chute relative de la demande et de la relocalisation de raffineries dans les pays producteurs (le transport de produits finis prend le pas sur le pétrole brut)[940]. Les navires sont exploités dans des conditions déficitaires, entrainant ainsi un surcout du pavillon français et un taux de fret à la baisse[941]. Pour essayer de palier ces difficultés, il a été utile d'assouplir les conditions du recours au pavillon français (par le biais de contrat de tonnage)[942].

B) Intervention de l'Etat (en droit comorien)

257. L'Etat comorien ne dispose pas de navire de commerce. L'intervention de l'Etat comorien aux navires de commerce étrangers opérant aux Comores est très limitée. C'est une intervention indirecte liée aux contrôles du bon fonctionnement des engagements pris entre les armateurs étrangers et l'Etat comorien ainsi qu'aux transports réservés. Le CMMC n'a traité que le cas des transports réservés (1). Les engagements pris entre les armateurs étrangers et l'Etat comorien sont détaillés dans des cahiers de charges. Des commissions spéciales sont faites exprès pour veiller au respect de ces engagements entre les parties.

(1) Navigation réservée

258. La navigation entre les ports de l'Union des Comores est réservée aux navires appartenant à des personnes physiques ou morales remplissant les conditions citées ci-après :

- appartenir à des nationaux ; ou
- appartenir pour 51% de leur valeur au moins, à des nationaux ; ou

[940] Ph. Delebecque, op.cit, n° 547.
[941] Ibid.
[942] Ibid.

- appartenir à une société ayant son siège social aux Comores et dont au moins 51% du capital social est détenu par des nationaux ;
- produire les documents exigés à l'article 84 du CMMC ;
- avoir subi une visite de mise en service effectuée par un corps de contrôleurs et d'inspecteurs techniques tel que définit à l'article 245 et suivants du CMMC ;
- être armé d'un équipage dont la composition et les qualifications sont fixées par décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (art. 230, CMMC).

Toutefois, une licence d'exploitation peut être accordée exceptionnellement à des navires appartenant à des compagnies étrangères lorsque les personnes physiques ou morales citées ci-dessus n'arrivent pas à assurer les services liés à la navigation réservée. Les conditions d'attribution de la licence d'exploitation sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

Par dérogation au principe énoncé à l'article 230 cité ci-dessus, et conformément aux accords internationaux conclus par l'union des Comores et par nécessité de services, l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) peut accorder des licences d'exploitation dans la navigation réservée.

Les dispositions de l'article 230 ne s'appliquent pas en cas d'assistance et de sauvetage.

§ 3 Exploitation commerciale des navires en commun

259. L'armateur est celui qui exploite un navire, peut importe qu'il soit ou non propriétaire (art. L. 5411-1). L'important est qu'il ait la responsabilité du navire et qu'il en assume l'exploitation. Il lui revient donc d'équiper le navire, de gérer les aléas d'une activité pas aisée et d'en assurer la continuité, avec tous les risques dont il est exposé : volatilité du fret, risques de la mer, ou encore risques commerciaux, pour ne citer que ceux-là. L'on comprend pourquoi les armateurs cherchent à se diversifier et à externaliser une partie de leurs activités. Cette situation fait que des armateurs propriétaires et non-propriétaires se côtoient, ou les exploitants eux-mêmes délèguent certaines de leurs taches ou au contraire se superposent. Cette situation n'est pas sans soulever des interrogations à savoir notamment si la qualité d'armateur est divisible, et si la notion de co-armateur a-t-elle un sens juridique. Tout cela est d'abord d'ordre économique (A), mais soulève aussi une question juridique (B).

A) Co-armement : Un phénomène d'ordre économique

260. Pour des raisons, généralement économiques, l'armateur travaille régulièrement avec les navires des autres. C'est une solution qui n'avait pas été prévue par le code de commerce, n'ayant pensé qu'à la situation dans laquelle l'armateur est en même temps propriétaire du navire[943].

Cependant, le doublement n'est pas rare : ainsi, l'armateur qui voit son tonnage excéder momentanément ses possibilités d'exploitation loue un autre navire pour assurer l'expédition.

261. **Diversité des situations**. Les navires Handy size, entre 30 et 48 000 tonnes, de 20 à 40 millions de dollars[944], présentent plusieurs avantages : ils sont interchangeables, parfaitement équipés, peuvent charger et décharger par eux-mêmes les marchandises. L'on comprend pourquoi de tels navires intéressent particulièrement les professionnels. Ces navires sont exploités par des armateurs très divers.

D'abord, les armateurs traditionnels, propriétaires, jonglant aux mieux, avec leurs clients, entre l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps. Ces armateurs, nous dit Delebecque[945], disposent leurs propres navires avec leur équipage, et assurent eux-mêmes l'entretien et le service technique. Ces armateurs n'hésitent pas à vendre leurs navires lorsqu'une opportunité se présente[946].

Ensuite, l'on retrouve les armateurs occasionnels, qui ont pour seul but de faire des profits, en achetant et revendant des navires, et de bénéficier des avantages fiscaux. Il peut s'agir d'établissements financiers profitant les situations du marché (par exemple récupération d'un navire hypothéqué auprès d'un armateur traditionnel en difficulté ou bénéficiant d'un pacte commissoire). Ces armateurs ignorent la gestion du navire et cherchent uniquement à des faire-valoir[947], mettre en valeur l'exploitation.

[943] Ph. Delebecque, op.cit, n° 550.
[944] Ibid., n° 551.
[945] Ibid.
[946] Ibid.
[947] Ph. Delebecque, op.cit, n° 551.

Enfin, l'on retrouve des armateurs, cette fois, des opérateurs qui ont besoin de compléter leur flotte, en recourant aux navires des autres[948]. Certains d'entre eux sont mêmes des purs opérateurs, en ce sens qu'ils se bornent à louer des navires affrétés à temps et à les employer dans des conditions optimales[949]. Ils tirent leur profit dans la différence entre le prix de la location du navire et le rendement de son exploitation. Certes, l'activité de ces opérateurs est très exposée. Cela suppose de bien connaitre les rouages du marché (bien connaitre les clients et les taux de fret, bien gérer la relation avec le propriétaire, etc.).

262. ***Ship management.*** Dans l'armement moderne, les armateurs font de plus en plus appel à des sociétés de gestion du navire, dites « ship management ». Elles sont généralement installées au port de chargement ou de déchargement. En principe, *le ship manager* agit pour le compte de l'armateur, et donc se présente à priori comme mandataire[950]. L'armateur ne saurait se dérober à ses obligations derrière un contrat qui, pour les tiers, est chose qui ne les concerne pas[951], sauf au mandataire à répondre à une faute accomplie dans son mandat, causant un dommage à un tiers[952]. Or, ces sociétés spécialisées, se chargent d'une partie des opérations de gestion : réparation des navires, visites, approvisionnements divers, assurances,…etc. Les pouvoirs confiés à ces sociétés peuvent être restreints, ou au contraire être élargies. Les missions peuvent porter uniquement sur la gestion commerciale, ou sur toute la gestion du navire. Ici, la liberté contractuelle est reine.
Les différentes situations décrites ***ci-***dessus (armateur opérateur de navire, ship management) posent le problème de l'identification de l'armateur.

263. **Identification de l'armateur**. On l'a dit et répété, l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire (art. L. 5411-1, c. des transports)[953]. Et à l'alinéa 2 du même texte d'ajouter : le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur. Mais cela n'est qu'une

[948] Ph. Delebecque, op.cit, n° 551.
[949] Ibid.
[950] Ibid., n° 553.
[951] P. Bonassies et C. Scaoel, op.cit, n° 279.
[952] Ibid.
[953] Art. L. 5411-1. C. des transports

présomption. Les situations décrites ci-dessus (armateur opérateur de navire, ship management), pose le problème juridique, qui reste l'identification de l'armateur.

Lorsqu'un opérateur recourt aux services d'un navire dont il n'est pas propriétaire, prend-il en même temps la qualité d'armateur ? Lorsqu'un armateur s'adosse à un ship manager, conserve t-il sa qualité d'armateur ? La loi ne l'a pas interdit (art. L. 5541)[954]. La qualité d'armateur peut être transférée dans un contrat de gérance, lequel peut prendre plusieurs formes. Il n'est pas interdit de mettre en gérance un fond de commerce d'armement. Le gérant devient alors l'armateur des navires faisant partie du fonds de commerce, comme le gérant d'un fonds de commerce terrestre devient l'exploitant de ce fonds[955]. Le contrat de gérance peut aussi concerner une entreprise jeune, qui n'a pas assez d'expérience pour exploiter son navire, et préfère confier la gestion du navire à un armateur confirmé (ce fut le cas d'un armateur malgache du pétrolier Tanio, qui en avait confié la gérance à un armateur français)[956]. D'autres situations permettent également de transférer la qualité d'armateur (crédit-bail, contrat d'affrètement coque-nue, affrètement à temps avec transfert de la qualité d'armateur)[957]. Le transfert de la qualité d'armateur à une société de ship management soulève la question de la responsabilité envers les tiers. Les ship-managers sont aujourd'hui responsables en tant que mandataires. A l'égard des tiers, ils n'ont en principe aucune responsabilité, sauf à répondre de leurs fautes au sens de l'article 1382 du code civil. Leur responsabilité délictuelle pourrait venir doubler la responsabilité de l'armateur, à moins que le contrat de management ait fait l'objet d'une publicité : dans ce cas, il serait alors opposable aux tiers[958]. C'est ce qui est prévu par les nouveaux textes français (art. L. 5411-2 ; L. 5423-2).

Mais le problème n'est pas pour autant résolu : si l'on admet que la qualité d'armateur peut être transférée, peut-elle être divisée ?

B) Co-armement et nature juridique

264. **Transfert de la qualité d'armateur**. Certains contrats sont clairs et permettent de transférer la qualité de l'armateur. En est-il le cas de l'affrètement coque-nue, où

[954] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 273 et s.
[955] Ibid., n° 273.
[956] Ibid.
[957] Ibid., n° 274 et 275.
[958] Ph. Delebecque, op.cit, n° 553.

la qualité d'armateur est transférée à l'affréteur de plein droit[959]. Il en est de même pour le contrat de gérance, lequel, le gérant devient armateur[960].

D'autres contrats soulèvent des interrogations, et l'on se demanderait s'il n'y a pas éclatement de la qualité d'armateur, si deux personnes n'ont pas, en même temps, la qualité d'armateur[961]. Il s'agit de l'affrètement à temps (sans mention de transfert) et les nouveaux contrats de gestion technique, dits « ship management »[962] (supra, n° 262).

265. **Affrètement à temps et les arrêts *Ann Bewa et Fatima*.** Dans l'affrètement à temps, l'armateur, qualifié de fréteur, conserve la gestion nautique du navire, la direction de l'équipage et le contrôle technique du navire[963]. En particulier, c'est lui qui reste le commettant du capitaine pour tout ce qui concerne la conduite du navire. L'affréteur, quant à lui, s'occupe de la gestion commerciale, concluant notamment les contrats de transport ou d'affrètement au voyage. Il est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale[964]. Mais la gestion commerciale attribuée à l'affréteur n'inclut-elle pas certains pouvoirs, voire certaines responsabilités d'armateur ?

Dans l'arrêt Ann Bewa du 25 février 1997 (DMF 1980.51, obs. P. Bonassies), la Cour d'appel d'Aix a rejeté l'action de l'administration française contre le propriétaire du navire, au motif que ce dernier, en tant que fréteur à temps, n'était pas le commettant du capitaine pour les opérations de chargement et de déchargement, celles-ci ressortant de la gestion commerciale, incombant à l'affréteur[965].

Dans l'arrêt Fatima du 26 octobre 1999, la Cour de cassation a clairement admis que, dans l'affrètement à temps, la qualité d'armateur se trouve « partagée entre le fréteur qui conserve la gestion nautique, et l'armateur qui en a la gestion commerciale »[966].

[959] Art. L. 5423-9, C. des transports.
[960] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 277.
[961] Ibid.
[962] Ibid.
[963] Ibid., n° 278.
[964] Art. L. 5423-12, C. des transports.
[965] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 278.
[966] Navire Fatima, DMF 2000, rapp. Rémery et note I. CORBIER.

266. **Critique.** Dans l'arrêt Ann Bewa, l'analyse faite par la Cour d'Aix, dissociant les responsabilités de l'armateur à l'égard des tiers, reparties les unes sur la tête du fréteur, les autres sur la tête de l'affréteur, parait très contestable selon les auteurs contemporains, en particulier Bonassies, Scapel et Delebecque[967]. Dans un domaine où la sécurité des tiers est en jeu, il est très dangereux d'admettre une telle dissociation. De même que le capitaine demeure toujours et totalement responsable de la sécurité du navire, la concentration des responsabilités doit pareillement exister quant à l'entreprise responsable à l'égard des tiers des faits du capitaine, en tant que commettant[968]. Le code ISM, en définissant l'armateur responsable de l'application des obligations qu'il édicte, comme « le propriétaire ou toute autre personne ou organisme auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire », exclurait la possibilité qu'un navire ait plusieurs armateurs[969]. Pour Delebecque, c'est le bon sens même dont les textes de l'ISM se font l'écho, lorsqu'ils laissent clairement entendre que les règles de sécurités, si elles peuvent se déléguer, ne sauraient se partager[970].

Dans l'arrêt Fatima, distinguant mal ce qui est du domaine des relations contractuelles, de ce qui est du domaine du statut légal, il s'agirait d'une simple question d'interprétation du terme anglais (*owner of the ship*), les Anglais ne connaissant pas le concept d'armateur[971]. L'on ne saurait donc lui accorder qu'une portée assez limitée[972]. Le co-armement n'est donc pas une notion juridique acceptable, ni même concevable[973].

Chapitre 2. Personnel de l'exploitation du navire

267. En droit français, les dispositions relatives à l'entreprise d'armement sont contenues dans le code des transports (art. L. 5411-1 et s). En droit comorien, l'entreprise d'armement est régie par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969[974] et le CMMC. Le personnel de l'exploitation du navire comporte un centre, c'est l'armateur (section

[967] P. Bonassies et C. Scapel, n° 278 ; Ph. Delebecque, n° 555.
[968] Ibid.
[969] Ibid.
[970] Ph. Delebecque, op.cit, n° 555.
[971] Ibid.
[972] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 278.
[973] Ph. Delebecque, op.cit, n° 555.
[974] Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, relative à l'armement et aux ventes maritimes.

1), et des auxiliaires, qu'ils soient du navire (section 2) ou de la marchandise (section 3).

Section 1 : Armateur

268. **Généralités. Plan**. L'armateur est celui qui « exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire[975] ».

Il peut être une personne physique, mais en droit contemporain, c'est une situation rare, à moins qu'il s'agisse d'un armement de plaisance ou à la pêche.

L'armateur peut également être une personne morale, et c'est le cas le plus fréquent. Contrairement à certains systèmes juridiques où l'entreprise d'armement peut prendre la forme d'une personne morale spécifique, telle la « société maritime » en droit grec par exemple, en droit français, comme en droit comorien, il n'existe aucune personne morale spécifique à l'exploitation des navires[976]. L'armateur pourra donc être une société de personnes, une société à responsabilité limitée, une société anonyme, un groupement d'intérêt économique, une société unipersonnelle (depuis la loi du 21 juillet 1985) ou une société par action simplifiée (depuis la loi du 3 janvier 1994)[977]. L'armateur peut aussi être une personne morale publique (supra, n° 249). En vérité, le statut de l'armateur propriétaire ne présente pas une remarque particulière, même à une époque où la qualité de propriétaire était plus importante que celle d'armateur[978]. Cependant, le statut de l'armateur présente une originalité lorsque le navire est exploité en copropriété (supra, n° 220 et s). Dans cette section, l'on étudiera l'armateur non-propriétaire (§ 1), ainsi que la limitation de la responsabilité de l'armateur (§ 2).

§ 1 Armateur non- propriétaire

269. L'étude se fera d'abord, en droit français (A), puis en droit comorien (B).

[975] Art. L. 5411-1, C. des transports ; art. 628 CMMC.
[976] P. Bonassies et C. scapel, op.cit, n° 243.
[977] Ibid.
[978] Ibid., n° 251.

A) Armateur non-propriétaire (droit français)

270. Ici, l'on cherche à savoir, d'une part, les situations dans lesquelles une personne physique ou morale non-propriétaire d'un navire, se trouve armateur dudit navire (1), et d'autre part, le régime applicable à une telle situation (2).

(1) Situations de non-propriétaire armateur

271. Aux termes de l'article L. 5411-2 du code des transports, le propriétaire ou les copropriétaires sont présumés en être l'armateur, mais là, il ne s'agit qu'une présomption simple car les pouvoirs d'armateur peuvent bel et bien être transférés à un non-propriétaire. Généralement, c'est lorsque les pouvoirs et les responsabilités de l'armateur sont totalement transférés au non-propriétaire (a)[979]. L'on se demandera également s'il n'est pas possible de ne transférer qu'une partie des pouvoirs et de responsabilités au non-propriétaire (b).

a) Situations de transfert total de la qualité d'armateur

272. **Réquisition. Contrat de gérance.** La qualité d'armateur peut être totalement transférée d'abord, à l'Etat ou à un organisme d'Etat, en cas de réquisition d'un navire (supra, n° 247). Dans ce cas, l'Etat devient armateur avec toutes les prérogatives et responsabilités que cela entraine. Une telle situation peut se présenter en période de guerre ou de crise.

Le transfert total de la qualité d'armateur peut également résulter d'un contrat de gérance (supra, n° 262). Le gérant devient l'armateur avec tout ce que cela implique.

273. **Contrat de location. Crédit-bail.** Le transfert de la qualité d'armateur peut aussi résulter des contrats de type location. Il en est ainsi d'abord, des contrats de crédit-bail portant sur un navire. Ici, le crédit-preneur devient l'armateur. Le crédit-bail, opération inconnue il y a quarante ans, est devenu fréquent, en particulier pour les navires de plus grande dimension. L'achat d'un tel navire est souvent financé par un organisme de financement qui le louera en crédit-bail à l'armateur.

[979] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 272.

274. **Contrats d'affrètement. Affrètement coque-nue. Affrètement à temps avec transfert de la qualité d'armateur.** Le plus souvent, nous dit Bonassies[980], le transfert de la qualité d'armateur à un non-propriétaire résultera d'un contrat d'affrètement (infra, n^{os} 410 et s.). D'abord, en cas d'affrètement coque-nue. Ici, c'est l'affréteur qui a loué le navire « nu », qui devient l'armateur. Il l'équipe le navire et en assure l'exploitation.

Le transfert de la qualité d'armateur peut aussi résulter d'un certains contrats d'affrètement à temps. En principe, l'affrètement à temps, le fréteur (propriétaire) louant à l'affréteur un navire déjà armé (infra, n° 417), ne transfère pas la qualité d'armateur à l'affréteur. Mais le transfert deviendrait possible lorsqu'il a été mentionné dans le contrat[981]. Ainsi, la charte-partie stipule que le fréteur équipe le navire, mais c'est l'affréteur qui reste seul maître de l'exploitation. Un tel contrat était souvent qualifié, suivant la terminologie anglaise, de charte-partie à temps avec *demise*, ou charte-partie à temps avec remise de la qualité d'armateur.

Les nouveaux textes, en l'occurrence, le code des transports, le précise : en cas d'affrètement (sans toute fois distinguer s'il s'agit d'un affrètement coque-nue ou à temps), l'affréteur devient l'armateur du navire lorsque le contrat le prévoit, et a été régulièrement publié[982]. La publicité est ici imposée pour que le transfert de la qualité d'armateur à un non-propriétaire soit opposable aux tiers.

En pratique, l'affrètement à temps avec transfert de la qualité d'armateur (affrètement avec dévolution) est devenu très rare. L'étude de la jurisprudence française de ces trente dernières années ne donne aucun exemple[983].

b) Situations de transfert partiel de la qualité d'armateur

275. **Affrètement à temps** (sans mention de transfert) **: les arrêts Ann Bewa et Fatima** (supra, n° 265). Contrairement aux situations ci-dessus envisagées, lesquelles la qualité d'armateur pouvait pleinement être transférée, dans l'affrètement à temps, sans mention de transfert, la question se pose de savoir s'il n'y a pas éclatement de la qualité d'armateur, si deux personnes n'ont pas, en même temps, la

[980] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 275.
[981] Ibid.
[982] Art. L. 5411-2, C. des transports.
[983] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 275.

qualité d'armateur[984]. Dans l'arrêt Ann Bewa, cité ci-dessus, la Cour d'appel d'Aix a dissocié les responsabilités de l'armateur à l'égard des tiers, reparties les unes sur la tête du fréteur, les autres sur la tête de l'affréteur, décision critiquée par la doctrine[985]. De même, dans l'arrêt Fatima, la Cour de cassation décide que la qualité d'armateur se trouve « partagée entre le fréteur qui conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur qui en a la gestion commerciale ».

276. **Contrats de gestion technique (*ship management*).** Depuis une vingtaine d'années, un type nouveau de contrat est apparu dans la pratique maritime : il s'agit du contrat de gestion technique du navire, dit contrat de ship management. Des sociétés spécialisées se sont constituées, et proposent aux armateurs de se charger d'une partie des opérations de gestion du navire (supra, n° 262). Ces contrats posent le problème du transfert de la qualité de l'armateur et les responsabilités qu'ils entrainent, surtout envers les tiers (supra, n° 263). Les ship-managers sont aujourd'hui responsables en tant que mandataires. A l'égard des tiers, ils n'ont en principe aucune responsabilité, sauf à répondre de leurs fautes au sens de l'article 1382 du code civil. Leur responsabilité délictuelle pourrait venir doubler la responsabilité de l'armateur, à moins que le contrat de management ait fait l'objet d'une publicité : dans ce cas, il serait alors opposable aux tiers[986]. C'est ce qui est prévu par les nouveaux textes français (art. L. 5411-2 ; L. 5423-2).

(2) Régime applicable à l'armateur non-propriétaire

277. Seul exploitant du navire, l'armateur non-propriétaire, tel l'affréteur dans le cadre d'un affrètement coque-nue, peut d'abord conclure tout contrat concernant cette exploitation avec les tiers. Il lui est également possible, à son tour, d'affréter le navire à temps ou au voyage, voire même le sous-affréter coque-nue ou encore l'utiliser à des transports sous-connaissement[987].

Exploitant du navire, il est totalement responsable envers les tiers, non seulement pour ses fautes personnelles, mais aussi des dommages causés par le

[984] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 278.
[985] Ibid., n° 257.
[986] Ph. Delebecque, op.cit, n° 553.
[987] Art. L. 5423-5.

fait du navire dont il est gardien, ou de ceux causés par la faute du capitaine et autres préposés.

Le problème de la responsabilité de l'armateur non-propriétaire pour les fautes du capitaine avait été discuté en droit classique. L'article 216 du code de commerce énonçait que « *tout propriétaire d'un navire est civilement responsable des faits du capitaine* ». La jurisprudence dominante avait conclu qu'en cas de dissociation des qualités de propriétaire et d'armateur, c'est le propriétaire qui reste responsable des fautes du capitaine, laissant par ce chef, l'armateur irresponsable[988]. Aujourd'hui, cette jurisprudence n'est plus admise. L'article L. 5412-1 du code des transports, énonce que l'armateur (sans distinction aucune), « *répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les conditions du droit commun, sous réserve des dispositions relatives à la limitation de responsabilité* ».

B) Armateur non-propriétaire (droit comorien)

278. La loi du 3 janvier 1969 comme le CMMC, ne font pas de distinction particulière entre le propriétaire-armateur et l'armateur non-propriétaire. Ils définissent l'armateur comme celui «qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire »[989]. Il peut être toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un navire est armé, exploité ou simplement utilisé[990]. Les textes ajoutent que le propriétaire ou les copropriétaires d'un navire sont présumés en être l'armateur[991]. En cas d'affrètement, c'est l'affréteur qui devient l'armateur si le contrat en a fait mention, et s'il a été régulièrement publié[992].

Les dispositions développées en droit français, notamment, comment une personne physique ou morale non-propriétaire d'un navire devient armateur dudit navire, restent inchangées en droit comorien (supra, n^{os} 272 à 276). De même, le régime applicable à l'armateur non-propriétaire, tel que développé en droit français (supra, n° 277) reste identique en droit comorien.

[988] Ripert, Traité, n° 779.
[989] Art. 1, Loi. 69-8 du 3 janvier 1969, op.cit ; art. 628, al.1, CMMC.
[990] Ibid., art. 2. CMMC.
[991] Art. 628, al. 3. CMMC ; art. 2, al. 1, Loi du 3 janvier 1969.
[992] Art. 628, al. 3. CMMC ; art. 2, al. 2, Loi du 3 janvier 1969.

§ 2 Limitation de responsabilité de l'armateur

279. La limitation de responsabilité de l'armateur est une institution importante en droit maritime, et certainement l'élément fondamental du régime de responsabilité de l'armateur. Le Doyen RIPERT écrivait[993] que l'un des principes fondamentaux du droit maritime est que « *l'exploitation du navire ne peut être bien comprise que si l'on a sans cesse dans l'esprit cette idée que le propriétaire du navire n'est pas un débiteur ordinaire … ne peut être indéfiniment responsable* ». La limitation de responsabilité a fait l'objet de conventions internationales que la France a ratifié, contrairement aux Comores, et ferait l'objet d'une, voire, de plusieurs thèses. Tout cela, pour dire que l'on ne pourrait pas l'étudier de long en large dans notre travail, plutôt en faire une étude synthétique. Le développement de cette étude se fera d'abord, en droit international (A), ensuite, en droit français (B), et enfin, en droit comorien (C).

A) Limitation de responsabilité de l'armateur (droit international)

280. Principalement, deux conventions internationales régissent la matière (une autre convention signée à Bruxelles le 25 août 1924 et ratifiée par la France en 1935, fut un échec). Les conventions en vigueur sont : la convention de 1957 (1) et celle de 1976 (2).

(1) Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer

281. Elle est conclue à Bruxelles le 10 octobre 1957. La France l'a ratifiée, puis publiée le 3 décembre 1959 (décret n° 1565 du 3 décembre 1959), mais elle n'est entrée en vigueur que le 31 mai 1968. Les Comores ne l'ont pas ratifiée.

Selon cette convention (art.1, al. 1), le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité pour les créances résultant des causes citées à l'article premier de la convention, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire. Ce droit de limitation est

[993] Droit maritime, Tome II, Ed. Rousseau, 1929.

reconnu au propriétaire même en cas de faute personnelle ou des personnes dont il doit répondre, tant que cette faute n'est pas prouvée (art. 1, c-3). L'on présentera ci-dessous les créances soumises à la limitation (a), ainsi que les montants de limitation (b).

a) Créances pouvant être limitées

282. Il s'agit principalement des créances qui ont pour cause la mort ou les blessures de toute personne se trouvant à bord pour y être transportée, ainsi que les pertes et dommages de tous biens se trouvant à bord du navire. La convention les a énumérées (art. 1) :

a) Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire[994];
b) Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres bien ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable; pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers (art. 1- b);
c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer, aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables (art. 1-c).

283. Toutefois, certaines créances sont exclues de la limitation. Il s'agit :

- des créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

[994] Art. 1 – a, Convention.

- des créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'art. 3 ci-après.

La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance ait été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire[995] ou des personnes qu'il doit répondre.

b) Montants de limitation

284. Les montants de limitation varient selon que l'événement n'ait donné lieu qu'à des dommages matériels, corporels ou les deux en même temps.

- Pour les dommages matériels, la limitation est fixée à 1000 francs Poincaré par tonneau de jauge (art. $3^{4\ (1)}$ a, Convention) ;
- Pour les dommages corporels, 3100 francs Poincaré par tonneau de jauge (art. $3^{4\ (1)}$ b, Convention) ;
- Cas où il y a à la fois dommages corporels et matériels, 3100 francs Poincaré repartis comme suit :

- 2100 francs Poincaré pour les dommages corporels ;
- 1000 francs Poincaré pour les dommages matériels (art. $3^{4\ (1)}$ c, Convention).

Toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef des dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef des dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

Dans chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues (art. $3^{4\ (2)}$, Convention).

Si avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article premier, il est autorisé à prendre, à

[995] Art. 1- c 6, Convention.

dû concurrence, les lieux et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais uniquement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire (art. $3^{4\ (3),}$ Convention).

Lorsque le propriétaire établit qu'il pourra être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article premier, le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds aux conditions indiquées ci-dessus (art. $3^{4\ (4)}$, Convention) .

(2) Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

285. Conclue à Londres le 19 novembre 1976, la convention n'est entrée en vigueur que le 1er avril 1988. La France l'a ratifiée le 1er juillet 1981, contrairement aux Comores qui ne l'ont toujours pas ratifiée.

Sans modifier l'économie de la convention de 1957, la convention de 1976 a retenu d'autres chiffres et a précisé d'autres points.

- Les taux ne sont plus établis en francs Poincaré, mais plutôt en DTS (Droit de Tirage Spécial). Pour les pays membres du Fonds monétaire international (FMI), la valeur en DTS, de la monnaie nationale, est calculée, selon la méthode d'évaluation appliquée par le FMI. Pour les pays membres de cette convention et non-membres du FMI, la valeur est calculée de la façon déterminée par cet Etat partie[996]. Généralement, cet Etat conservait le franc Poincaré.
- L'expression « propriétaire de navire » désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur gérant d'un navire de mer (précisions utiles non-mentionnés dans la convention de 1957).
- Non seulement les propriétaires qui ont droit à la limitation de responsabilité, telle que stipulait la convention de 1957, mais aussi les assistants.

Comme dans la convention de 1957, ici encore, l'on rendra compte des créances soumises à la limitation (a), ainsi que les montants de ces limitations (b).

[996] Art. 8, convention de 1976.

a) Créances soumises à la limitation

286. Elles sont presque similaires que celles retenues par la convention de 1957. Il s'agit des :

- Créances pour mort, pour lésions corporels, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aide à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec les opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant (art. 2 - 1 a);
- Créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages (art. 2 -1 b) ;
- Créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage (art. 2 -1 c) ;
- Créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord (art. 2 -1 d) ;
- Créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensif la cargaison d'un navire (art. 2-1 e) ;
- Créances produites par une autre personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures (art. 2-1 f)

Les créances mentionnées à l'article 2-1a à 2-1c sont soumises à la limitation de la responsabilité, et ce, qu'elles fassent ou non l'objet d'actions contractuelles, récursoire ou en garantie (art. 2 -2). Toutefois, celles visées à l'article 2-1d à 2-1 f ne sont pas soumises à la limitation dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

287. Certaines créances sont exclues de la limitation. Il s'agit des :

- Créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune (art. 3 –a) ;

- Créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution du 29 novembre 1969 ou de tout amendement, ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur (art. 3 –b) ;
- des créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires (art. 3 – c) ;
- des créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire (art. 3 – d) ;
- des créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance et de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d' un montant supérieur à celui prévu à l'article 6 (art. 3 – e).

comme dans la convention de 1957, une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (art. 4).

b) Montants de limitation

288. Les montants de limitation varient selon que la créance concerne ou non les passagers, que l'Etat en question est membre ou non du FMI, que le navire en question dépasse ou non 500 tonneaux.

- S'agissant des créances pour mort ou lésion corporelle des non-passagers, la limitation est fixée à 333 000 DTS pour les Etats membres du FMI lorsque le navire ne dépasse pas 500 tonneaux de jauge brute (tjb).
    - 500 DTS par tonneau entre 501 et 3000 tonneaux ;

- 333 DTS par tonneau entre 3001 et 30 000 tonneaux ;
- 250 DTS par tonneau entre 30 001 et 70 000 tonneaux ;
- 167 DTS par tonneau au dessus de 70 000 tonneaux.

- S'agissant de toutes les autres créances, la limitation est fixée à 167 000 DTS pour les Etats membres du FMI lorsque le navire ne dépasse pas 500 tjb.
    - 167 DTS par tonneau entre 501 et 30 000 tjb ;
    - 125 DTS par tonneau entre 30 001 et 70 000 tjb ;
    - 83 DTS par tonneau au dessus de 70 000 tjb.
- S'agissant des créances pour mort ou lésion corporelle des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limitation est fixée à 46 666 DTS multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, sans toutefois dépasser 25 millions DTS[997].

Pour les Etas qui ne sont pas membres du FMI et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'article 6 de la convention, peuvent déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit :

- S'agissant des créances pour mort ou lésion corporelle des non-passagers, la limitation est fixée à 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.
    - 7500 unités monétaires (UM) par tonneau entre 501 et 3000tjb ;
    - 5000 UM par tonneau entre 3001 et 30 000 tjb ;
    - 3750 UM par tonneau entre 30 001 et 70 000tjb ;
    - 2500 UM par tonneau au dessus de 70 000 tjb.
- S'agissant de toutes les autres créances, la limitation est fixée à 2,5 millions UM pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.
    - 2500 UM par tonneau entre 501 et 30 000 tjb ;
    - 1850 UM par tonneau entre 30 001 et 70 000 tjb ;
    - 1250 UM par tonneau au dessus de 70 000 tjb.
- S'agissant des créances pour mort ou lésion corporelle des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limitation est fixée à 700 000 UM multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à

[997] Les montants des limitations sont détaillés à l'article 6 de la convention de 1976.

transporter conformément à son certificat, sans toutefois dépasser 375 millions UM.

L'unité monétaire indiquée ci-dessus correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués ci-dessus s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

289. **Protocole du 2 mai 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes**. Il est entré en vigueur le 13 mai 2004, mais n'a été ratifié par la France qu'en 2006 (Loi n° 2006-789 du 5 juillet 2006). Il est entré en vigueur pour la France le 25 juillet 2007 (décret de publication n° 2007-1379 du 22 septembre 2007). Par ce protocole, les plafonds de limitation ont été sensiblement relevés. En outre, le protocole a simplifié la procédure d'augmentation : la commission juridique de l'OMI peut augmenter les montants sans avoir à convoquer une conférence diplomatique, ce qui est pragmatique.

- S'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles, autres que celles des passagers, la réparation est limitée à 2 millions de DTS pour un navire dont la jauge n'excède pas 2000 unités.
  - 800 DTS en plus par unité entre 2001 et 30 000 unités ;
  - 600 DTS en plus par unité entre 30 001 et 70 000 unités ;
  - 400 DTS en plus par unité au dessus de 70 000 unités.
- S'agissant de toutes les autres créances, 1 million de DTS pour un navire dont la jauge n'excède pas 2000 unités.
  - 400 DTS en plus par unité entre 2001 et 30 000 unités ;
  - 300 DTS en plus par unité entre 30 001 et 70 000 unités ;
  - 200 DTS en plus par unité au dessus de 70 000 unités.
- S'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un navire, et nées d'un même événement, la limitation est fixée à 175 000 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat[998].

[998] Art. 3, Protocole de 1996.

B) Limitation de responsabilité de l'armateur (droit français)

290. Dans la lignée de la convention de 1976 modifiée, la loi française ouvre droit à la limitation de responsabilité non seulement à l'armateur, mais aussi à l'affréteur, à l'armateur-gérant, au propriétaire ainsi qu'au capitaine et à leurs autres préposés terrestres ou nautiques agissant dans l'exercice de leurs fonctions (art. L. 5121-2, C. des transports). Ces derniers peuvent limiter leur responsabilité envers les contractants ou des tiers, même s'il s'agit de l'Etat, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire (art. L. 5121-3, al. 1, C. des transports). Dans les mêmes conditions, les personnes citées ci-dessus peuvent limiter leur responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages évoqués ci-dessus.

Comme dans la convention de 1976, ces mêmes personnes ne sont pas en droit de limiter leur responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (art. L. 5121-3, al. 2, C. des transports). L'on rendra compte ici, des créances soumises à la limitation (1) ainsi que la mise en œuvre de la limitation de responsabilité (2).

(1) Créances soumises à la limitation

291. La limitation de responsabilité s'applique aux seules créances de responsabilité contre l'armateur ou les autres personnes citées ci-dessus, et ce, peu importe qu'il s'agisse d'une responsabilité contractuelle ou extracontractuelle, dans la mesure où les autres conditions de la limitation sont remplies[999]. Ces créances ont été énumérées par la convention de 1976 (supra, n°286). Ainsi, la limitation de responsabilité est opposable à un passager, victime d'un accident à bord du navire ou aux intérêts de la cargaison en cas de pertes ou d'avaries subies par la marchandise à l'occasion d'un transport. Dans ce cas, les limitations de

[999] Ph. Delebecque, op.cit, n° 853.

responsabilité peuvent se cumuler[1000]. En revanche, la limitation ne joue pas pour les sommes d'argents nées de contrats de fournitures ou de service[1001].

292. Certaines créances sont exclues de la limitation. En conséquence, l'armateur ou toute autre personne responsable est tenue de les régler intégralement. Il s'agit :

- Des créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;
- Des créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- Des créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- Des créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord[1002].

293. Quant aux limites de responsabilités, elles sont celles établies par la convention de 1976, modifiée (supra, n° 289)[1003]. Toutefois, les limites de la responsabilité du propriétaire du navire dont la jauge est inférieure ou égale à 300 sont égales à la moitié de celles fixées par la convention de 1976, pour les navires dont la jauge est inférieure ou égale à 2000[1004].

(2) Règles de mise en œuvre de la limitation de responsabilité

294. **Constitution d'un fonds de limitation**. Lorsque l'ensemble des créances nées d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles que définies par l'article L. 5121-5 du code des transports, le montant global des répartitions due par le responsable est constitué, à sa diligence et par ses soins, en un fonds de limitation

[1000] Aix-en-Provence, 31 oct. 1988, DMF 1989. 708, obs. Guérin et riotte.
[1001] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 414.
[1002] Art. L. 5121-4, C. des transports.
[1003] Ibid., art. L. 5121-5, al. 1.
[1004] Ibid., art. L. 5121-5, al. 2.

unique[1005]. Ce fonds est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation est opposable. Les autres créanciers, même privilégiés n'ont aucun droit sur ce fonds. La constitution n'est pas obligatoire[1006]. Elle est toutefois à conseiller en pratique car elle permet au responsable de se libérer de ses créanciers, lesquels ne peuvent plus exercer leurs droits que contre ce fonds. En outre, la constitution du fonds permet au responsable d'obtenir la mainlevée de tout bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. La limitation peut être invoquée même si aucun fonds n'a été constitué, notamment devant le juge saisi de l'action en responsabilité, voire devant le juge de l'exécution[1007].

295. **Procédure de constitution du fonds**. La procédure s'ouvre à la diligence de toute personne qui entend bénéficier de la limitation[1008]. Aucune condition de délai n'est prévue[1009]. L'intéressé doit présenter sa requête au président du tribunal de commerce du port d'attache du navire, s'il s'git d'un navire français[1010]. S'il s'agit d'un navire étranger, la requête doit être présentée au port français où l'accident s'est produit ou du premier port français atteint après l'accident ou, à défaut de l'un de ces ports, du lieu de la première saisie ou du lieu où la première sûreté a été fournie[1011].
La requête doit énoncer :

- L'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
- Le montant maximum du fonds de limitation ;
- Les modalités de constitution de ce fonds.

A la requête sont annexés :

- L'état certifié par le requérant des créanciers connus de lui, avec, pour chacun, les indications de son domicile, de la nature et du montant définitif ou provisoire de sa créance ;
- Toutes pièces justifiant le calcul du montant du fonds de limitation.

Le Président du tribunal vérifie l'exactitude du calcul présenté par le requérant. S'il en est satisfait, il ouvre la procédure de constitution du fonds, se prononce sur les

[1005] Art. L. 5121-6, al. 1, C. des transports.
[1006] Art. 10, § 1, C. de 1976 ; Rennes, 15 mars 1983, DMF 1983. 739, note Ph. Godin ; com. 2 fév. 2001, DMF 2002. 144, DMF 2003, HS 7, n° 46.
[1007] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 453.
[1008] Art. 59, D. n° 67-967 du 27 oct. 1967 portant statut du navire et autre bâtiment de mer.
[1009] Com. 16 nov. 2010, DMF 2011. 212, rapp. Rémery, obs. Bonassies.
[1010] Art. 59 - a, D. n° 67-967, op.cit.
[1011] Ibid., art. 59-b.

modalités et nomme un juge-commissaire et un liquidateur. L'absence de désignation d'un juge-commissaire entraine la nullité de la constitution du fonds[1012]. Nonobstant la désignation du juge-commissaire et du liquidateur, le requérant est appelé et peut intervenir à tous les actes de la procédure (art. 66, D. 1967).

296. **Montants de limitation de la responsabilité de l'armateur**. Conformément à la convention de 1976, le fonds de limitation comporte trois parties affectées respectivement :

1. Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;
2. Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles, autres que celles des passagers ;
3. Au règlement des autres créances (L. 5121-10 C. des transports).

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fait entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues. Lorsque les montants des créances pour mort ou lésions corporelles des non-passagers, dépasse le montant de la limitation fixée pour ces créances prévues au 2ème, l'excédent vient en concurrence avec toutes les créances autres que résultant ou de mort ou de lésions corporelles prévues au 3ème.

Les montants de limitation sont ceux du protocole de 1996 (supra, n° 289).

297. **Effet de la constitution du fonds**. Une ordonnance du président du tribunal constate la constitution du fonds, à la demande du requérant et sur le rapport du juge-commissaire (art. 64, D. 1967). Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire ou de toutes autres personnes auxquelles le fons est réservé, à condition que ce fonds de limitation soit disponible au profit du demandeur[1013]. En revanche, les créanciers sont en droit de la contester, même après sa constitution[1014]. L'on notera que l'invocation de la limitation de responsabilité ou la constitution du fonds n'implique pas

[1012] Rennes, 30 mars 1988, DMF 1988. 24, obs. Rémond-Gouilloud et D. Lefort ; Bonassies, le droit positif français en 1989, DMF 1990. 27, n° 23.
[1013] Art. L. 5121-6, C. des transports.
[1014] Com. 3 avr. 2002, Stella Prima, DMF 2002. 460, obs. I. Corbier, DMF 2003, HS 7, n° 47, obs. Bonassies.

reconnaissance de responsabilité de la part de l'intéressé[1015]. Cela peut n'avoir qu'un effet conservatoire de son droit à obtenir ultérieurement, et éventuellement le bénéfice de la limitation de responsabilité lui servant à obtenir la mainlevée de la saisie de ses biens[1016].

298. **Procédures d'exécution.** A partir de l'ordonnance constatant la constitution du fonds, les créances cessent de produire intérêt (D. art. 68) et aucune mesure d'exécution n'est possible contre le requérant pour les créances auxquelles la limitation est opposable (D. art. 65). Après l'ordonnance, le liquidateur informe par lettre recommandée tous les créanciers dont le nom et le domicile sont indiqués par le requérant, de la constitution du fonds (D. art. 71). Cette lettre indique :

1. Le nom et le domicile du propriétaire du navire ou de tout autre requérant avec la mention de sa qualité ;
2. Le nom du navire et son port d'attache ;
3. L'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
4. Le montant de la créance du destinataire de la lettre d'après le requérant.

299. **Procédure en vue de la répartition du fonds**. Une fois le fonds constitué, il revient aux créanciers dûment informés, de déclarer leurs créances. Aucune forme particulière n'est requise : aux créanciers également que revient la justification des créances. Et pour cela, un titre n'est pas nécessaire[1017]. L'armateur lui-même peut déclarer sa créance si avant la répartition du fonds, il a payé en tout ou en partie un créancier. Dans ce cas, il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieux et place de son créancier dans la distribution du fonds[1018]. Toutefois, cette possibilité ne peut s'exercer que lorsque la loi de l'Etat où le fonds est constitué permet au créancier de faire reconnaitre sa créance à l'encontre du propriétaire[1019]. La loi prévoit également le cas où le constituant se trouve de son côté, créancier de l'un de ses créanciers pour une créance née du même événement : les créances respectives sont compensées[1020]. Hormis ce cas, les créances ne peuvent bénéficier

[1015] Art. L. 5121-8, C. des transports.
[1016] Ph. Delebecque, op.cit, n° 872.
[1017] Aix-en-Provence, 2 déc. 1986, DMF 1989. 694.
[1018] Art. L. 5121-11, C. des transports.
[1019] Art. L. 5121-11, CC. Des transports.
[1020] Art. 67, D. 1967, op.cit.

de la compensation[1021]. Lorsque le requérant établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances visées à l'article L. 5121-11 du code des transports, le juge-commissaire peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre au requérant de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds aux conditions indiquées audit article précité[1022]. Le liquidateur procède à la vérification des créances en présence du requérant. Il présente au juge-commissaire ses propositions d'admission ou de rejet des créances. Si le liquidateur ou le requérant conteste l'existence ou le montant d'une créance, le liquidateur en avise aussitôt le créancier intéressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ; ce créancier a un délai de trente jours pour formuler ses observations, écrites ou verbales. Ce délai est augmenté de dix jours pour les créanciers domiciliés hors de la France métropolitaine et en Europe et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde[1023]. Le requérant a également le droit de formuler des contredits dans les mêmes formes et délais. Les contredits visés ci-dessus sont renvoyés par les soins du greffier, après avis donné aux parties trois jours au moins à l'avance par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, à la première audience, pour être jugés sur le rapport du juge-commissaire si la matière est de la compétence du tribunal de commerce[1024]. Quant aux créances qui échappent à la compétence du tribunal de commerce du lieu de constitution du fonds, elles ne peuvent être inscrites pour leur montant définitif que lorsque la décision de la juridiction compétente est devenue définitive, mais elles doivent être mentionnées à titre provisoire[1025]. Tout créancier peut, jusqu'à l'expiration des délais fixés ci-dessus, contester le montant du fonds de limitation par réclamations déposées au greffe. Ces réclamations sont renvoyées par les soins du greffier au tribunal de commerce pour être jugées dans les délais prévus ci-dessus.

300. **Répartition du fonds**. La répartition se fait entre les créanciers proportionnellement aux montants de leurs créances (art. L. 5121-10, C. des transports). Sur le fonds de limitation, il n'y a pas de créanciers privilégiés. La proposition de la répartition émane du liquidateur. La distribution des fonds ne

[1021] Art. 67, D. 1967, op.cit.
[1022] Ibid.
[1023] Ibid., art. 74.
[1024] Ibid., art. 78.
[1025] Ibid., art. 80.

concerne que les créanciers dont la créance est affectée par la limitation. Les autres créanciers ne peuvent agir que dans les conditions du droit commun, ce qui ne leur est pas favorables[1026]. En effet, ces derniers ne peuvent recouvrer leurs créances que sur le patrimoine de leur débiteur, encore faut-il que ce patrimoine puisse servir de gage à ses créanciers, ce qui n'est pas toujours le cas.

301. **Règlement des créanciers**. Lorsque le montant du fonds est définitivement fixé et l'état des créances définitivement admis, le liquidateur présente le tableau de distribution au juge-commissaire[1027]. Chaque créancier en est informé par le liquidateur, avec indication du montant du dividende qui lui reviendra. Il reçoit en même temps un titre de perception signé du liquidateur et du juge-commissaire et revêtu de la formule exécutoire[1028]. Sur présentation de ce titre, le créancier est réglé par le dépositaire des fonds ou par le requérant s'il n'y a pas eu versement en espèces ; à défaut, il est réglé au moyen de la garantie ou pour la caution fournie[1029]. Le paiement à chaque créancier du dividende qui lui revient éteint sa créance à l'égard du requérant. Et quand tous les paiements ont eu lieu, la procédure est déclarée close par le président du tribunal sur le rapport du liquidateur, visé par le juge-commissaire[1030].

302. **Recours.** Le délai d'appel est de quinze jours à compter de la signification des jugements statuant sur le montant des créances, les contredits ou le montant du fonds de limitation. L'appel est jugé sommairement par la cour dans les trois mois. L'arrêt est exécutoire sur minute[1031]. Les ordonnances du juge-commissaire peuvent être frappées d'opposition dans le délai prévu ci-dessus[1032]. L'opposition est formée par simple déclaration au greffe[1033]. Le tribunal statue à la première audience[1034]. En revanche, les ordonnances du président du tribunal de commerce relatives à la

[1026] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 450.
[1027] Art. 82, D. 1967, op.cit.
[1028] Ibid.
[1029] Ibid.
[1030] Ibid.
[1031] Ibid., art. 85.
[1032] Ibid., art. 86.
[1033] Art. 86, D. 1967, op.cit
[1034] Ibid.

nomination ou au remplacement du juge-commissaire ou du liquidateur ne sont susceptibles d'aucune voie de recours[1035].

C) Limitation de responsabilité (droit comorien)

303. La loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritime n'a pas traité la limitation de responsabilité de l'armateur. C'est le code de la marine marchande comorienne (CMMC) qui en prend soin. Comme en droit français, le CMMC s'aligne presque à la convention de 1976, modifiée. Il ouvre droit à la limitation de la responsabilité à tout exploitant d'un navire, qu'il s'agisse du propriétaire, de l'affréteur, du gérant, ainsi qu'à l'assistant (art. 204, CMMC). L'assistant est selon le CMMC, toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Les personnes citées-dessus peuvent limiter leur responsabilité envers les contractants ou des tiers, même s'il s'agit de l'Etat, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire (art. 206, al. 1 CMMC). Dans les mêmes conditions, les personnes citées ci-dessus peuvent limiter leur responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages évoqués ci-dessus (art. 206, al. 2 CMMC). Comme en droit français, le droit à la limitation est ouvert à toute personne citée ci-dessus, même s'elle a commis une faute personnelle (art. 223, al. 2 CMMC). Ce droit lui est retiré lorsqu'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement, et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (art. 224 CMMC). L'on rendra compte ci-dessous des créances soumises à la limitation (1) ainsi que la mise en œuvre de la limitation de responsabilité (2).

(1) Créances soumises à la limitation de responsabilité

304. En droit comorien, comme en droit français d'ailleurs, les créances soumises à la limitation sont celles retenues par la convention de 1976, modifiée en 1996 (supra, n° 289). Le CMMC les a énumérées à l'article 208. Les créances de l'article 2, d, e et

[1035] Art. 87, D 1967, op.cit.

f de la convention de 1976 (supra, n° 286) ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable. Ces créances sont mentionnées à l'article 208 - 4, 5 et 6 du CMMC.

305. **Créances exclues de la limitation**. Comme en droit français, le CMMC exclue certaines créances de la limitation de responsabilité. Son responsable est donc contraint à les régler intégralement. Ces créances sont presque identiques à celles de la convention de 1976 et du droit français. Elles sont mentionnées aux articles 209 et 210 du CMMC. Il s'agit :

- Des créances d'indemnités d'assistance, de protection de l'environnement, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;
- Des créances des marins résultant d'un contrat d'engagement ;
- Des créances de toute personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- Des créance de l'Etat ou de collectivité territoriale qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ;
- Des créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ;
- Des créances soumises à la limitation de responsabilité pour dommage nucléaire ;
- Des créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

Quant aux limites de responsabilité, elles sont celles établies par la convention de Londres du 19 novembre 1976, modifiée le 2 mai 1996[1036]. Elles sont détaillées à l'article 215 CMMC (supra, n° 289).

[1036] Art. 212, CMMC.

(2) Règles de mise en œuvre de la limitation de responsabilité

306. **Constitution du fonds**. Conformément aux dispositions de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité précitée, lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de responsabilité telles que visées à l'article 215 du CMMC, le montant global des réparations dues par le propriétaire du navire ou toute autre personne responsable, est constitué, à sa diligence et par ses soins ou à toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique[1037]. Ce fonds est exclusivement affecté au règlement des créances auxquelles la limitation est opposable[1038]. Les autres créanciers, mêmes privilégiés, n'ont aucun droit sur ce fonds.

307. **Procédure de constitution du fonds**. La procédure s'ouvre à la diligence du propriétaire du navire ou de toute autre personne qui entend bénéficier de la limitation de responsabilité[1039]. L'intéressé présente sa requête au Président du tribunal de commerce du port d'attache du navire si celui-ci est comorien ou d'un autre tribunal habilité lorsque le navire est étranger[1040]. Le Président du tribunal nomme un conseiller rapporteur et un liquidateur[1041]. Une seconde ordonnance, à la demande du requérant et au vu du rapport du conseiller constate la constitution du fonds[1042].

308. **Montants de limitation**. Les limites de responsabilité sont celles fixées par la convention de 1976, modifiée en 1996 (supra, n° 289).

309. **Effets de la constitution du fonds**. D'abord, le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer un fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité[1043]. Ensuite, le propriétaire du navire ou toute autre personne responsable, justifiant de la constitution d'un fonds de limitation, peut obtenir la

[1037] Art. 213., CMMC.
[1038] Ibid.
[1039] Ibid., art. 214.
[1040] Ibid.
[1041] Ibid.
[1042] Ibid.
[1043] Art. 216, al. 1 CMMC.

mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant[1044]. Enfin, après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, sur les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire du navire ou toute autre personne responsable par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que ce fonds soit effectivement disponible au profit du demandeur[1045].

310. **Répartition du fonds**. Le fonds de limitation comporte trois parties affectées respectivement (art. 217 CMMC) :

1. Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;
2. Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;
3. Au règlement des autres créances.

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fait entre les créanciers, proportionnellement aux montants de leurs créances reconnues. Lorsque le montant des créances prévues au n° 2 dépasse le montant de limitation fixé pour ces créances, l'excédent vient en concurrence avec les créances prévues au n° 3.

Si avant la répartition du fonds, le propriétaire du navire ou toute autre personne bénéficiant de la limitation, a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 208 du CMMC, il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieux et place de son créancier dans la distribution du fonds[1046]. Cette faculté lui est offerte lorsque la loi de l'Etat où le fonds est constitué permet au créancier de faire reconnaitre sa créance auprès du propriétaire ou de toute autre personne bénéficiant la limitation[1047].

Contrairement à la loi française qui a prévu le cas de recours, le code de la marine marchande comorienne n'a dit aucun mot. Toutefois, l'on pense qu'un tel recours est important au vu des démarches engagées pour ne pas qu'une partie soit lésée sans pour autant pouvoir se défendre.

[1044] Art. 216, al. 2., CMMC.
[1045] Ibid., art. 216, al. 3.
[1046] Ibid., art. 218.
[1047] Ibid.

Section 2 : Auxiliaires du navire

311. **Plan**. Les auxiliaires du navire sont des personnes physiques ou morales qui aident le navire et l'armateur dans l'exploitation du navire. Peu importe que ces personnes soient permanentes ou temporaires dans le navire ou au service de l'armateur. Peu importe également que ces personnes accomplissent principalement des activités matérielles ou juridiques[1048]. Ces auxiliaires étaient peu nombreux avant les progrès technologiques, parce que le personnel du bord accomplissaient des taches variées, et notamment la manutention[1049]. Aujourd'hui, ces taches sont diversifiées, et ce sont en grande partie, externalisées. Dans cette section, l'on présentera le pilote (§ 1), les entreprises de remorquage (§ 2), les entreprises de manutention (§ 3), les agents de l'armement (§ 4), ainsi que les courtiers (§ 5).

§ 1 Pilote

312. Le pilotage consiste dans l'assistance donnée au capitaine, par un personnel commissionné par l'Etat, pour la conduite du navire à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et autres eaux maritimes[1050]. Même s'il n'en a pas été requis et sauf le cas de force majeure, le pilote doit prêter en priorité, son assistance au navire en danger s'il constate le péril dans lequel se trouve ce navire, et ce, nonobstant toute autre obligation de service[1051]. L'étude se fera en droit français (A) et en droit comorien (B)

A) Pilotage (droit français)

313. En droit français, les dispositions du pilotage sont actuellement renfermées dans le code des transports (art. L. 5341-1 à 18)[1052]. L'on peut distinguer deux types de pilotes : d'une part, le pilote portuaire, qui est le pilote lamaneur, personnage dont l'existence à bord est nécessaire pour guider le navire à l'entrée et à la sortie des ports ou des rivières, et d'autre part, le pilote hauturier, appelé à intervenir en haute

[1048] P. Bonassies et C.Scapel, n° 64.
[1049] Ph. Delebecque, op.cit, n° 558.
[1050] Art. L. 5341-1, C. des transports ; art. 795 CMMC.
[1051] Art. L. 5341-2, C. des transports
[1052] Pour les anciens textes, voir Delebecque, n° 559.

mer[1053]. En France, le pilotage portuaire est depuis 1869, obligatoire pour tous les navires[1054] français ou étrangers, excepté :

1. Les bâtiments de servitude des ports (dragues, chalands, remorqueurs…etc.) ;
2. Les navires dont la longueur ne dépasse pas un « certain seuil » fixé pour chaque station en fonction des conditions locales d'exécution des opérations de pilotage (en général, 50m de long) ;
3. Les navires dont le capitaine ou le second capitaine a obtenu une licence de capitaine-pilote, du port considéré[1055].

Toutefois, un aéroglisseur n'y est pas soumis[1056]. A propos des tarifs de pilotage, l'activité de pilotage portuaire échappe aux contraintes du droit européen. L'on rendra compte ci-dessous des stations de pilotage (1), du contrat de pilotage (2), ainsi que de la responsabilité du pilote (3).

(1) Stations de pilotage

314. Les pilotes sont regroupés au sein de stations de pilotage déterminées par l'autorité administrative compétente (art. L. 5341-10, C. des transports). Cette dernière prend un règlement particulier à chaque station qui détermine notamment :

1° Lorsque les rémunérations des pilotes sont soumises en commun, les conditions de leur partage ;

2° Les taux et les conditions d'allocation des pensions, le régime financier des caisses de pensions et le montant des retenues à opérer sur les recettes de la station pour alimenter ces caisses.

Les stations de pilotages sont organisées suivant les règles suivantes :

a. Les pilotes sont inscrits à une station de pilotage dont le chef est un pilote en activité ou retraité, nommé par arrêté ministériel ou, à défaut, un officier du port[1057] ;
b. Un tour de pilotage est institué[1058] ;

[1053] Ph. Delebecque, op.cit, n° 559.
[1054] V. D. 207 du 9 mars 1970, DMF 1970. 317.
[1055] V. D. 14 mars 1986, DMF 1986. 357.
[1056] T. com. Calais, 18 nov. 1969, DMF 1970. 19, note Rodière.
[1057] Ph. Delebecque, op.cit, n° 560.
[1058] Ibid.

c. Tout pilote doit opérer le premier navire qui se présente à lui[1059]. Toutes ces règles participent de l'institution d'un service public. Les pilotes sont propriétaires indivis du matériel de la station[1060]. Ils sont armateurs quant à l'exploitation de leurs pilotines. Les personnels sont des marins soumis au droit social maritime comme tous les marins[1061]

(2) Contrat de pilotage

315. L'accord que l'agent maritime conclut pour le compte de l'armateur, avec le pilote, est un contrat de droit privé[1062]. Ce contrat se forme à la demande du pilote que le navire doit lancer dès qu'il entre dans la zone de pilotage obligatoire, définie par le règlement local de la station de pilotage du port. Ce règlement est lui-même établi par des textes antérieurs, notamment la loi du 28 mars 1928[1063]. L'ensemble des dispositions de ces textes sont repris dans le code des transports. Il appartient à l'armateur de payer le pilote selon les modalités convenues. Cette obligation de l'armateur envers le pilote demeure même si l'armateur n'utilise pas les services du pilote, à condition que ce dernier justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au devant du navire[1064]. Toutefois, la rémunération du pilote n'est pas due s'il ne s'est pas présenté[1065]. Si l'armateur n'acquitte pas les droits de pilotage à l'entrée et à la sortie du port, leur règlement est à la charge de l'agent de l'armateur[1066]. Ce dernier répond également des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenu dans un délai fixé par voie réglementaire[1067]. Le règlement des droits de pilotage et d'autres frais n'est tenu que sur présentation des justificatifs par le service de pilotage[1068]. Reste une question qui s'est plusieurs fois posée, à savoir si un pilote avait droit à une rémunération spéciale dans le cas où il avait sauvé le navire du péril[1069]. En principe, la réponse doit être négative. Toutefois, il y a des cas où la situation est nettement différente de celle que le contrat de pilotage pouvait

[1059] Ph. Delebecque, op.cit, n° 560
[1060] Ibid.
[1061] Ibid.
[1062] Rouen, 29 avr. 1966, DMF 1966. 426.
[1063] Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes.
[1064] Art. L. 5341-3, C. des transports.
[1065] Ibid., art. L. 5341-4.
[1066] Ibid., art. L. 5341-5.
[1067] Ibid.
[1068] Art. L. 5341-5, C. des transports.
[1069] Ph. Delebecque, op.cit., n° 564.

prévoir et où, de ce fait même, le pilote a du fournir un travail supplémentaire, distinct de ses obligations courantes du pilote. Les textes ont tranché. La loi du 28 mars 1928, aujourd'hui le code des transports, précisent qu'en cas d'assistance d'un navire en danger, le pilote a droit à une rémunération spéciale[1070], que si contestation il y a, sera réglée par le tribunal de commerce[1071].

(3) Responsabilité du pilote

316. Aux termes du contrat de pilotage, le pilote doit servir et guider le navire. Comme tout professionnel, il doit accomplir ses taches avec la diligence requise, sauf à engager sa responsabilité. La responsabilité du pilote est singulière, ce qui se comprend, au vu des mouvements très particuliers des navires et des pilotines dans un environnement dangereux[1072]. Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotages[1073]. Il bénéficie, en tant que préposé occasionnel de l'armateur, d'une immunité, sauf s'il est prouvé que le dommage est dû à sa faute. Dans ce cas, il contribue à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté[1074]. Le pilote fournit un cautionnement[1075], affecté par premier privilège, à la garantie des condamnations prononcées contre le pilote pour faute commises dans l'exercice de ses fonctions[1076]. Ce cautionnement est affecté par second privilège, au remboursement des prêts pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement[1077]. Les fonds constitués en cautionnement, ne peuvent, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour d'autres créances que celles citées ci-dessus, inscrites à l'article L. 5341-15 du code des transports[1078]. Sans faute prouvée du pilote, c'est donc l'armateur qui demeure responsable. Et même en cas de faute prouvée du pilote, il suffit d'abandonner son cautionnement pour s'affranchir de sa responsabilité civile, à moins qu'on puisse lui

[1070] Art. L. 5341-3, al. 2 C. des transports
[1071] Ibid., art. L. 5341-6.
[1072] F. Laffoucrière, la responsabilité civile du pilote, DMF 2008. 595.
[1073] Art. L. 5341-11, al. 1, C. des transports.
[1074] Ibid., art. L. 5341-11, al. 2.
[1075] Ibid., art. L. 5341-13.
[1076] Ibid., art. L. 5341-15, al. 1.
[1077] Ibid., art. L. 5341-15, al. 2.
[1078] Art. L. 5341-16, C. des transports

imputer une faute volontaire, commise avec une intention criminelle pour faire échouer, perdre ou détruire le navire par quel moyen que ce soit[1079].

317. **Accident en cours de pilotage**. L'on peut distinguer plusieurs situations :

- Les avaries causées au bateau-pilote (la pilotine) au cours des opérations de pilotage, d'embarquement ou de débarquement du pilote sont, sauf faute lourde du pilote, à la charge de l'armateur (art. L. 5341-13, C. des transports), étant précisé que la faute lourde du pilote n'exonère pas l'armateur du navire piloté[1080].
- En cas de dommages personnels survenus au pilote, ce sont les règles de la responsabilité délictuelle qui s'appliqueront car sous ce rapport, dit Delebecque[1081], il ne semble pas que le navire piloté prenne quelque engagement contractuel envers lui. Le pilote devra donc démontrer la faute du navire qu'il pilote, pratiquement, celle de son capitaine. La loi retient une solution plus favorable au pilote : les accidents dont il est victime au cours des opérations de pilotage ou des manœuvres d'embarquement et de débarquement, sont à la charge de l'armateur du navire piloté, sauf preuve d'une faute du pilote ou de l'équipage (art. L. 5341-12, al. 1, C. des transports)[1082].
- Les mêmes solutions valent pour les accidents survenus pendant les manœuvres d'embarquement et de débarquement en cas des dommages causés à l'équipage de la pilotine (art. L. 5341-12, al. 3)[1083].

Quant aux actions nées du pilotage, elles se prescrivent par deux ans, à compter de l'achèvement des opérations de pilotage[1084].

B) Pilote (droit comorien)

318. Les dispositions du pilotage en droit comorien n'appellent pas à des remarques particulières par rapport aux dispositions du droit français, sauf à des précisions ou compléments qu'il faudrait apporter aux textes comoriens sur certains points,

[1079] Art. L. 5341-14, C. des transports
[1080] Com. 31 mars 1987, Bull. civ. IV, n° 79, DMF 1988. 673 ; JCP 1988. II. 20929, note Delebecque.
[1081] Ph. Delebecque, op.cit, n° 563.
[1082] Rouen 20 fév. 1986, BT 1987. 11 ; Rennes 2 oct. 2013, DMF 2014. 26, obs. L. Briand.
[1083] T. com. Le Havre 28 déc. 1962, DMF 1964. 106.
[1084] Art. L. 5341-17, C. des transports.

notamment sur les conditions de rémunérations du pilote, ou encore, l'organisation dans les stations de pilotage. Toutefois, le CMMC précise que l'organisation générale du pilotage sera fixée par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande (art. 796, CMMC). L'on n'a pas encore eu connaissance de cet arrêté, probablement, parce qu'il n'est pas encore mis en œuvre. En droit comorien, les dispositions du pilotage, sont contenus dans le CMMC, articles 795 à 805. L'on rendra compte ci-dessous, des services de pilotage (1), ainsi que de la responsabilité du pilote (2).

(1) Services de pilotage

319. Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat, pour la conduite des navires dans les ports, rades et autres eaux maritimes[1085]. Aux Comores également, le pilotage est obligatoire pour tous navires, peu importe la nationalité, mais tel qu'indique le CMMC, uniquement dans les ports dont la liste sera fixée par le Ministre chargé de la marine marchande[1086]. Le texte réserve la possibilité à un pilotage facultatif pour certains ports, que l'on ignore encore. Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord assistance au navire en danger même s'il n'en a pas été requis, du moment qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire[1087].

(2) Responsabilité du pilote

320. Conformément aux termes du contrat qui lie principalement le capitaine et le pilote, ce dernier doit servir et guider le navire. Il doit, comme tout professionnel, exercer ses fonctions dans la plus grande diligence, sauf à engager sa responsabilité. Comme en droit français, la loi précitée du 3 janvier 1969 et le CMMC mettent la responsabilité civile du navire, à la charge de l'armateur, sauf preuve d'une faute commise par le pilote[1088]. Dans ce cas, il contribue à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté[1089]. Cette responsabilité regroupe :

[1085] Art. 795, CMMC.
[1086] Ibid., art. 797.
[1087] Ibid., art. 799.
[1088] Art. 18 et 19, Loi. 3 janvier 1969 op.cit. ; art. 803 CMMC.
[1089] Art. 18, al. 2, Loi du 3 janv. 1969.

- Les avaries survenues au navire piloté ou au bateau-pilote ;
- Les dommages subis par l'équipage de la pilotine ;
- Les dommages causés à des tiers en cours de pilotage.

Toutefois, cette responsabilité est mise à la charge du pilote, lorsque celui-ci échoue, perd ou détruit volontairement et avec une intention criminelle, le navire qu'il avait la charge de piloter[1090]. Le pilote fournit un cautionnement[1091], affecté par premier privilège, à la garantie des condamnations prononcées contre le pilote pour faute commises dans l'exercice de ses fonctions[1092]. Ce cautionnement est affecté par second privilège, au remboursement des prêts pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement[1093]. Les fonds constitués en cautionnement, ne peuvent, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles les alinéas précédents instituent un privilège[1094].

Quant aux actions nées du pilotage qui étaient prescrites par 2 ans par la loi précitée, sont ramenées à un an dans le nouveau texte comorien (CMMC)[1095].

§ 2 Entreprises de manutention

321. Le code des transports définit l'entrepreneur de manutention comme étant, je cite : « toute personne chargée de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement 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 nécessaire[1096] ». Le texte ajoute que l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir d'autres opérations définies par voie réglementaire[1097]. Les textes comoriens en l'occurrence, le CMMC donne une définition plus étendue. L'entrepreneur de manutention réalise l'ensemble d'opérations juridiques et matérielles qu'impliquent la prise en charge, le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, le transbordement, l'arrimage, le désarrimage, le saisissage, le désaisissage, le trimmage, le fardage et l'accorage, la

[1090] Art. 804. CMMC.
[1091] Art. 20, Loi. 3 janv. 1969.
[1092] Ibid., art. 22, al. 1
[1093] Ibid., art. 22, al. 2.
[1094] Ibid., art. 23.
[1095] Art. 805, CMMC.
[1096] Art. L. 5422-19, al. 1, C. des transports.
[1097] Ibid., art. L. 5422-19, al. 2.

délivrance, le cas échéant, l'ouverture et la fermeture des cales ou des soutes[1098]. En droit français, les entreprises de lamanage sont indépendantes des entreprises de manutention[1099], contrairement au droit comorien dont les services sont concentrés aux mains de l'entrepreneur de manutention. Cette situation peut s'expliquer par le fait qu'aux Comores, la manutention portuaire est toujours en situation de monopole, même à l'état actuel où les entreprises d'origines étatiques tendent vers une privatisation. L'étude se fera aussi bien en droit français (A) qu'en droit comorien (B).

A) Entrepreneur de manutention (droit français)

322. En droit français, les dispositions relatives aux entreprises de manutention sont actuellement contenues dans le code des transports, article L. 5422-19 à 5422-26. Ces entreprises sont nombreuses à opérer dans les ports français. Elles sont naturellement en situation de concurrence. Les services de manutention sont effectués par un personnel, qui, en fonction des cas, opère soit pour le compte du transporteur, du chargeur ou du destinataire. La loi française en la matière, comme la jurisprudence, distinguent entre les opérations de manutention proprement dites (chargement et déchargement) et celles de réception et de garde de la marchandise, et en tire des conséquences en terme de responsabilité. Respectivement, l'on étudiera le personnel des entreprises de manutention (1), les relations contractuelles de l'entreprise de manutention (2), ainsi que sa responsabilité (3).

(1) Personnel des entreprises de manutention

323. La loi française distingue les dockers (a) des grutiers et portiqueurs (b).

a) Ouvriers dockers

324. **Manutention horizontale**. Les dispositions relatives aux ouvriers dockers sont régies par les articles L. 5343-1 à 5343-7, code des transports. Les conventions collectives ont longtemps distingué les dockers de bord et les dockers de terre[1100].

[1098] Art. 738, CMMC.
[1099] Ph. Delebecque, op.cit, n° 574.
[1100] Ph. Delebecque, op.cit, n° 577.

En France, les dockers ont longtemps été protégés par un statut. Etre dockers conférait des avantages : détention d'une carte professionnelle, privilège à l'embauche et diverses compensations financières résultant de conventions collectives favorables[1101]. Ce statut a été reformé en 1992 (L. 9 janvier 1992, D. 1992. 316). Le code des transports suit le cours, et traite la situation du personnel proprement dit et de l'organisation de la main d'œuvre intermittente. La loi distingue deux catégorie d'ouvriers dockers : d'une part, les dockers professionnels mensualisés ou intermittents, et d'autre part, les dockers occasionnels.

Les dockers professionnels mensualisés concluent avec un employeur un contrat à durée indéterminée (CDI)[1102]. Ce sont des salariés comme les autres, soumis au droit du travail. Les entreprises de manutention ou leurs groupements recrutent en priorité les dockers mensualisés. Ces derniers conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre des dockers, tenu par le bureau central de la main d'œuvre. Ils conservent leur carte professionnelle même en cas de rupture du contrat suite à une période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement, ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier dockers professionnel[1103]. Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause que celles citées ci-dessus, la tache revient au bureau central de la main d'œuvre, de décider, dans des conditions définies par voie réglementaire, si l'intéressé conserve ou non sa carte professionnelle[1104].

Les professionnels intermittents sont ceux qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1er janvier 1992 et qui n'ont pas conclu un CDI[1105]. Le contrat qui lie le docker professionnel intermittent à son employeur est un contrat renouvelable, conclu pour la durée d'une vacation ou pour une durée plus longue[1106]. Tout professionnel intermittent est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de pointer, selon les conditions définies par le bureau central de la main d'œuvre.

Quant aux dockers occasionnels, ils constituent une main-d'œuvre d'appoint à laquelle, il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre des professionnels

[1101] Ph. Delebecque, op.cit, n° 577.
[1102] Art. L. 5343-3, C. des transports.
[1103] Ibid., art. L. 5343-3, al. 4.
[1104] Ibid., art. L. 5343-3, al. 5.
[1105] Ibid., art. L. 5343-4, al. 1.
[1106] Ibid., art. L. 5343-4, al. 2.

intermittents[1107]. Ces derniers ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale[1108].

b) Grutiers et portiqueurs

325. **Manutention verticale**. Les conducteurs de grues et portiques portuaires étaient un temps, des salariés des ports eux-mêmes. D'où des dysfonctionnements, les dockers étant eux-mêmes sous l'autorité des entreprises de manutention. Les horaires n'étaient pas les mêmes. La loi du 4 juillet 2008 sur la reforme des ports a changé ces données en organisant le transfert des grutiers et des portiqueurs au sein des entreprises de manutention. Désormais, après une période d'adaptation, la cohésion est assurée : dockers, grutiers et portiqueurs travaillent dans des conditions rationnelles[1109]. Le matériel de manutention utilisé ici (grues, portiques…) est de grande valeur et suppose de très lourds investissements. Avec la reforme portuaire de 2008, ce matériel a dû être cédé par les ports, propriétaires, aux entreprises de manutention après de longues discussions[1110].

(2) Relations contractuelles

326. Le code des transports stipule, sans précisions, que l'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a recuis ses services[1111]. Cela peut dépendre de plusieurs paramètres. Il convient de rechercher d'abord à qui, du transporteur ou du chargeur incombe le chargement ou le déchargement de la marchandise, et ce point dépend lui-même, tantôt de la loi, tantôt de la convention des parties[1112]. Si le chargement ou le déchargement pèse sur le transporteur, comme dans les opérations de lignes régulières, l'entrepreneur de manutention opère pour lui[1113]. Si à l'inverse le soin du chargement ou du déchargement incombe au chargeur ou au destinataire, comme dans le tramping (affrètement), le

[1107] Art. L. 5343-6, al. 1, C. des transports.
[1108] Ibid., art. 5343-6, al. 2.
[1109] Ph. Delebecque, op.cit, n° 580.
[1110] Ibid., n° 580.
[1111] Art. L. 5422-20, C. des transports.
[1112] Ph. Delebecque, op.cit, n° 581.
[1113] Ibid.

manutentionnaire opère pour eux[1114]. Les termes du contrat peuvent prévoir que le chargeur présente la marchandise dans un point donné, par exemple, le long du navire, à terre. Dans ce cas, si le manutentionnaire doit prendre la marchandise, entreposée pour attendre le navire dans un hangar du port, il opère pour le compte du chargeur jusqu'à ce que la marchandise soit sur le long du bord, et delà, il opère pour le transporteur.

En France, le manutentionnaire, en plus des taches de manutention proprement dites, accomplit d'opérations juridiques comme la réception et la reconnaissance des marchandises, ou encore d'autres opérations, à la fois matérielles et juridiques, comme la garde des marchandises à embarquer ou débarquées. Alors que dans d'autres ports (mer du nord, la manche et l'Océan), le manutentionnaire n'effectue que les opérations de mise à bord et de débarquement des marchandises, avec les mises et reprises sur terre-plein ou sous hangar qui en sont le préalable ou la suite nécessaire. Les pratiques dans les ports français ne sont pas sans poser de difficultés. Ainsi, la loi a distingué deux catégories d'opérations de manutention : les opérations de manutention proprement dites (chargement et déchargement) et, sans les nommer, les autres opérations (entreposage, livraison…).

Suivant une certaine doctrine, la jurisprudence a interprété strictement ce qu'il fallait entendre par opérations de manutention maritime. Elle a ainsi considéré comme phase terrestre, antérieure à la manutention maritime, le déchargement de camions[1115]. De même, en est-il s'agissant du chargement de camion[1116] ou de wagon[1117], ou encore de l'empotage de marchandises destinées à être transportées par voie maritime dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur[1118]. Pour Delebecque[1119], réserve faite de l'empotage ou du dépotage, ces solutions ne sont pas satisfaisantes, car il n'y a aucune raison de restreindre la notion de manutention maritime, la manutention s'inscrivant dans le prolongement (ante et post) du transport. L'auteur ajoute que c'est au contraire le droit maritime qui doit, dans le doute, l'emporter, étant donné que si le manutentionnaire est appelé, comme

[1114] Ph Delebecque, op.cit, n° 581.
[1115] Com. 19 janv. 1976, Bull, civ. IV, n° 22 ; Com. 28 avr. 1978, Bull, civ. IV, n° 119 ; Com. 28 sept. 2004, DMF 2005. 122, obs. Y. Tassel.
[1116] Com. 28 sept. 2004, Bull, civ. IV, n° 175.
[1117] Com. 26 janv. 2010, DMF 2010. 212, obs. Bonassies.
[1118] Com. 25 nov. 2008, DMF 2009. 138, obs. Y. Tassel.
[1119] Ph. Delebecque, op.cit, n° 581.

souvent, à accomplir une opération terrestre ou prétendument terrestre, il ne bénéficiera d'aucune protection et se verra appliquer le seul droit commun.

(3) Responsabilité de l'entrepreneur de manutention

327. La loi distingue, comme le faisait la jurisprudence entre les deux catégories d'opérations : les opérations de manutention proprement dites et les opérations de réception et de reconnaissance à terre ou celles de garde (art. L. 5422-19, C. des transports).

Pour les opérations de manutention proprement dites, le manutentionnaire est responsable des dommages qui lui sont imputables, ce qui veut dire que sa faute doit être prouvée (art. L. 5422-21, al. 1). C'est la règle courante pour les entrepreneurs tenus d'une obligation de moyens : ils sont responsables dès qu'ils ont failli à leur devoir de prendre les précautions nécessaires, de faire les diligences accoutumées.

Quant aux opérations de réceptions et de reconnaissance à terre ou celles de garde, le manutentionnaire est d'abord présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant (art. L. 5422-21, al. 2). En outre, il répond des dommages subis par la marchandise, et donc, se trouve tenu d'une obligation de résultat, analogue à celle du transporteur (art. L. 5422-21). C'est ce qui a été décidé par la Cour de cassation, précisant que l'entrepreneur de manutention en cause avait reçu des usages ou du titre administratif en vertu duquel il opérait une autre mission que celle d'un simple manutentionnaire[1120].

Cependant, l'acconier peut se libérer, et donc ne pas être déclaré responsable lorsqu'il prouve que le dommage provient d'un incendie[1121] ; des faits qui ne lui sont pas imputables ; de grève[1122] ou de lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que se soit, partiellement ou complètement ; d'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ; ou encore du vice propre de la marchandise (art. L. 5422-22).

[1120] Com. 26 juin. 1957, DMF 1957. 751. 12 mai 1958, DMF 1958. 470.
[1121] Toutefois, bien que les circonstances de l'incendie n'aient pas été établies, la jurisprudence a considéré qu'il avait été nécessairement causé par la faute du manutentionnaire, et que ce dernier demeurait responsable (Aix-en-Provence, 1er déc. 1987, Rév. Scapel 1987. 59 ; Bonassies, Le droit positif français en 1988, DMF 1989. 92, n° 53).
[1122] En cas de faute personnelle prouvé du manutentionnaire, la grève dont il excipera ne sera pas prise en considération (Aix-en-Provence, 18 nov. 1977, Rev. Scapel 1977. 57).

Dans les cas cités ci-dessus, le demandeur est en droit de prouver le contraire, c'est-à-dire que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du manutentionnaire ou de ses préposés (art. L. 5422-22, al. 7).

328. **Limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention**. Lorsque la responsabilité de l'entrepreneur de manutention est engagée, celle-ci ne peut en aucun cas dépasser, sauf déclaration de valeur qui lui aurait été notifiée, le plafond établit pour la responsabilité des transporteurs, soit, 666,66 DTS par colis ou unité, ou 2 DTS par kilo (art. L. 5422-23, C. des transports).

La limitation couvre en principe tous les dommages survenus à la marchandise : elle s'applique en cas de pertes et d'avaries, en cas de retard dans la livraison, et plus généralement, aux autres pertes et dommages subis par la marchandise lorsqu'ils sont imputables à l'entrepreneur de manutention[1123].

329. **Prescription**. Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites par un an[1124]. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action[1125]. Les actions récursoires peuvent, quant à elles, être intentées même après l'expiration d'un an, pour une période de trois mois, à compter du jour de l'exercice de l'action[1126]. La prescription s'applique aussi bien aux actions contractuelles qu'aux actions extracontractuelles, mais ne couvre que les dommages causés aux marchandises[1127].

330. **Qui peut agir** ? Le destinataire peut-il agir directement contre l'entrepreneur de manutention ? Cette question se pose car généralement, le destinataire ne choisit pas l'acconier, et donc, se trouve sans lien contractuel avec lui. L'application des principes du droit commun n'avait pas, non plus facilité la tache. La Cour de cassation, après bien d'hésitation, avait appliqué la notion de groupe de contrat (pour la première fois dans la jurisprudence) : le contrat de transport maritime sous connaissement implique par sa nature, le droit pour le destinataire de se prévaloir de

[1123] Com. 19 oct. 2010, DMF 2011. 39, obs. Tassel.
[1124] Art. L. 5422-25, C. des transports.
[1125] Ibid.
[1126] Ibid.
[1127] Com. 7 déc. 2004, DMF 2005. 41, obs. Tassel.

la convention intervenue entre le transporteur et l'acconier aux fins de la délivrance de la marchandise[1128]. Les nouveaux textes (la loi de 1966 et le code transports) sont revenus à une conception plus classique, très respectueuse de l'effet relatif des contrats, en disposant que l'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, et d'ajouter que sa responsabilité ne peut être engagée qu'envers cette même personne, qui seule, peut agir contre lui[1129]. Par application de la loi, l'entrepreneur ne pourra agir, s'agissant des opérations de manutentions, qu'envers le transporteur car c'est ce dernier qu'incombe l'obligation de la manutention, au départ, comme à l'arrivée, et ce, nonobstant toute clause contraire[1130].

En revanche, pour les opérations antérieurs au début du chargement ou postérieures à la fin du déchargement, et si la marchandise n'a pas encore été prise en charge ou n'a pas encore été livrée par le transporteur, l'entrepreneur de manutention agira normalement pour le compte du chargeur ou du réceptionnaire. Toutefois, un tiers, une personne n'ayant pas requis les services de l'entrepreneur de manutention, pouvait agir contre lui sur le plan extracontractuel, s'il ne disposait d'aucune action contractuelle[1131]. Reste que cette jurisprudence ne concerne que les tiers intéressés à l'opération de manutention. Les véritables tiers, *les penitus extranei,* ne sont pas soumis à ces limites. Ils peuvent exercer leurs droits dans les conditions du droit commun.

B) Entrepreneur de manutention (droit comorien)

331. **Historique et évolution**. La loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes n'a pas prévu des dispositions sur l'entrepreneur de manutention. C'est le nouveau texte, en l'occurrence le CMMC qui en traite (art. 738 à 753). Avant 1995, les services de manutention portuaire, comme beaucoup d'autres d'ailleurs, étaient un monopole de l'Etat comorien. Tous les services étaient concentrés au sein d'une seule société étatique appelée, Société Comorienne des Ports et des Transports Maritimes (SOCOPOTRAM). Suite au programme de

[1128] Com. 3 juin. 1964, DMF 1964. 588, obs. Rodière.
[1129] Art. L. 5422-20, C. des transports.
[1130] Art. 38, D. n° 66-1078 du 31 déc. 1966, portant affrètement et transports maritimes.
[1131] Com. 25 nov. 1997, DMF 1998. 158 ; Com. 4 juil. 2000, DMF 2001. 24 ; Aix-en-Provence, 7 mars 2012, DMF 2012. 803, DMF 2012, HS 16, n° 90: Le fréteur qui se prive volontairement d'une action contractuelle contre l'affréteur, n'a pas d'action délictuelle contre le manutentionnaire.

privatisation des entreprises étatiques, encouragé par la banque mondiale et le fonds monétaire international, les Comores n'ont pas fait exception. Ainsi, en 1995, une loi[1132] a été votée, autorisant la concession de certains services ou la privatisation des sociétés à capitaux publics. Suite à cette loi, certaines sociétés comoriennes étaient dans l'urgence, notamment la SOCOPOTRAM. Par souci de conserver la gestion des ports, l'Etat a concédé uniquement les services de manutention des ports de Mutsamudu (Anjouan) et de Moroni (Grande-Comore) à des sociétés privées. Seule, l'ile autonome de Mohéli où les services de manutention restent aux mains de l'Etat, pour cause, l'Etat n'a pas encore trouvé de concessionnaire, peut être parce que le port de Mohéli n'a pas assez d'activités. Actuellement, un projet serait en cours avec la société chinoise « China communication », pour la construction d'un nouveau port à Mohéli.

Les Comores ont crée une Autorité Portuaire (APC), pour gérer les ports, et ont concédé les services de manutention des ports de Mutsamudu (Anjouan) et de Moroni (Grande-Comore) a des sociétés étrangères, respectivement la société Kenyane *Spanfreight shipping* et le *Groupe français, Bolloré Africa Logistique et la société luxembourgeoise COFIPRI).* Ces sociétés privées détiennent leurs représentants aux Comores, respectivement, Anjouan *Stevedoring Company* et Moroni Terminal. L'objectif de ces concessions est de moderniser les ports des Comores, en les rendant compétitifs au niveau régional. Le projet commence à apporter ses fruits car de nombreux travaux de modernisation des ports sont déjà réalisés. Les contrats liant l'Etat comorien et les concessionnaires sont conclus pour une période de dix ans renouvelables par tacite de reconduction. Les modalités des contrats sont décrites dans des cahiers de charge que chacune des partie est tenue à respecter.

Comme en droit français, l'on étudiera ici, le personnel de l'entreprise de manutention (1), les relations contractuelles (2), ainsi que les dispositions relatives à sa responsabilité (3).

[1132] Loi n° 95-008 du 19 juin 1995 portant concession ou privatisation des sociétés à capitaux publics.

(1) Personnel des entreprises de manutention

332. Aux Comores, ni la loi n° 69-8 relative à l'armement et aux ventes maritimes, ni le CMMC, n'ont rien prévu pour les ouvriers dockers. Ces derniers sont considérés par la loi comme des simples salariés, soumis aux droits et obligations du code de travail et des liens contractuels avec leurs employeurs. Toutefois, il existe un syndicat des dockers pour défendre leurs intérêts. Les contrats de concession des services de manutention que l'Etat conclut avec des sociétés privées, prévoient de conserver les dockers existant lorsque l'Etat gérait les services de manutention, chose qui a été jusqu'à présent, respectée.

(2) Relations contractuelles

333. Ici encore, les textes sont muets. Mais l'on sait que l'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services. Ça peut être le transporteur ou le chargeur, tout dépend de qui incombe les services de manutention. Si les termes du contrat prévoient que la manutention est à la charge du transporteur, dans ce cas, l'entrepreneur de manutention opère pour le compte du transporteur. Si c'est le chargeur qui a la charge de la manutention, l'entrepreneur de manutention opère pour le compte du chargeur.

Comme nous l'avons déjà évoqué, il n'y a qu'une seule société qui s'occupe de la manutention dans chacun des ports comoriens. Cela veut dire que cette société réalise à la fois la manutention proprement dite (chargement et déchargement), les opérations juridiques (réception et reconnaissance de la marchandise), ainsi que des taches à la fois physiques et juridiques (garde de la marchandise à embarquer ou débarquée). Mais peu importe que l'entrepreneur de manutention accomplisse des opérations matérielles ou juridiques, il opère pour le compte de la personne qui a requis ses services.

(3) Responsabilité de l'entrepreneur de manutention

334. La loi comorienne n'a pas fait de distinction, contrairement à la loi française, entre les opérations de manutention proprement dites et les autres (réception, reconnaissance ou garde). Elle stipule simplement que l'entrepreneur de

manutention est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par la marchandise, ainsi que du retard dans la remise de la marchandise, qui lui sont imputables[1133], ce qui veut dire que sa faute doit être établie. Cette responsabilité lui est due à partir du moment où il prend en garde la marchandise jusqu'à ce qui la remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou à sa disposition[1134].

Une fois la marchandise remise à l'entrepreneur de manutention, ce dernier a la faculté, sinon l'obligation si le client lui demande, d'accuser réception de la marchandise, à sa convenance et dans un délai raisonnable, soit :

- En signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises ;
- En émettant un document signé dans lequel il identifie les marchandises, indique la date de réception et constate l'état et la quantité des marchandises[1135].

A défaut d'accuser réception par une de ces méthodes, l'entrepreneur est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent[1136]. Toutefois, cette présomption ne joue pas s'il s'agit d'un transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre[1137].

Il y a retard dans la remise des marchandises, lorsque l'entrepreneur de manutention ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou à sa disposition dans un délai expressément convenu, ou à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise émanant de ladite personne[1138]. Après trente jours consécutifs, et suivant les conditions décrites ci-dessus, si les marchandises ne sont pas livrées, l'ayant droit peut considérer qu'elles sont perdues[1139]. Cette perte, de même que le sort réservé, doivent être constatés par une décision judiciaire.

[1133] Art. 742-1, CMMC.
[1134] Ibid., art. 740.
[1135] Ibid., art. 741-1.
[1136] Ibid., art. 741-2.
[1137] Ibid.
[1138] Ibid., art. 742-3.
[1139] Ibid., art. 742-4.

335. **Limitation de responsabilité**. En droit comorien, la limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention diffère, selon que le préjudice résulte des pertes ou dommages subis par la marchandise ou s'il résulte d'un retard.

Lorsque la responsabilité de l'entrepreneur de manutention est engagée, et conformément à l'article 743 du CMMC, décrit ci-dessus (supra, n° 334), en ce qui concerne le préjudice résultant des pertes ou dommages, la responsabilité est limitée à 745 DTS par colis ou autre unité de chargement ou à un montant équivalent à 2,5 DTS par kilogramme de poids brut[1140]. Cependant, lorsque les marchandises sont remises à l'entrepreneur de manutention immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont, ou doivent être remises par l'entrepreneur en vue d'un tel transport, la responsabilité est limitée à un montant équivalent à 2,75 DTS par kilogramme de poids brut[1141]. Lorsque les pertes ou dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée, est pris en compte pour le calcul de la limite de responsabilité[1142].

Quant au préjudice résultant d'un retard, la responsabilité de l'entrepreneur de manutention est limitée, conformément à l'article 743 du CMMC, à deux fois et demie les sommes dues à l'entrepreneur pour ses services, en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédent pas le total des sommes dues à l'entrepreneur pour l'ensemble des marchandises[1143].

En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'entrepreneur ne peut dépasser la limite qui serait applicable en cas de perte totale des marchandises[1144].

336. **Exclusion à la limitation**. L'entrepreneur de manutention ne peut pas limiter sa responsabilité lorsqu'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte de son acte ou de son omission, ou de ses préposés ou mandataires, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard ; soit, commis

[1140] Art. 743-1, a, CMMC.
[1141] Ibid., art. 743-1, b.
[1142] Ibid., art. 743-1, c.
[1143] Ibid., art. 743-2.
[1144] Ibid., art. 743-3.

témérairement, et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement[1145].

337. **Droit de rétention**. La loi comorienne permet à l'entrepreneur de manutention de retenir les marchandises qui lui ont été confiées afin de recouvrer les frais et créances exigibles relatifs au transport desdites marchandises qu'il a exécuté durant la période où il avait la responsabilité des marchandises[1146]. Ce droit est tel qu'il peut même vendre tout ou partie des marchandises retenues pour recouvrer sa créance[1147]. Cette faculté lui est retirée lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'une tierce personne convenue d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle de l'Union des Comores[1148]. Ce droit de rétention ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage appartenant au transporteur ou à une autre personne, et portant une marque claire du propriétaire, sauf pour les créances engagées sur lesdits conteneurs, palettes ou autres articles similaires[1149]. Avant d'exercer tout droit de vente sur la marchandise, l'entrepreneur de manutention doit faire les efforts raisonnables pour aviser les personnes concernées (propriétaire de la marchandise, réceptionnaire et personne habilitée à prendre livraison)[1150].

338. **Prescription**. Toute action intentée contre l'entrepreneur de manutention, si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a été introduite, est prescrite par un an (art. 749-1). Ce délai court :

- A partir du jour où l'entrepreneur a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition ; ou
- En cas de perte totale des marchandises, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'entrepreneur indiquant que les marchandises sont perdues ; soit, si celui-ci est antérieur, le jour où l'ayant droit peut les considérer perdues,

[1145] Art. 745, CMMC.
[1146] Ibid., art. 747-1.
[1147] Ibid., art. 747-3.
[1148] Ibid., art. 747-2.
[1149] Ibid., art. 747-3.
[1150] Ibid., art. 747-4.

conformément à l'article 742 du CMMC (30 jours consécutifs). Le jour de départ indiqué ne compte pas pour le calcul du délai. Le délai de prescription peut être prolongé une, voire, plusieurs fois, par un avis adressé au demandeur[1151].

L'action récursoire, peut quant à elle, être intentée même après l'expiration du délai prévu, sans pour autant dépasser quatre-vingt dix jours (90 jours)[1152].

339. **Qui peut agir** ? Le CMMC n'a dit aucun mot. Celui qui a requis les services de l'entrepreneur ne fait aucun doute, peu importe qu'il soit transporteur, chargeur ou réceptionnaire : il peut agir en vertu du contrat qui les lie. La question se poserait pour les *penitus extranei,* les véritables tiers, et en toute logique, ils devraient pouvoir agir dans les conditions du droit commun.

§ 3 Entreprises de remorquage

340. L'on peut définir le remorquage comme étant l'opération par laquelle le Capitaine d'un navire "remorqueur" accepte, à la demande d'un navire "remorqué", d'assumer la direction et le contrôle d'un navire qui, pour diverses raisons, est privé de capacité de manœuvre autonome. Les entreprises de remorquage exercent leurs activités dans trois directions[1153]. La première est celle de l'assistance aux navires en péril. La seconde est celle du remorquage en haute mer, remorquage d'un port à un autre, d'un navire privé de ses moyens de propulsion, ou d'un engin flottant sans moteur, telles une barge-usine, ou une plate-forme de forage. La troisième, est celle du remorquage portuaire, remorquage à l'entrée et à la sortie des ports[1154].

En France, comme dans les autres grand-ports du monde, le remorquage est une industrie maritime importante. Ça n'est pas le cas aux Comores où généralement, c'est la société de manutention qui s'en charge. Au port de Moroni (Grande-Comores), c'est Moroni Terminal, la filiale du Groupe Bolloré, responsable des services de la manutention, qui s'en occupe. En France, c'est le groupe Bourbon qui est l'armateur de la plupart des remorqueurs en service. Comme dans les cas précédents, l'étude se fera d'abord, en droit français (A), puis en droit comorien (B).

[1151] Art. 749-4, CMMC.
[1152] Ibid., art. 749-5.
[1153] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 698.
[1154] Ibid.

A) Entreprise de remorquage (droit français)

341. En France, les dispositions relatives à l'entreprise de remorquage sont contenues dans le code des transports, articles L. 5342-1 et suivants. La loi applicable est déterminée par les parties au contrat[1155], de même que la rémunération[1156]. Quant aux actions nées du remorquage, qu'elles soient en haute mer ou au port, sont prescrites par deux ans après l'achèvement de ces opérations[1157]. L'on rendra compte ci-dessous de la responsabilité des entreprises de remorquage (1), de la nature juridique du contrat (2), ainsi que les dispositions relatives au remorquage d'engins inertes (3).

(1) Responsabilité des entreprises de remorquage

342. **Remorquage portuaire**. Les opérations de remorquage portuaires s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué (art. L. 5342-1, al.1, C. des transports)[1158], même si ce dernier est privé de force motrice et d'équipage[1159]. Tous les dommages survenus au cours de ces opérations sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur (art. L. 5342-1, al. 2, C. des transports). Toutefois, par convention expresse écrite, les parties peuvent confier la direction des opérations au capitaine du navire remorqueur (art. L. 5342-2, C. des transports). Dans ce cas, tous les dommages sont à la charge du navire remorqueur, à moins qu'il ne prouve la faute du navire remorqué. La responsabilité peut tout de même être partagée[1160].

A un temps, la question s'est posée de savoir si les parties pouvaient aménager, et prévoir que seule la faute lourde engage la responsabilité de celui qui n'avait pas la direction des opérations. Après des débats, la Cour de cassation a fini par trancher : dans le remorquage portuaire, les parties peuvent convenir que le remorqueur ne répond que de sa faute lourde[1161]. Aujourd'hui, la solution est bien

[1155] Ph. Delebecque, op.cit, n° 567.
[1156] Ibid., n° 572.
[1157] Art. 5342-6, C. des transports.
[1158] T. com. Marseille 22 juin 1976, DMF 1977. 109 ; T. com. Marseille 19 oct. 1973, DMF 1974. 484.
[1159] Cass. 8 juil. 2003, navire Moussaillon, DMF 2003. 967, rapp. De Monteynard et obs. I. Corbier.
[1160] T. com. Marseille 19 oct. 1973, DMF 1974. 484.
[1161] Cass., ass. Plén., 26 mars 1999, navire Dragor Maersk, DMF 1999. 517, obs. Bonassies.

acquise[1162]. L'on peut toutefois s'interroger sur l'appréciation de la faute lourde : les tribunaux ont réduit la faute lourde à la violation de l'obligation fondamentale du contrat[1163] (cf. fourniture d'un remorqueur innavigable).

343. **Remorquage en haute mer**. Les opérations en haute mer s'effectuent sous l'autorité et la responsabilité du navire remorqueur[1164]. Comme dans le remorquage portuaire, ici encore, les parties peuvent, par convention écrite, confier la direction des opérations au capitaine du navire remorqué, et dans ce cas, c'est ce dernier qui endosse la responsabilité en cas de dommage, à moins qu'il ne prouve la faute du navire remorqueur[1165].

(2) Nature juridique du contrat de remorquage

344. En France, deux thèses se sont principalement opposées. Pour certains auteurs (Lyon-Caen et Renault), le contrat de remorquage devait être assimilé à un contrat de louage de services. Le remorqueur louait en quelque sorte ses services au navire remorqué, pour procéder à la tractation de celui-ci, de la même manière que l'ouvrier agricole loue ses services à son employeur[1166]. Pour Bonassies, cette thèse qui méconnait que seule une personne physique peut louer ses services, n'est guerre soutenable, même si elle peut se référer à la qualification parfois adoptée par certains contrats de remorquage, se qualifiant eux-mêmes de contrat de louage de services[1167].

Pour d'autres (Ripert,…), le contrat de remorquage est un contrat de transport, surtout, quand il s'applique à un engin inerte[1168]. Pour Bonassies, cette thèse présente un grave inconvénient, depuis 1936, date à laquelle a été promulgué le premier texte sur le contrat de transport maritime de marchandises : si le contrat de remorquage est un contrat de transport, toute clause de non-responsabilité est illicite, le transporteur maritime ne pouvant s'exonérer de sa responsabilité légale.

[1162] V. sur renvoi Bordeaux, 5 fév. 2002, DMF 2002. 835, obs. Bonassies ; Com. 23 nov. 1999, DMF 2000.597.
[1163] Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986. 630, obs. Emo et Brajeux.
[1164] Art. L. 5342-4, al. 1, C. des transports.
[1165] Ibid., art. L. 5342-4, al. 2.
[1166] P. Bonassies et C. scapel, op.cit, n° 700.
[1167] Ibid.
[1168] Ibid.

Une autre position consisterait à dire du contrat de remorquage, un contrat de louage d'ouvrage, ou contrat d'entreprise. Pour Bonassies, cette position est satisfaisante[1169]. La responsabilité dépendait de la nature juridique du contrat. Si le contrat de remorquage était qualifié de transport, c'est le remorqueur qui en est responsable. Si le contrat est plutôt de louage de services, la responsabilité incombe au remorqué[1170]. Pour le doyen Rodière, cette discussion était oiseuse. Le préalable méthodologique qu'est la qualification du contrat était, selon lui, illusoire et de soutenir que le dommage devrait être réparé par le navire qui a commandé la manœuvre[1171]. C'est dans ce sens que la Cour de cassation a raisonné. Elle a refusait d'avoir égard aux clauses qui prétendent donner toute la direction des opérations au « remorqué » si les faits témoignent le rôle actif du remorqueur[1172].

(3) Remorquage d'engin inerte

345. Se référant constamment au « navire remorqué », la loi de 1969, comme le code des transports, ne concernent que le remorquage de navire. Cela veut dire que le problème de la nature juridique demeure pour ce qui est du remorquage d'engin inerte[1173]. Il ressort ici que le remorquage d'engin inerte est tantôt un contrat d'affrètement au voyage, tantôt un contrat de transport.

Pour acheminer un engin inerte, on peut le faire à travers un engin submersible s'il s'agit d'une plate-forme de forage en mer. Dans ce cas, l'acheminement par navire submersible est un contrat de transport[1174]. La BIMCO a préparé, en accord avec l' « International Salvage Union » et l'Association européenne des propriétaires de remorqueurs (« European Tugowners Association », ETA), trois contrats types. D'une part, un contrat-type de transport de colis lourds, le « Heavycon contract » et deux contrats spécifiques, le « Towcon » et le « Towhire »[1175].

Mais la plupart du temps, l'on a recours à des opérations de remorquage proprement dites, soit remorquage direct, du fait que le corps inerte à remorquer est en état de flottaison, soit remorquage indirect, parce que le corps inerte est placé sur

[1169] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 700.
[1170] Ph. Delebecque, op.cit, 568.
[1171] Ibid.
[1172] Com.24 oct. 1962, DMF 1963. 215 et sur renvoi, Amiens, 2 mars 1964, DMF 1964. 733.
[1173] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 701.
[1174] Ph. Delebecque, op.cit, n° 573.
[1175] CMI News Letter, automne 1985, p. 1 et 2, v. aussi G. Rostain, le remorquage, thèse, Paris II, 1983, et spéc. Sur le remorquage d'engins inertes, p. 76, et s.

une barge afin d'être remorqué[1176]. Dans le deuxième cas, la compagnie de remorquage met à la disposition de son client deux moyens associables : l'élément support et l'élément moteur, en l'occurrence la barge et le remorqueur[1177].

En cas de remorquage indirect, deux contrats peuvent être utilisés : l'affrètement au voyage, préféré par les compagnies françaises ou le contrat de transport maritime, mais pour Delebecque[1178], le contrat de transport ne parait pas approprié car le rôle de l'opérateur de forage n'est pas passif : celui-ci établit plusieurs procédures de remorquage et de ballastage de la barge-support[1179]. Il en est de même, pour la plupart de temps, des opérations de chargement et de déchargement. L'opérateur de forage intervient dans des phases essentielles d'acheminement. Ainsi, le remorquage indirect des plates-formes se présente comme une communion d'éléments, dont chaque élément est indissociable des autres, et ne peut par conséquent être assimilé à un colis que l'on a confié de bout en bout à un transporteur. Enfin, dans ces contrats, il n'y a pas d'engagements d'obligation de résultat, de livrer la plate-forme à destination dans l'état où elle se trouvait au départ. Pour toutes ces raisons, le remorquage indirect devrait être considéré comme un affrètement au voyage[1180].

346. **Opposabilité aux tiers**. Une autre question se posait de savoir si le contrat de remorquage s'opposait aux tiers. L'on peut en douter, dans la mesure où les dispositions en cause s'efforcent de régler, ne serait-ce qu'à titre supplétif, des questions contractuelles. Cependant, la jurisprudence a décidé autrement, en retenant la responsabilité d'une entreprise de remorquage à l'égard d'un passager du navire remorqué, non pas sur le fondement de la faute extracontractuelle de l'entreprise de remorquage, mais sur le fondement de la loi maritime[1181]. C'est une fois encore, confondre ce qui relève du contrat et ce qui relève du statut[1182].

[1176] Ph. Delebecque, op.cit, n° 573.
[1177] V. F. Odier, Les aspects juridiques nouveaux du remorquage, JMM 1985. 2075.
[1178] Ph. Delebecque, op.cit, n° 573.
[1179] Ibid.
[1180] Ph. Delebecque, op.cit, n° 573..
[1181] Com. 6 juin 2000, navire Danielle Casanova, DMF 2000. 897 et les obs., DMF 2001 HS, n° 68, obs. Bonassies. V. dans le même sens, Com. 8 juil. 2003, navire Moussaillon, DMF 2003. 676 ; égal. Com. 21 mars 2006, DMF 2006. 1008.
[1182] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 571.

B) Entreprise de remorquage (droit comorien)

347. La loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes n'a pas omis l'entreprise de remorquage. Ses dispositions sont décrites aux articles 26 à 30, reprises par le CMMC, articles 806 à 813.

Contrairement à la France, aux Comores, le remorquage n'est pas encore une activité importante. A ce jour, (mars 2016), l'activité est assurée par les entrepreneurs de manutention, du moins, pour ce qui est du port de Moroni (Grande-Comores). Cet entrepreneur, renommé qu'il soit, en l'occurrence le Groupe Bolloré Logistique, ne dispose pour le moment qu'un seul remorqueur important (400 CV) et sept remorques plateaux.

Les conditions du travail sont définies par les parties au contrat (art. 806, CMMC).

Quant aux actions nées du contrat de remorquage qui étaient prescrites par deux ans après l'achèvement des opérations (L. n° 69-8, art. 30), sont actuellement prescrites par un an (art. 808, CMMC).

Comme en droit français, l'étude portera d'abord, sur la responsabilité des entreprises de remorquages (1), ensuite, sur la nature juridique du contrat (2), et enfin, sur les dispositions relatives au remorquage d'engins inertes (3).

(1) Responsabilité des entreprises de remorquage

348. **Remorquage portuaire**. Les opérations de remorquage portuaires s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué[1183]. Le capitaine du navire remorqueur doit se conformer aux instructions du capitaine du navire remorqué. Ainsi, tous les dommages survenus au cours de ces opérations sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur[1184].

Toutefois, par convention expresse écrite, les parties peuvent confier la direction des opérations au capitaine du navire remorqueur, et dans ce cas, tous les dommages sont à la charge du navire remorqueur, à moins qu'il ne prouve la faute du navire remorqué[1185].

[1183] Loi n° 69-8, art. 26, al. 1 ; CMMC, art. 809, al. 1.
[1184] Ibid., art. 26, al. 2 ; art. 809, al. 2.
[1185] Loi n° 69-8, art. 27 ; CMC, art. 810.

349. **Remorquage en haute mer**. Les opérations en haute mer s'effectuent sous l'autorité et la responsabilité du navire remorqueur[1186]. Comme dans le remorquage portuaire, ici encore, les parties peuvent, par convention écrite, confier la direction des opérations au capitaine du navire remorqué, et dans ce cas, c'est ce dernier qui endosse la responsabilité en cas de dommage, à moins qu'il ne prouve la faute du navire remorqueur[1187].

(2) Nature juridique du contrat de remorquage

350. Sur cette question, la loi du 3 janvier 1969 précitée est muette. C'est le nouveau texte, en l'occurrence le CMMC, qui dispose, dans son article 807 que « le remorquage, qu'il soit portuaire ou de haute mer, est un contrat de louage d'ouvrage, et de ce fait, le capitaine du navire remorqué ne devient pas le préposé du capitaine du navire remorqueur. La thèse du législateur comorien rejoint la position de Bonassies (supra, n° 344) et les tendances des cours d'appels françaises[1188]. Pour nous, cette thèse parait adaptée au contrat de remorquage. En effet, le remorquage comme un contrat de louage de services n'est pas adapté aux sociétés, car seule une personne physique peut louer ses services[1189]. Il n'est pas non plus adapté au contrat de transport car le remorqueur ne fait pas qu'acheminer le navire remorqué, il lui fournit tout un ensemble de services. Pour toutes ces raisons, le contrat de remorquage nous semble, mieux adapté au contrat de louage d'ouvrage : le remorqueur s'engage à mettre tout en œuvre pour tracter le navire (peu importe les conditions du navire et les moyens mis à disposition par le remorqueur), moyennant un prix convenu.

(3) Remorquage d'engins inertes

351. Se référant constamment au « navire remorqué », la loi 69-8 précitée, comme le code de la marine marchande, ne concernent que le remorquage de navire. Cela veut dire que le problème de la nature juridique demeure pour ce qui est du remorquage d'engin flottant. La loi précitée n'a rien prévu sur le remorquage d'engin

[1186] Loi n° 69-8, art. 28 ; CMC, art. 811.
[1187] Ibid., art. 29 ; art. 812.
[1188] Ph. Delebecque, op.cit, n° 568.
[1189] P. Bonassies et C. scapel, op.cit, n° 700.

inerte. C'est le CMMC qui stipule que « le contrat par lequel un entrepreneur de remorquage se charge de conduire un engin flottant, un dock, une citerne ou toute autre chose dépourvue de moyens de propulsion, dans un port ou par voie maritime, est un contrat de transport »[1190]. Le texte ajoute que les règles de l'affrètement ne sont pas applicables à ce contrat. Le personnel embarqué dans le navire remorqué devient le préposé du remorqueur pendant la durée du transport, et ce, quelque soit les conditions de son embauche et de sa rémunération[1191]. Entre les parties, les obligations du remorqueur sont celles définies par le droit commun du contrat de transport, sauf convention contraire[1192].

352. **Analyse**. Le remorquage d'engins inertes, comme contrat de transport, peu importe les conditions, tel que prévoit le législateur comorien, ne nous parait pas convaincant. Si le remorquage se faisait par des engins submersibles, l'on pourrait admettre, mais ça n'est pas encore le cas aux Comores. Ici, ce sont des opérations de remorquage proprement dites, soit directes ou indirectes (supra, n° 348). Le contrat d'affrètement nous paraitrait mieux adapté au remorquage par rapport au contrat de transport dans les conditions citées ci-dessus. Ce contrat est exclu de toute application par le législateur comorien (art. 815, al. 3, CMMC). Le contrat d'affrètement, plus souple que celui du transport, l'entreprise de remorquage, tout comme le fréteur, met bien un navire (le remorqueur) à la disposition de son client. Sauf que parfois, ce ne sont pas le navire et le voyage à accomplir qui sont l'essentiel du contrat, mais bien des services complexes que le remorqueur peut fournir (exemple pour la mise en place de certaines plates-formes de forage)[1193]. Tout comme Bonassies, l'on pourrait admettre l'idée d'une mixité de contrats, entreprise et affrètement, qui, l'on pense, répond mieux au contrat de remorquage.

353. **Opposabilité aux tiers**. Le législateur comorien est clair : vis-à-vis des tiers, ayant subis de dommages, les armateurs du navire remorqué et du navire remorqueur sont solidairement tenus à réparation des dommages si ceux-ci résultent d'une faute commune ou d'une faute partagée entre ces deux navires[1194].

[1190] Art. 813, CMMC.
[1191] Ibid.
[1192] Ibid.
[1193] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 701.
[1194] Art. 807, al. 2, CMMC.

Implicitement, cela veut dire que chacun répond de sa faute, et une personne tierce victime d'un dommage peut intenter une action contre les deux ou contre l'un d'entre eux. Ça ne peut qu'être une action-extracontractuelle.

§ 4 Agents de l'armement

354. Pour exploiter le navire, l'armateur fait appel à plusieurs personnes qui exercent leurs fonctions à terre ou à bord. Elles sont des représentants ou des auxiliaires, et ont des fonctions d'ordre juridique ou d'ordre matériel, souvent entremêlées. Ces différents intermédiaires exercent ce que faisait autrefois le capitaine : prendre en charge et délivrer les marchandises, approvisionner le navire, recruter les équipages complémentaires, etc. Il s'agira ici de les définir afin de déterminer les fonctions de chacun. L'étude portera sur le capitaine, le consignataire du navire, l'agent commercial et sur le *ship planner*. Le développement se fera aussi bien en droit français (A) qu'en droit comorien (B).

A) Agents de l'armement (droit français)

355. En droit français, les dispositions relatives aux agents de l'armateur sont décrites aux articles L. 5412-1 et suivants du code des transports.

(1) Capitaine

356. Le capitaine (*the master,* en anglais), quoi que ses pouvoirs soient affaiblis par rapport à l'époque où il était le seul maitre à bord, le capitaine reste encore et toujours un personnage central du droit maritime. Sans doute, il n'est pas le seul maitre à bord, mais il est encore et toujours le chef de la société de bord. De par son importance des pouvoirs qui lui sont conférés et des responsabilités qui peuvent lui incomber, le capitaine doit satisfaire à certaine conditions pour pouvoir exercer sa fonction.

Ainsi, l'on présentera brièvement son évolution (a), les conditions requises pour exercer sa fonction (b), ses différentes attributions (c), ainsi que sa responsabilité (d).

a) Définition et évolution

357. **Définition**. En droit maritime international, il n'y a pas de définition légale du capitaine[1195]. En droit français, le mérite revient au code disciplinaire et pénal, article 2 (loi du 17 décembre 1926) qui dispose qu'il faut attendre par l'expression de capitaine « la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire ». Il en est ainsi « quel que soient le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage »[1196]. Le code des transports, dans des termes presque similaires, stipule que le capitaine désigne « le patron ou toute autre personne qui exerce de fait, le commandement du navire »[1197]. D'autre textes s'y intéressent, mais se sont montrés plus protecteurs (loi du 18 nov. 1997 ; art. 5 du code ISM ; code ISP)[1198]. Le capitaine, par toute son importance dans l'expédition maritime et les enjeux qu'il représente, suscite beaucoup d'intérêts tant au niveau législatif, jurisprudentiel que doctrinal. Tout le monde est unanime à confirmer l'obligation d'un capitaine à bord de tout navire de commerce[1199].

358. **Evolution**. A l'époque du code de commerce de 1807, le capitaine était l'agent principal de l'exploitation du navire. A ce titre, il passait les contrats d'affrètement, recevait les marchandises et en délivrait reçu, engageait l'équipage, empruntait en cours de route, approvisionnait le navire, et allait jusqu' à vendre le navire devenu innavigable[1200]. Son rôle était d'une extrême importance. Mais avec l'accroissement de la dimension des entreprises maritimes, avec la nationalisation de leur gestion, avec l'établissement des liaisons instantanées et permanentes entre l'armateur et ses capitaines ou entre l'armateur et ses représentants locaux, et surtout la nécessité de réduire les délais d'escale des navires, le rôle du capitaine s'est affaibli. Pour autant, il reste investi de fonctions extrêmement importantes comme en témoignent les différentes qualifications requises pour pouvoir exercer la fonction du capitaine.

[1195] P. Bonassies et C. Scapel, n° 284.
[1196] Cass. 15 mars 1972, vedette Nicolas I, DMF 1972. 404, note P. Lureau.
[1197] Art. L. 5511-4, al. 1, C. des transports.
[1198] Ph. Delebecque, op.cit, n° 326.
[1199] V. W. Sahed-Lejri, Le capitaine, thèse Aix-Marseille 2011 ; M. Cormier, Le statut juridique du capitaine en droit français, thèse Aix-Marseille 1991 ; R. Garron, La responsabilité du capitaine, thèse Aix-Marseille 1996. Sur la notion de capitaine, v. Crim. 19. Juil. 1969, D. 1969. 603.
[1200] Ph. Delebecque, op.cit, n° 590.

b) Exigences professionnelles

359. La règle est posée par le nouveau texte (art. L. 5521-3) qui prévoit que l'accès aux fonctions de capitaine à bord d'un navire battant pavillon français et d'officier chargé de la suppléance de ce dernier est subordonné à :

- La possession de qualifications professionnelles ;
- La vérification d'un niveau de connaissance de la langue française ;
- La vérification d'un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissances publiques dont le capitaine est investi.

En claire, les fonctions de capitaine exigent un diplôme de commandement, qui varie suivant l'importance et le genre de la navigation. Pour les grandes unités et la navigation lointaine, le capitaine doit être muni d'un diplôme de première classe[1201]. Pour les petites navigations et les navires de moindre tonnage, il lui suffit d'avoir le diplôme de capitaine de la marine marchande, qui a remplacé celui de capitaine au cabotage[1202]. Quant à la navigation encore plus courte, le chef de l'expédition est capitaine côtier[1203]. L'ancien patron à la pêche, pour les grands navires de pêche, requiert le titre de capitaine de pêche.

Le texte prévoit une sanction pénale contre toute personne qui exercerait le commandement à bord d'un navire de commerce sans satisfaire aux conditions requises. Cette personne est passible de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 3750 euros[1204]. Le capitaine doit aussi satisfaire à des mesures disciplinaires, à défaut desquelles, il peut se voir retirer temporairement ou définitivement, sous certaines conditions, son diplôme[1205].

A toutes ces recommandations professionnelles et disciplinaires, s'ajoutent des conditions de moralité. Ainsi, nul ne peut exercer les fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire s'il ne satisfait pas à des conditions de moralité, et si les mentions inscrites à son bulletin n° 2 de son casier judiciaire ne sont pas compatibles avec l'exercice de ces fonctions[1206].

[1201] Ph. Delebecque, op.cit, n° 327.
[1202] Ibid.
[1203] Ibid.
[1204] Art. L. 5523-2, C. des transports.
[1205] Ibid., art. L. 5524-1.
[1206] Ibid., art. L. 5521-2.

A un temps, le capitaine d'un navire battant pavillon français devait avoir la nationalité française. Aujourd'hui, sous la pression de certains européistes, cette condition n'est plus requise, et ce, depuis la loi du 6 novembre 2008. Le nouveau texte prévoit désormais que le « capitaine ou l'officier chargé de sa suppléance soient ressortissants d'un Etat membre de l'union européenne (UE), de l'association européenne de libre échange (AELE), de la confédération suisse, ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail[1207].

c) Différentes attributions du capitaine

360. Le capitaine a de nombreuses attributions : techniques, commerciales, publique, voire, judiciaires. Le capitaine n'est pas seulement un spécialiste de la navigation, il assume aussi un rôle de représentant de l'armateur dans l'expédition et compte tenu des pouvoirs qu'il détient en sa qualité de chef de bord.

361. **Attributions techniques**. Les attributions techniques du capitaine sont relativement récentes, qu'il s'agisse de navigation, de communication, de règlements et de procédures à suivre[1208]. De manière générale, le capitaine est responsable de la conduite du navire, de la sécurité à bord et de l'organisation du travail à bord.

- Chargé de conduire le navire pendant le voyage, sauf empêchement, le capitaine prend seul la décision d'appareillage[1209].

La directive communautaire du 27 juin 2002 a bien prévu que les autorités maritimes puissent interdire l'appareillage en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, mais réserve la décision du capitaine[1210]. Une fois l'appareillage effectué, le capitaine n'est pas nécessaire qu'il soit présent en permanence à son poste de commandement[1211].

[1207] Art. L. 5522-1, C. des transports.
[1208] Cf. Commandant Adrillon, Bull. Académie de Marine, 2012-2013, n° 3, p. 17.
[1209] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 288.
[1210] Ibid.
[1211] V. décret du 21 novembre 1986, JO, 27 nov. 1986.

La conduite du navire est une obligation personnelle, qu'elle soit à l'entrée ou à la sortie des ports, rades, canaux et rivières[1212]. La présence, même réglementaire, d'un pilote à bord ne fait pas cesser cette obligation[1213].

Le capitaine doit exécuter le voyage prévu et commandé par l'armateur dans les conditions fixées par celui-ci : il ne peut ni dérouter, ni relâcher, sauf cas de force majeure[1214]. Toutes ces obligations sont sanctionnées pénalement. L'abandon en mer notamment, lui crée des obligations précises : il doit organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers, quitter le bord le dernier, en emportant avec lui l'argent, les marchandises précieuses et le livre de bord[1215], étant précisé qu'en cas de perte du navire, l'autorité du capitaine continue à s'exercer à l'égard des membres de l'équipage et des marins embarqués en qualité de passagers jusqu'à ce qu'ils aient pu être confiés à l'autorité compétente[1216].

Le capitaine tient régulièrement le journal de bord, le journal de mer et le livre de bord qui font foi jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés[1217]. Le journal de mer est côté et paraphé par le président du tribunal de commerce[1218]. Quant au journal de mer, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, contient la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise[1219]. Les inscriptions en sont opérées jour par jour et sans blanc. Elles sont signées chaque jour par le capitaine[1220].

- Chargé de la sécurité de la navigation, le code ISM a renforcé, à la fois, sa responsabilité et ses pouvoirs.

Dans son article 5-1, le code ISM énonce que c'est au capitaine qu'il appartient de mettre en œuvre la politique de l'armateur en matière de sécurité, comme de donner tous ordres et consignes appropriés. Et d'ajouter, dans le même article, alinéa 2, que l'armateur doit bien préciser, dans son système de gestion de la sécurité, que l'autorité supérieure appartient en la matière, au capitaine, et que c'est celui-ci qui a la responsabilité de prendre toutes décisions nécessaires. En France, l'article 7 du

[1212] Art. 9, al. 1, D. du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes.
[1213] Ibid., art. 9, al. 2.
[1214] Ph. Delebecque, op.cit, n° 331.
[1215] Ibid.
[1216] Art. L. 5531-3, C. des transports.
[1217] Ibid., art. L. 5412-7.
[1218] Art. 6, D. du 19 juin, op.cit.
[1219] Ibid.
[1220] Ibid.

décret du 19 juin 1969, obligeait le capitaine de veiller à l'exécution des visites imposées par les règlements. Le code des transports, quant à lui, indique que le capitaine est garant de la sécurité du navire et de son équipage, ainsi que de la protection de l'environnement et de la sureté (art. L. 5612-3, al. 3). Enfin, une veille visuelle et auditive appropriée en toute circonstance, est assurée en permanence à bord du navire en vue de prévenir tout risque d'accident maritime (art. L. 5522-4). Cette obligation pèse avant tout pour l'armateur, mais ne peut être mise en œuvre pratiquement que par le capitaine[1221].

- Chargé d'organiser le travail à bord, le capitaine a longtemps déterminé les conditions dans lesquelles le marin qui n'était pas de service pouvait descendre à terre.

Depuis 2013 (cf. art. L. 5544-14), le marin a le droit de descendre à terre, en escale ou lors de séjours prolongés au mouillage, sous réserve des exigences du services ou de sécurité , déterminés par le capitaine. Ce dernier peut toujours exiger du marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes présentes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer (art. L. 5544-13). Dans ce cas, le capitaine peut suspendre l'organisation habituelle des horaires de travail et de repos, et exiger d'un marin qu'il travaille pendant le temps nécessaire pour faire face à ces circonstances[1222]. Lorsque ces circonstances ont cessé, le capitaine attribue au marin qui a fourni un tel travail, un repos d'une durée équivalente, les conditions dans lesquelles ce repos est pris, tenant compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

362. **Attributions commerciales**. Les fonctions commerciales du capitaine étaient très importantes sous le régime du code de commerce où il choisissait non seulement l'équipage, mais était concerné par les marchandises, signant les connaissements, constatant leur chargement à bord, et étant personnellement tenu de les délivrer en bon état, pouvant même aller jusqu' à vendre le navire devenu innavigable.

Aujourd'hui, le capitaine n'exerce pas ces fonctions. Ce changement est intervenu surtout par le développement des lignes régulières (liners) et des agences :

[1221] Ph. Delebecque, op.cit, n° 332.
[1222] Ibid.

ce sont désormais les agents ou les consignataires qui représentent commercialement l'armateur. Toutefois, le capitaine conserve certaines attributions commerciales, quoi qu'elles soient limitées dans l'espace.

Ainsi, hors des lieux où l'armateur a son principal établissent ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de son expédition[1223] (achat de carburant, réparation du navire). Il peut même prendre d'autres engagements dépassant la simple satisfaction desdits besoins normaux (remplacement d'un moteur, par exemple)[1224], mais seulement en vertu d'un mandat express de l'armateur, ou en cas de communication impossible avec lui, avec l'autorisation du tribunal compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire[1225]. Il peut même, hors des lieux où l'armateur établit son principal établissement ou une succursale, et en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs[1226]. Conservation des droits de l'armateur, le capitaine peut prendre la décision de mettre le navire en avarie commune[1227]. Conservation des droits du chargeur, c'est au capitaine de faire vendre lors d'une escale, une cargaison de fruits en grave danger de détérioration[1228]. Dans ces conditions, le capitaine demeure toutefois un simple mandataire de l'armateur, lequel est, quant à lui, réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs[1229].

363. **Attributions publiques**. Le capitaine est d'abord, un officier d'état civil. A ce titre, il peut dresser tout acte de naissance (C. civ., art. 59) ou de décès en mer (art. 86). En revanche, il n'est pas habilité à célébrer un mariage, mais il est compétent pour recevoir les testaments des personnes présentes à bord (art. 988).

Il a ensuite un pouvoir disciplinaire : le capitaine a sur toutes les personnes présentes à bord, peu importe la nationalité, l'autorité que justifient le maintient de l'ordre, la sureté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise (art. L. 5531-1, al. 1, C. des transports). Le texte ajoute qu'il peut, en tant que dépositaire de l'autorité

[1223] Art. L. 5412-3, C. des transports.
[1224] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 289.
[1225] Art. L. 5412-4, op.cit.
[1226] Ibid., art. L. 5412-5, al. 1.
[1227] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 289.
[1228] Ibid.
[1229] Art. L. 5412-5, al. 2, op.cit.

publique, employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et appropriés au but poursuivi.

Enfin, le capitaine est un officier de police judiciaire. Lorsqu'il a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une tentative de crime ou de délit commis à bord du navire battant pavillon français, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au *premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale*. Les articles 55, 56, 59, 66 et les trois premiers alinéas de l'article 76 du même code sont applicables[1230]. Les pouvoirs d'enquête de flagrance visés au présent article s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement. Les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline. Celui-ci en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 20 (cpp) qui peut ordonner le déroutement du navire[1231]. Si la première escale du navire a lieu dans un port français, le capitaine transmet sans délai, au procureur de la République, et par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité, les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 20 (cpp)[1232]. Il en adresse une copie à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe ce port ou le port d'immatriculation. Si la première escale du navire a lieu dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. Celle-ci se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et, le cas échéant, vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. Elle peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 20[1233]. Si l'autorité consulaire estime nécessaire de prendre une mesure de consignation, elle en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 20 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement[1234]. L'autorité consulaire transmet ensuite le dossier de la procédure par

[1230] Art. 30, Loi 2008-324 du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires.
[1231] Ibid.
[1232] Ibid., art. 30-1.
[1233] Ibid., art. 30-2.
[1234] Ibid.

tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi.

364. Lorsque le crime, le délit ou leur tentative, a été commis hors du territoire de la République par le capitaine ou avec sa complicité, à bord d'un navire battant pavillon français, l'autorité consulaire, ou à défaut, le commandant d'un bâtiment de l'Etat présent sur les lieux effectue, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, une enquête. Si l'autorité consulaire l'estime nécessaire, elle prend si possible avec l'accord de l'exploitant du navire, les mesures utiles afin de pourvoir au remplacement du capitaine[1235]. Elle en informe le Directeur interrégional de la mer du port d'immatriculation du navire[1236].

365. **Attribution judiciaires**. En droit classique, il était admis que le capitaine pouvait plaider pour le compte de l'armateur, soit en demande ou en défense[1237]. La règle, pourtant contraire à un principe français qui veut que « Nul en France ne plaide par procuration »[1238], a été reprise par des dispositions de certains textes étrangers (art. 10.1.10, al. 2, C. malgache ; art. 509, C. portugais ; art. 309, C. italien). Une jurisprudence de 1875[1239] avait admis le pouvoir de représentation du capitaine sans même distinguer si les engagements mis en cause dans les litiges avaient été pris par l'armateur ou par le capitaine, en vertu de ses pouvoirs. La règle a été maintenue jusqu'en 1950[1240]. L'article 10 du décret du 19 juin 1969 sur l'armement, quant à lui, dispose, je cite : « le capitaine peut recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur ». Si les textes admettent que le capitaine puisse recevoir tous actes judiciaires et extrajudiciaires pour l'armateur, il ne peut agir comme demandeur pour le compte de l'armateur[1241]. Ainsi, une jurisprudence de 1984 a refusé à un skipper de toute attribution de représentation judiciaire[1242]. Il en serait toutefois autrement en cas d'urgence, pour des mesures conservatoires, eu égard aux dispositions de l'article 8 de la loi du 3 janvier 1969

[1235] Ph. Delebecque, op.cit, n° 335.
[1236] Ibid.
[1237] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 290.
[1238] Ph. Delebecque, op.cit, n° 337.
[1239] Req. 10 août 1875, S. 1876, 1, 117.
[1240] Com. 26 juin 1950, DMF 1950. 587.
[1241] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 290.
[1242] Aix-en-Provence, 2 mars 1984, voilier phantom, DMF 1985. 750.

relative à l'armement et aux ventes maritimes, ou à l'article L. 5412-5 du code des transports.

d) Responsabilité du capitaine

366. **Evolution**. Selon l'arrêt Lamoricière[1243] (DMF 1951. 429 ; D. 1951. 717, note G. Ripert), le capitaine est considéré comme un préposé de l'armateur au sens de l'article 1384, alinéa 5 du code civil[1244]. Malgré les critiques, notamment celles du Doyen Chauveau[1245], la règle a été depuis, admise. Elle est aujourd'hui étendue car elle s'applique non seulement aux salariés et fonctionnaires modestes, mais aussi aux salariés agissant en toute indépendance et assumant les plus hautes responsabilités, tel un chirurgien des hôpitaux[1246]. L'arrêt Costedoat en a fait application en posant le principe selon lequel « n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers, le préposé qui agi sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par le commettant »[1247]. La jurisprudence Costedoat s'appliquait jusqu'en 2002 où d'autres Cours refusaient l'immunité aux préposés[1248]. En 2004, deux décisions ont été rendues en faveur de la jurisprudence Costedoat, puis infirmées en 2007. Cette dernière, en l'espèce, le 13 mars 2007 (navire La Normandie, DMF 2007. 888, obs. Bonassies), la Cour de cassation a refusé toute immunité à un capitaine « auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 123-3, alinéa 4 du code pénal. Les auteurs contemporains du droit maritime français (Bonassies, Delebecque,…etc) souhaiteraient que l'affaire soit saisie afin que le capitaine retrouve son immunité, du moins, pour ce qui est de la responsabilité civile. Les nouveaux textes, en plus de la responsabilité civile, le capitaine est responsable pénalement, voire disciplinairement.

[1243] Dans cet arrêt, concernant le naufrage en Méditerrané, en janvier 1942 du paquebot Lamoricière, la Cour de cassation, observant que l'article 1384 du code civil s'appliquait aux navires, avait décidé que c'était l'armateur qui avait la garde du navire, et non le capitaine, et ce, malgré le pouvoir de direction dont il disposait à bord, restait le préposait de l'armateur.
[1244] V. aussi : Civ. 2e, 23 janv. 1959 ; Bull. Civ. II, n° 80, DMF 1959. 577, obs. Rodière ; Crim. 9 mai 2007, DMF 2007. 939, obs. Ph. Delebecque et A. Montas.
[1245] Cet auteur ne pouvait accepter une théorie qui aboutissait « à placer sur le même pied un capitaine de navire et une femme de ménage ».
[1246] Cass. Crim., 5 mars 1992, Rev. drim. droit. civ. 1993. 137.
[1247] Cass., ass. Plén., 25 févr. 2000, D. 2000. 673 ; Dalloz 2000, som. 467, obs. Ph. Delebecque et Jurisprudence 673, obs. Ph Brun ; semaine juridique 2000. II.10295, concl. R. Kessous et note M. Billiau ; P. Bonassies, DMF 2000, HS n° 5 à -n° 25.
[1248] Pour plus de précisions, v. Bonassies, Traité, n° 296.

367. **Responsabilité civile du capitaine.** L'article 221 du code de commerce énonçait que « tout capitaine est responsable de ses fautes, mêmes légères, dans l'exercice de ses fonctions ». La règle, déjà sévère à l'époque de sa promulgation, est devenue d'une rigueur excessive dans la vie maritime contemporaine, où l'erreur légère d'un capitaine est susceptible d'entrainer des dommages considérables. La doctrine l'a critiquée et a proposé de faire bénéficier au capitaine, sauf faute grave, une immunité de fonction[1249]. Malgré cela, le législateur de 1969 a, semble, maintenu la règle traditionnelle. Aux termes de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969, le « capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions ». Heureusement pour la doctrine, la règle était d'une utilité rare, et ce, pour des raisons diverses[1250] (disproportion entre la faute éventuelle et le dommage ; solidarité de la communauté maritime qui fait que, l'armateur qui, hors faute intentionnelle, mettrait en cause la responsabilité du capitaine, serait mis au banc de la société maritime).

La responsabilité civile du capitaine telle que décrite ci-dessus, a été renouvelée par la jurisprudence costedoat, qui avait accordé au capitaine, en tant que préposé, une immunité lorsqu'il agissait dans la limite de ses fonctions (supra, n° 366)[1251], immunité qui a été infirmée, comme nous l'avons relevé, en 2007 (supra, n° 366). Cette nouvelle jurisprudence qui fait que le capitaine ne bénéficie pas d'immunité lorsqu'il agit dans la limite de ses fonctions, est d'une application constante. La règle est bien reprise dans le code des transports, article L. 5412-2, alinéa 2, qui dispose que le « capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions ». Cette responsabilité est d'autant plus contractuelle, envers l'armateur[1252], que délictuelle, envers les tiers. En cas de dommages causés lors d'une opération de transport, le capitaine bénéficie de la limitation de responsabilité du transporteur, sauf faute inexcusable[1253]. Sa responsabilité est engagée lorsqu'il commet une faute qualifiée au sens de l'article 121-3, alinéa 4 du code pénal[1254]. Cette décision a été censurée par la Cour de cassation, au motif que la « faute qualifiée de nautique », alors même qu'aucune faute personnelle n'a été imputée au capitaine, étant considérée comme exclusive des dommages. La

[1249] R. Garron, La responsabilité du capitaine, thèse, Aix-en-Provence 1966.
[1250] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 294.
[1251] Pour plus d'informations, v. Bonassies, Traité, n° 296.
[1252] Cette responsabilité est assez rarement envisagée, mais le capitaine engage sa responsabilité contractuelle lorsqu'il manque à l'une de ses obligations.
[1253] Com. 20 mai 1997, Bull. civ. IV, n° 142.
[1254] Crim. 13 mars 2007, DMF 2007. 881, obs. Bonassies.

question était de savoir si le capitaine pouvait cependant être condamné sur le plan délictuel, en la seule qualité de représentant du transporteur. La Cour de cassation ne l'a pas admis, en considérant qu'une telle condamnation induisait celle du transporteur, alors que celle-ci était nécessairement exclue, compte tenu du cas excepté retenu[1255]. A l'égard de son armateur, le capitaine, en tant que salarié, n'engage sa responsabilité qu'en cas de faute lourde[1256].

368. **Responsabilité pénale du capitaine**. Les fonctions ambivalentes du capitaine expliquent aussi l'originalité de sa responsabilité[1257]. la responsabilité pénale du capitaine est lourde et singulière[1258].

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer, en danger de se perdre (art. L. 5262-2, C. des transports)[1259]. Cette responsabilité est personnelle et ne peut rejaillir sur le propriétaire du navire, à moins d'une intervention effective et directe du propriétaire (art. L. 5262-3, C. des transports). En cas de manquement à cette obligation, la peine est lourde : deux ans d'emprisonnement et 3 750 euros d'amende (art. 5262-5). La jurisprudence en a fait application aux cas de blessures involontaires[1260], d'homicide involontaire[1261], de la mise en danger de la vie d'autrui[1262], de défaut de transmission d'information relative à la sécurité[1263], ou encore en cas de non-respect des prescriptions de sécurité[1264].

De même, le capitaine ne peut, sous peine de sanction pénale (2 ans d'emprisonnement), avant d'abandonner son navire, négliger d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison (art. L.5263-3).

[1255] Cass. Com. 17 févr. 2015, aff. Windsong, n° 13-25.662, DMF 2015. 536, obs. A. Lemarié et F. Preux ; DMF 2015, HS 19, n° 48.
[1256] Soc. 18 janv. 2011, Bull. civ. V, n° 25, D. 2012. 902, concl. Porta ; RTD 2011. 154, obs. Lyon-Caen ; Soc. 2011. 462, note Chaumette, DMF 2011. 321.
[1257] S. Lootgieter, La responsabilité du capitaine, Bull. Académie de Marine, 2012-2013, n° 3, p. 17.
[1258] Crim. 2 sept. 2005, DMF 2007, HS 11, n° 38.
[1259] Rennes, 25 janv. 2005, DMF 2006. 488, obs. Chaumette.
[1260] Crim. 20 sept. 2005, DMF 2006, HS n° 32.
[1261] Crim. 13 mars 2007, DMF 2007. 893, obs. Montas
[1262] Crim. 11 févr. 1998, Bull.crim. n° 57, RSC 1998. 454, obs. Mayaud.
[1263] Crim. 28 oct. 2010, DMF 2011, HS n° 42.
[1264] Crim. 28 nov. 2000, DMF 2001. 889, obs. Chaumette.

369. **Responsabilité environnementale du capitaine**. La protection de l'environnement est régie essentiellement par la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, modifiée par le protocole du 17 février 1978, connue sous le nom de MAPROL 73/78 (marine pollution, en anglais). En France, le droit de la pollution marine a fait récemment l'objet de profondes modifications, insérées dans une loi de 3 mai 2001, elle-même modifiée par une loi du 9 mars 2004 (DMF 2004. 324), et plus récemment par la loi 2008-757 du 2 août 2008. Ces dispositions sont aujourd'hui insérées dans le code de l'environnement, articles L. 218-10 à L. 218-24. Ces textes prévoient d'abord une procédure spécifique, attribuant compétence exclusive à cinq juridictions (tribunaux de grande instance), Le Havre, Brest, Marseille, Fort-de-France et St-Denis de la Réunion, l'idée étant de spécialiser les magistrats de ces juridictions[1265]. Les textes prévoient de lourdes peines. Ils sanctionnent d'abord, le capitaine coupable de rejet de substance polluante, en infraction à la convention de MAPROL, une peine de 50 000 euros d'amende[1266]. Le même texte ajoute qu'en cas de récidive, les peines sont portées à un an de prison et 100 000 euros d'amende. Le capitaine est ensuite sanctionné pour tout fait de pollution volontaire, la sanction pouvant aller jusqu'à dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende (art. L. 218-12, C. de l'environnement). Sont aussi sanctionnés les faits de pollution involontaires, dès qu'il y a infraction aux règles de MAPROL, la peine étant de deux ans d'emprisonnement et 200 000 euros d'amende, et pouvant être portée à cinq ans d'emprisonnement et 7,5 millions d'euros d'amende si l'incident qui a causé la pollution est la conséquence d'une « violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi du règlement », et à une amende de même montant si l'incident a pour conséquence « un dommage irréversible ou d'une particulière gravité ». Enfin, l'article L. 218-22 du même code énonce que lorsqu'un rejet a été commis au-delà de la mer territoriale, seules les peines d'amende peuvent être prononcées. Les tribunaux ne sont jamais allés jusqu'au maximum des peines prévues par les textes[1267], maximum dont la légalité constitutionnelle serait contestable s'il était appliqué. Pour autant, la répression s'est fortement accrue. Les tribunaux infligent des peines de prison (avec sursis), assorties

[1265] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 298.
[1266] Art. L. 218-11, C. de l'environnement.
[1267] Bonassies et Scapel, op.cit.

d'amendes pouvant aller jusqu'à 2 millions d'euros (Brest, 1er juillet 2009), et souvent accompagnées de dommages-et-intérêts accordés aux parties civiles[1268]. La preuve insuffisante écarte toute incrimination[1269]. Par ailleurs, il est prévu que l'amende pourra être mise en tout ou en partie à la charge de l'armateur, et les tribunaux ne se privent pas d'user de cette faculté, en imposant à ce dernier le paiement de 90% ou plus de l'amende[1270]. Il reste que la part de l'amende incombant au capitaine demeure importante, pouvant atteindre 50 000 euros[1271].

(2) Consignataire du navire[1272]

370. Le consignataire du navire est un représentant de l'armateur pour un navire donné[1273]. Il est généralement choisi par l'armateur. Dans ce cas, il agit comme mandataire salarié de l'armateur[1274]. Il peut être choisi par le capitaine, quoi que la chose soit devenue rare, on verra en lui un mandataire substitué, et l'armateur pourrait donc agir directement contre lui[1275]. Qu'il ait choisi par l'armateur ou par le capitaine, le consignataire effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas[1276]. Mandataire de l'armateur, le consignataire peut à la fois agir dans l'intérêt de la cargaison. L'on admet qu'il puisse avoir un double mandat[1277], ce qui n'est pas sans entrainer des conflits d'intérêts, à moins que ce deuxième mandat soit explicite[1278] . Le consignataire est habilité à représenter l'armateur sur le plan judiciaire. A ce titre, les actions judiciaires et extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiées au consignataire[1279]. Le rôle du consignataire est né du souci d'assurer

[1268] Brest, 1er juil. 2009, navires Al Esroa et Valentia, Journal de la marine marchande, 10 juil. 2009 ; Marseille, 6 sept. 2004, DMF 2005. 232 (12 mois d'emprisonnement avec sursis et 500 000 euros d'amende).
[1269] Paris, 23 mars 2005, navire Le Provence, DMF 2005. 596, obs. B. Bouloc ; Brest, 29 mars 2005, navire Atlantic Hero, DMF 2005. 618, obs. B. Bouloc.
[1270] Bonassies et Scapel, op.cit, n° 289.
[1271] Ibid.
[1272] P. Pestel-Debord et J. Baunaud, L'agent consignataire de navires en France, Aspects économiques et juridiques, 1983, L'antenne transport, édit ; J. Baunaud, Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français, DMF 2001.1041.
[1273] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 646.
[1274] Art. L. 5413-1, C. des transports.
[1275] C. civ., art. 1994, al 2 ; Montpelier, 17 févr. 1960, DMF 1960. 538.
[1276] Art. L. 5413-1, op.cit.
[1277] Rouen, 13 mai 1982, DMF 1983. 167, obs. A. Vialrd, et sur pourvoi, Com. 10 mai 1984, Bull. civ. IV, n° 153, DMF 1985. 396.
[1278] Com. 16 mai 1960, DMF 1960. 523.
[1279] Art. 18, D. 19 juin 1969 sur l'armement, op.cit.

une rotation plus rapide du navire. Dans le code de commerce, c'est le capitaine qui assurait cette représentation, mais actuellement, les navires passent plus de temps dans les ports, pour que les destinataires puissent accomplir les formalités nécessaires pour enlever leurs marchandises. Pour le même souci d'une rotation rapide du navire, le capitaine remet toute la cargaison au consignataire, qui se charge du reste jusqu'à la livraison. L'on comprend l'importance du consignataire pour l'armateur, sauf que le développement du transport maritime, principalement, le passage du tramping aux lignes régulières (liners), a amoindri le rôle du consignataire du navire. Aujourd'hui, partout où le navire opère régulièrement et où le trafic est important, généralement, l'armateur y installe une succursale ou un agent maritime, qui assure une représentation permanente de l'armateur. Le consignataire se trouve exercer là où l'armateur n'a ni succursale, ni agent maritime permanent. Pour autant, le consignataire de navire ne conserve pas une fonction de moindre importance : il reçoit des mains du capitaine l'ensemble de la cargaison. Il la soigne jusqu'à sa livraison et son enlèvement par les destinataires, recouvre le fret dû et conserve les droits de l'armateur, notamment en exerçant, au besoin, le privilège du transporteur[1280]. Il exerce ainsi les attributions commerciales qui, traditionnellement, incombent au capitaine à l'arrivée[1281]. Le consignataire est généralement rémunéré par un droit de commission au pourcentage, calculé sur le fret[1282]. Mandataire de l'armateur et non préposé, il est personnellement responsable.

371. **Responsabilité du consignataire**. A l'égard de l'armateur, deux situations peuvent être distinguées :

- En tant que mandataire salarié**,** le consignataire est responsable dans les conditions du droit commun, c'est-à-dire, que sa responsabilité n'est engagée qu'en cas de faute personnelle (art. L. 5413-2, al. 2, C. des transports). Cette faute doit être prouvée[1283].
- Lorsqu'il agit comme dépositaire ou manutentionnaire de la marchandise, il est responsable au même titre qu'un entrepreneur de manutention (supra, n° 327).

[1280] Ph. Delebecque, op.cit, n°592.
[1281] Ibid.
[1282] Ibid.
[1283] Com. 7 avr. 2004, DMF 2004. 1034, obs. Pestel-Debord ; sentence CAMP n° 1190 du 19 janv. 2012.

A l'égard des tiers, sa responsabilité n'est pas engagée, à moins qu'il n'ait commis une faute personnelle de nature délictuelle dans l'exercice de sa mission[1284]. La solution vaut également pour les *penitus extranei*[1285].

(3) Agent commercial de l'armateur

372. Les dispositions relatives à l'agent commercial sont définies par le code de commerce, articles L. 134-1 et suivants. L'agent commercial est un représentant permanent de l'armateur. Il est généralement établit dans les grands ports, où le navire opère régulièrement, et où le trafic est important. Représentant de l'armateur, ses fonctions sont très importantes : équipement du navire, recrutement de l'équipage, conclusion de divers contrats d'assurances et de transports, réception des marchandises au départ et livraison à l'arrivée, etc. On l'appelle parfois commis succursaliste ou agent maritime[1286]. C'est parfois, en fait et en droit, un simple préposé terrestre de l'armateur[1287].

L'agent commercial n'est exclusif, et peut, même sans autorisation, accepter la représentation de nouveaux mandants, sauf à concurrencer l'un de ses anciens mandants (art. L. 134-3, C. de commerce). Dans ce dernier cas, l'agent commercial doit avoir l'aval de son mandant.

373. **Responsabilité de l'agent commercial**. Représentant de l'armateur, l'agent commercial n'est responsable personnellement que dans les conditions du droit commun, responsabilité d'un simple préposé (supra, n° 366).

374. **Révocation**. Ici, la question s'est posée de savoir si en cas de cessation de contrat avec son mandant, l'agent commercial aurait droit à une indemnité. A cette question, la réponse est affirmative : l'agent commercial bénéficie d'un statut impératif, qui lui permet, en cas de cessation de contrat, de bénéficier d'une indemnité qui peut être substantielle (qui représente généralement deux années de commission)[1288]. Lorsque le contrat est régi par le droit français, les dispositions du

[1284] Aix-en-Provence, 2 juil. 1986, DMF 1998. 693.
[1285] Ibid., 15 oct. 1980, DMF 1981. 332.
[1286] Ph. Delebecque, op.cit, n° 594.
[1287] Ibid.
[1288] Ph. Delebecque, op.cit, n° 595.

code de commerce s'appliquent. Si le contrat a une dimension internationale, ce qui est souvent le cas, la solution vient du droit international privé.

(4) Ship planner[1289]

375. **Evolution**. Le développement de la conteneurisation et l'accroissement des échanges commerciaux par mer ont apporté de nombreuses innovations techniques dans le déplacement des marchandises et engendré des modifications dans l'organisation du travail au sein d'une compagnie de ligne régulière, ainsi qu'à bord des navires. Les avantages sont nombreux : protection des marchandises, standardisation des moyens de manutention portuaire, devenus plus performants et plus rapides, etc. Ces évolutions, permettant l' augmentation de la capacité des navires et du volume de leurs cargaisons, ainsi que l'accumulation des réglementations nouvelles, ont crée des flux d'informations plus importantes et complexes entre les navires et les différents acteurs concernés. Cette tendance implique le recours à l'informatique et à de nouveaux modes d'organisation, tant à bord qu'à terre. La multiplication des exigences, fait que le commandant et le second capitaine ne peuvent pas assurer leurs rôles (coordination des opérations commerciales et des actions de différents acteurs concernés : chargeurs, transitaires, agents maritimes, consignataires, manutentionnaires, etc.) lors des escales de leur navire, et ce, malgré l'apparition des systèmes modernes de calcul ou d'aide à la décision. Dans ces conditions, est apparu le ship-planner, non pas pour remplacer le commandant ou le second capitaine, mais au contraire, pour leur apporter un appui afin que ceux-ci pussent satisfaire aux exigences de la ligne régulière conteneurisée : ponctualité, rapidité, fiabilité, optimisations de capacités, tout en respectant les contraintes nautiques, techniques et réglementaires. Les missions du ship-planner sont louables et nombreux.

376. **Missions du ship-planner.** Ses missions sont de plus haute importance, et peuvent être résumées ainsi :

- Planification des horaires

[1289] M. Le Luyer, Gazette de la CAMP, automne 2005, n° 8 ; Ph. Delebecque, op.cit, n° 591.

Le ship-planner établit les horaires des navires à partir d'un schéma du service régulier défini par la direction de la ligne : ports desservis, nombre et type de navires, fréquence des escales dans chaque port, « fenêtre » de mise à quai prioritaire, connexion avec d'autres services pour recevoir ou faire suivre des conteneurs à transborder en provenance ou vers d'autres destinations, etc.

Ces horaires peuvent être aménagés pour tenir compte des circonstances diverses (mauvais temps, marée, jours fériés, grève, retard, événement politique, etc.), ce qui nécessite que le ship-planner suive du jour au jour le déroulement du voyage, tant au port qu'à la mer, en étroite relation avec le commandant et les agents portuaires.

- Gestion et optimisation des allocations

La capacité du navire, définie en équivalent vingt pieds (EVP), est distribuée pour chaque voyage entre les ports (selon des contraintes nautiques et des considérations économiques : contribution au résultat de la ligne) après avoir été, le cas échéant, répartie entre les partenaires (dans le cadre de contrat de type v.s.a. qui ont pour objet de partager la capacité des navires mis en commun entre différents partenaires signataires) : il s'agit pour chaque partenaire de fixer en nombre d'EVP les objectifs de chacun de ses agents portuaires pour le nombre de réservations (booking) à respecter.

- Consolidation des réservations et suivi du remplissage des navires

Ces deux missions sont essentielles pour optimiser la capacité du navire selon une procédure stricte (fixation des objectifs de chargement, dates de clôture des réservations, fiabilité des informations) qui permet d'être réactif quand il s'avère nécessaire, pour atteindre l'objectif de remplissage à 100%, de modifier la répartition des allocations entre les ports pour capter davantage des marchandises. Cela consiste à collecter les informations sur les réservations et les prévisions de chargement dans chaque port, auprès des agents et des services commerciaux.

- Préparation des plans de chargement et d'escales

Grâce à des nouveaux moyens d'aide à la décision, et en relation étroite avec le manutentionnaire qui contrôle la mise à disposition des engins de manutention, le ship-planner prépare pour chaque escale le scénario des opérations de manutention, ainsi qu'un plan final de chargement qu'il soumet ensuite au commandant, ce dernier gardant le contrôle et la responsabilité de la navigabilité de son navire.

Ce travail préparatoire, établit pour chaque port un plan de chargement du navire, équilibrant les moyens de manutention (nombre de portiques disponibles pour le navire) et les différentes destinations sur les cales et la pontée du navire, tout en satisfaisant les contraintes techniques, notamment, les limites de poids par pile de conteneurs ou la réglementation en matière d'arrimage des marchandises dangereuses.

Selon le logiciel utilisé par le ship-planner, celui-ci peut également effectuer les calculs de stabilité, de contraintes des coques, des tirants d'eau, en gérant l'état des ballasts, pour être ensuite soumis à l'approbation du commandant.

B) Agent de l'armement (droit comorien)

377. La loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes ne connaissait que le capitaine et le consignataire du navire. Le nouveau texte, le CMMC, traite en plus, l'agent commercial. Entre la pratique et les définitions données par les textes (consignataires et agents maritimes), s'élèvent quelques difficultés. L'on présentera d'abord, les dispositions relatives au capitaine (1), ensuite, le consignataire du navire (2) et enfin, une analyse critique (3).

(1) Capitaine

378. En droit comorien, le capitaine est régi par les dispositions de la loi du 3 janvier 1969[1290] (art. 4 à 10) et celles du nouveau texte, en l'occurrence, le CMMC (art. 760 à 782). La loi n'a pas défini le capitaine. C'est le CMMC qui en prend soin, selon ses termes, le capitaine désigne « toute personne régulièrement investie du commandement d'un navire, et ce, peu importe le tonnage et l'affectation de celui-ci[1291] ». Le capitaine est désigné par le propriétaire, ou en cas d'affrètement, par l'armateur, selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affréteur[1292]. Le capitaine est seul juge de la conduite des expéditions et des décisions à prendre, même s'il requiert l'avis de certains officiers du bord dans certaines

[1290] Loi n° 69-8 du 3 janv. 1969, relative à l'armement et aux ventes maritimes.
[12911291] Art. 760, CMMC.
[1292] Loi, art. 4.

circonstances[1293]. Il est marin au sens de l'article 468 du CMMC, et à ce titre, satisfait aux exigences d'accès à la profession ci-dessous (infra, n° 379). Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition hors des lieux où l'armateur détient son principal établissement ou une succursale. A cet effet, il peut engager sa responsabilité. Ci-dessous, l'on rendra compte des exigences requises pour accéder à la fonction du capitaine (a), les différentes fonctions du capitaine (b), ainsi que sa responsabilité (c).

a) Conditions requises pour être capitaine

379. Pour avoir accès au commandement d'un navire battant pavillon comorien, le capitaine doit répondre aux conditions suivantes[1294] :

- Avoir la nationalité comorienne ;
- Etre âgé de 18 ans, au moins ;
- Etre apte physiquement. Cette aptitude est sanctionnée par un certificat médical délivré après une visite médicale satisfaisante ;
- Avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires ;
- Avoir un casier judiciaire vierge ;
- Posséder le diplôme requis exigé par le règlement en vigueur[1295].
    1. Diplôme de capitaine au long cours, pour le capitaine et le second, à bord d'un navire dont la jauge brute est supérieure à trois milles (3000) ;
    2. Diplôme de capitaine de la navigation maritime, pour le capitaine et second, à bord des navires dont la jauge est inférieure à trois milles ;
    3. Diplôme de capitaine côtier, pour le capitaine et second, à bord de navires dont la jauge est inférieure à cinq cents.

[1293] Abandon du navire en mer ; évacuation du navire ; jet à la mer de la cargaison ; consommation à bord de toute ou partie de la cargaison, pour défaut de victuailles, combustible, carburant et autres avitaillement indispensables ; emprunt ou vente de la cargaison dans les cas prévus à l'article 766 CMMC.
[1294] Art. 469, CMMC.
[1295] Ibid., art. 479.

b) Fonctions du capitaine

380. Le capitaine exerce des fonctions administratives et disciplinaires, des fonctions nautiques et des fonctions commerciales.

- **Fonctions administratives et disciplinaires**.

1. La tenue du journal de bord[1296]. Le capitaine rédige, ou fait rédiger sous son contrôle, le journal de bord qui doit être côté et paraphé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) et mentionné, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage :

- Les ordres du capitaine concernant la navigation et la police du bord ;
- La relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise ;
- Les mesures de discipline ordonnées et les punitions infligées à défaut du livre de discipline ;
- Les résolutions prises pendant le voyage.

Les inscriptions sont opérées jour par jour et sans blancs. Elles sont signées chaque jour par le capitaine.

2. Consultation de l'équipage[1297]. Le capitaine est tenu de recueillir les avis des autres officiers du navire et des deux plus anciens maitres ou hommes d'équipages dans les cas suivant :

- Abandon du navire en mer ;
- évacuation du navire ;
- jet à la mer de la cargaison ;
- consommation à bord de toute ou partie de la cargaison, pour défaut de victuailles, combustible, carburant et autres avitaillement indispensables ; emprunt ou vente de la cargaison dans les cas prévus à l'article 764 CMMC.

Dans le cas d'extrême urgence, le capitaine pourra ne consulter que deux membres de son état-major. Dans tous les cas, cet avis n'oblige pas le capitaine, qui reste seul maitre des décisions.

Cet avis est à mettre au crédit du journal de bord, signé par les intéressés, sauf impossibilité de le faire.

[1296] Art. 763, CMMC.
[1297] Ibid., art. 764,

3. Officier d'Etat civil. En cours de voyage, lorsqu'un événement survient (naissance, décès,.. etc.), le capitaine, peut établir l'acte correspondant, si le service maritime compétent est dans l'impossibilité de délivrer un tel document[1298].

Outre ces missions administratives, le capitaine est maitre de la discipline à bord du navire.

- **Fonctions nautiques**.

1. Conduite du navire. Le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée, à la traversée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, ainsi qu'en toutes circonstances difficiles[1299]. Cette obligation est telle, que même la présence, quoi que réglementaire, d'un pilote à bord, ne la fait pas cesser[1300].

2. Visa du journal de bord et dépôt de rapport de mer. Vingt-quatre heures (24) après son arrivée, le capitaine doit viser son journal de bord et déposer le rapport de mer auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritime ou au consulat de l'Union des Comores[1301].

Si au cours du voyage, surviennent des événements extraordinaires ou de mer intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, le capitaine doit en faire un rapport circonstancié, dit, « rapport de mer », dès son entrée au premier port d'escale. Ce rapport doit être déposé pour affirmation en Union des Comores, au greffe de tout tribunal ou de section de tribunal, et à l'étranger, au consulat de l'Union des Comores, ou à défaut, au greffe du tribunal local compétent. Dans ce cas, le capitaine devra en outre, affirmer sous serrement devant le magistrat ou le consul compétent de la véracité du rapport et faire entendre en témoignage des membres de l'équipage et des passagers[1302]. A défaut de tribunal ou de consulat au lieu de débarquement, les dispositions susvisées peuvent être remplacées par une déclaration d'un notaire ou d'un autre officier public équivalent, et dont le capitaine conservera récépissé ou copie authentifiée.

[1298] Art. 766, CMMC.
[1299] Ibid., art. 769.
[1300] Ibid.
[1301] Ibid., art. 770.
[1302] Ibid.

- **Fonctions commerciales**.

1. Représentant de l'armateur. Cette représentation ne s'exerce pas partout, mais uniquement dans les lieux où l'armateur n'a ni son principal établissement, ni une succursale[1303]. Avec ce statut, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de son expédition[1304] (achat de carburant, réparation du navire). Il peut même prendre d'autres engagements dépassant la simple satisfaction desdits besoins normaux (remplacement d'un moteur, par exemple), mais seulement en vertu d'un mandat express de l'armateur, ou en cas de communication impossible avec lui, avec l'autorisation du tribunal compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire[1305]. Il peut même, hors des lieux où l'armateur établit son principal établissent ou une succursale, et en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs[1306]. Conservation des droits de l'armateur, le capitaine peut prendre la décision de mettre le navire en avarie commune. Conservation des droits du chargeur, c'est au capitaine de faire vendre lors d'une escale, une cargaison de fruits en grave danger de détérioration. Dans ces conditions, le capitaine demeure toutefois un simple mandataire de l'armateur, lequel est, quant à lui, réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs[1307].

c) Responsabilité du capitaine

381. Les textes comoriens disposent que « le capitaine est responsable de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions [1308]». Toute faute, implique même la faute légère. On ne le répétera pas assez que la mesure nous parait sévère, étant donné les difficultés que rencontre le capitaine et des risques de la mer dont il est exposé. Heureusement que le droit à la limitation lui est reconnu. Dans tous les cas, l'on suppose que la faute doit être prouvée. Cette responsabilité, nous semble, civile, pénale et environnementale. Elle peut être contractuelle ou extracontractuelle, même envers les *penitus extranei.*

[1303] Art. 6, Loi, 3 janv. 1969 ; art. 772, CMMC.
[1304] Ibid.
[1305] Ibid., Loi, art. 7 ; art. 776 § 2, CMMC.
[1306] Ibid., Loi, art. 8 ; art. 774
[1307] Ibid.
[1308] Ibid., Loi, art. 5 ; art. 765.

(2) Consignataire du navire

382. **plan**. Aux Comores, les activités maritimes sont concentrées dans les ports de Mitsamudu (Anjouan) et le port de Moroni (Grande-Comores). En grande Comores, hormis les navires qui opèrent entre les iles et la région (environs 15 navires comoriens et 10navires étrangers), la profession n'est pas très concurrentielle : seulement trois représentants locaux pour principalement cinq armateurs internationaux.

- Spanfreight agent, pour WEC, Maersk
- Sornav, pour CMA-CGM (environ 24 navires par an)
- Comores-maritime, pour Heestership (1 navire par trimestre).

A Anjouan, environ 16 agences maritimes, toutes confondues (inter-ile, régionale et internationale). Ci-dessous, l'on rendra compte des définitions et différents rôles (a), ainsi que le régime de responsabilité (b).

a) Définitions et missions

383. Le consignataire du navire est un mandataire salarié de l'armateur (Loi, art. 11). Il est généralement choisi par l'armateur. A ce titre, il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas.

Quant au CMMC, il définit le consignataire du navire comme mandataire salarié de l'armateur non exclusif (art. 729). Il agit au nom et pour le compte de l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder.

L'agent maritime est défini par le CMMC comme un agent commercial qui agit au nom de son mandant, dont il est le représentant permanent, notamment dans le cas des lignes régulières (art. 727). L'étendue de ses missions, ainsi que sa rémunération sont déterminées par le contrat[1309]. Il représente l'armateur pour tout ce qui concerne l'exploitation normale du navire[1310].

[1309] Art. 727, CMMC.
[1310] Ibid.

b) Responsabilité du consignataire du navire

384. A l'égard de l'armateur, deux situations peuvent être distinguées :

- En tant que mandataire salarié**,** le consignataire est responsable dans les conditions du droit commun, c'est-à-dire, que sa responsabilité n'est engagée qu'en cas de faute personnelle prouvée[1311].
- Lorsqu'il agit comme dépositaire ou manutentionnaire de la marchandise, il est responsable au même titre qu'un entrepreneur de manutention (supra, n° 327)[1312].

Envers les ayants droit à la marchandise, le consignataire du navire ne répond que de ses fautes personnelles ou celles de ses préposés[1313]. En toute logique, il s'agirait ici d'une responsabilité délictuelle car le consignataire du navire n'a pas de lien contractuel avec les ayants droit à la marchandise. Le même texte précise que le consignataire du navire n'est pas personnellement responsable de la bonne exécution du contrat de transport, même s'il est chargé du recouvrement du fret.

A l'égard des *pénitus extranei*, le consignataire du navire est personnellement responsable du paiement des droits de pilotage, des redevances portuaires et autres dettes contractées par le navire, ainsi que les amendes infligées au navire et aux membres de l'équipage[1314].

c) Analyse critique

385. L'analyse porte sur deux points. D'une part, les définitions données par les textes des « consignataires de navires et de l'agent maritime) et la pratique aux Comores, d'autre part, les nuances portées par le CMMC concernant le régime de responsabilité des consignataires.

Sur le premier cas, l'article 729 du CMMC définit le consignataire du navire comme mandataire salarié non exclusif de l'armateur. Le même texte définit l'agent maritime comme le représentant permanent de l'armateur. Concrètement, les trois agences qui œuvrent pour les armateurs étrangers aux Comores sont toutes permanentes, et l'on ne pense pas qu'il ait un contrat d'exclusivité qui les lie avec les

[1311] Art. 13, Loi, du 3 janv. 1969 ; art. 733 § 1. CMMC.
[1312] Art.13, Loi.
[1313] Art 733 § 2, CMMC.
[1314] Ibid., art. 734.

armateurs, même les agences travaillant avec une seule compagnie maritime. Là, se pose la question de savoir quelle agence opère en tant que mandataire salarié ou agent maritime, alors qu'elles font toutes presque les mêmes taches. A priori, c'est l'agence permanente de l'armateur qui serait représentante, en l'occurrence, l'agent maritime. C'est elle aussi qui aurait davantage le mérite d'avoir d'une clause de non exclusivité. L'on se demande également pourquoi le législateur comorien a-t-il choisi la précision de « non-exclusivité » sur le consignataire plutôt que sur l'agent commercial. L'on pense que c'est une complication inutile, il suffirait d'une appellation unique qui tiendrait compte de la réalité, et qui serait pour nous, de les appeler « représentants de l'armateur ».

Sur le deuxième cas, se pose la question de la responsabilité. En effet, l'article 734 du CMMC engage la responsabilité personnelle du consignataire envers les *penitus extranei* en ce qui concerne le paiement des droits de pilotage, des redevances portuaires et autres dettes contractées par le navire, ainsi que les amendes infligées au navire et aux membres de l'équipage. Or, en principe, le mandataire salarié ne devrait pas être tenu responsable envers les véritables tiers qu'en cas de faute personnelle prouvée. Là aussi ça rejoint notre point de vue qui qualifierait davantage ces opérateurs de « représentants des armateurs ».

§ 5 Courtiers

386. Le courtier est généralement celui qui met en relation deux ou plusieurs parties à un acte juridique[1315]. Contrairement au commissionnaire, le courtier n'accomplit pas d'acte juridique pour le compte d'un autre. C'est un intermédiaire, et non un représentant[1316]. Il existe plusieurs courtiers, tels que courtier matrimonial ou courtier en vins, mais dans nos travaux, il sera question du courtier maritime et du courtier d'affrètement. Les textes comoriens n'ont pas pris le soin de réglementer la fonction. Sans plus de détails, le CMMC se limite à stipuler que « le courtier maritime fait le courtage des navires et des affrètement. Il a en outre, seul le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats et tout acte de commerce dont la traduction serait

[1315] V. contrats civils et commerciaux, 9ème éd., Précis Dalloz, n° 676 et s.
[1316] Ph. Delebecque, op.cit, n° 596.

nécessaire afin de constater le cours du fret[1317] » , ce qui renvoi à l'étude du courtier maritime tel que développé ci-dessous (infra, n° 387). L'étude se fera uniquement en doit français.

387. **Courtier maritime**. En France, les courtiers maritimes (exactement appelés, courtiers, interprètes et conducteurs de navires) étaient des officiers publics nommés par le chef de l'Etat dont la mission essentielle était de faciliter les formalités afférentes à l'entrée, comme à la sortie des navires étrangers dans les ports français[1318].

L'institution ne date pas d'aujourd'hui, elle fut créée en 1657, sous le règne de Louis XIV et longuement réglementées par l'ordonnance de 1681. Cette dernière leur donna le statut : « aucun ne pourra faire fonction de courtier conducteur de navires qu'il n'ait été immatriculé au Greffe de l'Amirauté, sur l'attestation que quatre notables marchands du lieu donneront de sa capacité et de sa probité ». En un moment de difficultés des finances de l'Etat, les courtiers maritimes, comme d'autres officiers de l'Etat, ont été supprimés, pendant la révolution française, puis reconnus à nouveau par l'article 80 du code de commerce, complété par une ordonnance du roi en date du 14 novembre 1835, prescrivant que les courtiers avaient droit à une rémunération spéciale pour les quatre activités suivantes[1319] :

- La conduite des navires, comprenant l'accomplissement des formalités et des obligations à remplir auprès du tribunal de commerce, de la Douane et des autres administrations publiques ;
- L'affrètement ou le fret procuré ;
- La vente des navires ;
- La traduction des documents écrits en langues étrangères.

Le privilège des courtiers n'était pas systématique : il ne jouait pas lorsque le capitaine était français, et pouvant déclarer en douane son navire lui-même.

En France, le courtage, malgré ses avantages, a été combattu d'une part, par les armateurs français qui y voyaient une cause d'alourdissement des frets, et d'autre part, par les armateurs étrangers, surtout britanniques, qui, ne connaissant que le courtage libre, considéraient comme une mesure discriminatoire en leur défaveur. A

[1317] Art. 794, CMMC.
[1318] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 654.
[1319] Ph. Delebecque, op.cit, n° 596.

la fin du XXème siècle, les critiques à l'égard du privilège des courtiers maritimes s'étaient renforcées : le droit communautaire et les principes de non-discrimination et de libre circulation des biens et des services donnant aux adversaires du privilège, un argument de taille. Ainsi, en 2001, le privilège est abrogé[1320].

388. **Courtiers d'affrètement**. Les courtiers d'affrètement, à la différence des courtiers maritimes, ne sont pas à proprement parler des auxiliaires du navire[1321]. Ils interviennent dans l'intérêt du navire, mais aussi dans l'intérêt de la marchandise. En France, la profession est bien organisée : 30 sociétés, parmi lesquelles Atlantic Marine, Lerbret, BRS, regroupent près de 200 courtiers qui interviennent dans l'ensemble du secteur des transports en affrètement, achat, vente et commande des navires neufs sur le marché international, tous, représentés par la chambre syndicale des courtiers d'affrètement au sein des organismes nationaux et internationaux[1322]. Le courtier d'affrètement, qui joue un rôle important sur le marché international, intervient comme un intermédiaire entre le propriétaire d'une marchandise qui cherche un navire à affréter pour la transporter et l'armateur qui dispose d'un navire dont il cherche à assurer l'exploitation : le courtier va les mettre en relation en discutant avec eux des termes de l'affrètement. C'est lui d'ailleurs qui mettra en forme la charte-partie définitive. Ce qui vaut pour l'affrètement au voyage vaut également pour l'affrètement à temps, ainsi que pour la vente des navires neufs et d'occasion[1323]. Simple intermédiaire qu'il est, le courtier n'est pas commissionnaire. Il n'est responsable que de sa seule faute, qui doit être prouvée, telle, l'oubli de vérifier la capacité du navire qu'il propose à un affréteur[1324]. Toutefois, le courtier n'est pas tenu de vérifier la classe du navire affrété[1325]. Le courtier reçoit une commission fixée par les courtiers eux-mêmes[1326].

[1320] Art. 1, Loi. 2001-43 du 16 janv. 2001, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.
[1321] Ph. Delebecque, op.cit, n° 599.
[1322] Ibid.
[1323] Ibid.
[1324] Paris, 24 oct. 1984, navire Atlantisch, DMF 1985. 361 ; Cass. 20 janv. 1987, DMF 1988. 182.
[1325] Paris, 9 juin 1999, DMF 2000. 326, obs. Bonassies, DMF 2001, HS n° 5 au n° 55.
[1326] V. Delebecque, n° 600, pour plus d'explication sur la commission du courtier.

Section 3 : Auxiliaires de la marchandise

389. Comme le nom l'indique, les auxiliaires de la marchandise sont des opérateurs qui interviennent dans l'intérêt de la cargaison. Sans être exhaustif, l'on peut citer le subrécargue, le consignataire de la cargaison, le transitaire, le commissionnaire de transport et l'opérateur économique agrée (OEA)[1327]. Ces operateurs se superposent, un transitaire pouvant agir aussi comme consignataire de la cargaison, et surtout, comme commissionnaire de transport. Tel que nous avons l'habitude de procéder, nous commencerons l'étude en droit français (§ 1), pour terminer en droit comorien (§ 2).

§ 1 Auxiliaires de la marchandise (droit français)

A) Subrécargue

390. **Un opérateur en voie de disparition** ? Un temps, on a cru que l'institution avait disparu, il n'en est rien, et l'on a pu signaler la « réapparition »[1328], terme impropre car le subrécargue n'a jamais vraiment disparu. C'est généralement un agent des chargeurs, mais peut être aussi un agent de l'armateur. Les codes espagnols, comorien, péruvien, chilien marquent bien cette dualité en stipulant qu'il est nommé soit par l'armateur, soit par les chargeurs.

Le subrécargue est la personne que le commerçant qui expédie des marchandises par voie maritime met à bord du navire, en son absence, pour surveiller le bon déroulement du transport comme celui de la vente de ses marchandises[1329], et de surveiller le capitaine, agent de l'armateur[1330].

Dans la première fonction, le subrécargue a pratiquement disparu[1331]. On ne le retrouve plus que dans l'affrètement à temps, où il surveille le bon déroulement des opérations concernant la marchandise pour le compte de l'affréteur à temps[1332]. On comprend ici qu'il est désigné par l'affréteur.

[1327] Un nouveau statut est crée pour l'opérateur économique agrée (OEA), v. Delebecque, n° 614, op.cit.
[1328] J. Le clère, DMF 1963. 541.
[1329] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 657.
[1330] Ph. Delebecque, op.cit, n° 604.
[1331] Bonassies et Scapel, op.cit.
[1332] Ibid.

Dans la deuxième fonction, le subrécargue est désigné par l'armateur pour soulager le capitaine des fonctions commerciales qu'il n'a pas la maitrise, alors qu'il est un bon technicien de la navigation, sauf que la multiplication des consignataires de navire et des agent commerciaux de l'armateur rend de moins en moins utile la désignation d'un subrécargue pour soulager le capitaine dans ses fonctions commerciales. Toutefois, il reste important, et on le retrouve sur les navires de pêche lorsque le capitaine, bon navigant, est un mauvais pêcheur[1333]. Dans tous les cas, qu'il soit désigné par l'armateur ou par le chargeur, le subrécargue doit paraitre sur le rôle d'équipage puisqu'il a une fonction à bord. Il compte parmi les officiers[1334].

B) Consignataire de la cargaison

391. Aux termes de l'article L. 5413-3, code des transports, le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû. Il arrive que le consignataire du navire et celui de la cargaison soit la même personne. Cela arrive particulièrement par l'effet d'une clause dite « clause sous palan », insérée dans le connaissement[1335]. La livraison s'effectue alors que la marchandise est sous le palan, mais elle ne peut pas y rester, plutôt, elle doit être acheminée en magasin : ce déplacement se fera aux frais et risques du destinataire par les soins du consignataire du navire, devenu à ce moment précis, consignataire de la cargaison[1336].

Concrètement, le consignataire de la cargaison ne correspond pas à une véritable profession. Aucune entreprise ne se limite à être consignataire de la cargaison[1337]. Ce dernier, ressort beaucoup plus à une situation juridique assumée par diverses entreprises, qu'il s'agisse des transitaires, de consignataires de navire, d'agents maritimes, voire d'entrepreneurs de manutention. Ci-dessous, l'on rendra compte des rôles et obligations du consignataire (1), ainsi que de sa responsabilité (2).

[1333] Rouen, 14 nov. 1961, DMF 1962. 537.
[1334] Ph. Delebecque, op.cit, n° 604.
[1335] Ibid., n° 605.
[1336] Ph. Delebecque, op.cit, n° 604.
[1337] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 658.

(1) Rôle et obligations du consignataire de la cargaison

392. En tant que consignataire de la cargaison, il lui appartient de prendre toutes mesures permettant d'assurer la bonne réception de la marchandise concernée. C'est éventuellement lui qui retiendra les services d'une entreprise de manutention lorsque le déchargement incombe au destinataire (cas de l'affrètement au voyage). C'est encore lui qui réceptionnera la marchandise pour le compte du destinataire. Dans tout cela, l'obligation la plus importante du consignataire de la cargaison, est de vérifier le bon état des marchandises, et prendre contre le transporteur ou son représentant les réserves que commande l'état et la quantité des marchandises dans les conditions et délais prévus par la loi applicable[1338]. Faute de prendre de telles réserves, le consignataire est réputé avoir reçu la marchandise telle qu'elle est décrite dans le connaissement, sans pour autant pouvoir prouver le contraire à l'égard du destinataire[1339]. Toutefois, le consignataire peut porter la preuve que la marchandise était défectueuse, même sans avoir pris des réserves, mais uniquement à l'égard du transporteur ou son représentant, là aussi, dans les conditions prévues par la loi[1340].

En revanche, à l'inverse du consignataire de navire (supra, n° 370), le consignataire de la cargaison n'a aucun pouvoir de représentation judiciaire de son mandant. L'action en justice intentée par lui en son propre nom n'interrompt pas la prescription au bénéfice de son mandant[1341].

(2) Responsabilité du consignataire de la cargaison

393. Sa responsabilité dépend de son action. Lorsqu'il agit en tant que mandataire, il ne répond que de ses fautes personnelles prouvées. Lorsqu'il agit comme dépositaire ou gardien des marchandises, il est soumis au même régime que l'entrepreneur de manutention[1342]. Il répond de plein droit des dommages subis par la marchandise, à moins qu'il prouve que de tels dommages proviennent d'un cas excepté par la loi (incendie, fait constituant un événement non imputable, grève,

[1338] Art. 20, al. 1, D. n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes.
[1339] Ibid., art. 20, al. 2.
[1340] Ibid.
[1341] Cass. 24 juin 1986, DMF 1988. 30.
[1342] Art. L. 5413-4, C. des transports.

faute du chargeur ou vice propre de la marchandise). En revanche, il bénéficie au même titre que l'entrepreneur de manutention, de la limitation de responsabilité.

Quant à l'action en responsabilité contre lui, elle se prescrit par un an[1343].

C) Transitaire

394. **Missions**. Le transitaire[1344] est avant tout un agent de liaison qui n'est soumis à aucun statut particulier. C'est un mandataire, à l'origine, chargé principalement, de recevoir la marchandise à la fin d'un premier transport, marchandise en transit, d'où son nom, avant de la réexpédier par un autre transport (maritime, fluvial, ferroviaire, aérien, etc.). Aujourd'hui, ses taches sont encore plus importantes. Souvent, il est chargé, pour le compte de son client, de conclure le contrat de transport nécessaire au transport de la marchandise à délivrer[1345]. A cette fin, il accomplit, moyennant rémunération librement déterminée, des opérations juridiques telles que :

- Prendre livraison pour le compte de son client, en se préoccupant de la nature de la marchandise[1346], et doit ainsi préserver les recours de son mandant contre le transporteur[1347] ;
- Contracter pour son client, le second contrat de transport (réexpédier la marchandise conformément aux instructions du client), sans pour autant répondre du transporteur, ni s'engager en qualité de chargeur, n'étant qu'un simple mandataire ;
- Accomplir les prestations annexes à ces opérations principales, et le cas échéant, les formalités douanières qui s'imposent, assurer la garde et la bonne conservation des marchandises[1348] et prendre une assurance suivant les circonstances ;
- Il doit aussi conseiller son client[1349], qui demeure son unique débiteur[1350].

[1343] Art. L. 5413-5, C. des transports.
[1344] N. Barbakany, Obligations et responsabilité du transitaire, Thèse Aix-Marseille, 1986 ; Tulet, De la situation juridique et de la responsabilité du transitaire en matière de transport maritime, Thèse Montpelier, 1927.
[1345] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 661.
[1346] Com. 29 fév. 2000 DMF 2000. 448, obs. Rémery.
[1347] Com. 14 oct. 1997, DMF 1997. 1009, Rapp. Rémery, obs. Bonassies.
[1348] V. Aix-en-Provence, 8 sept. 1987, DMF 1990. 64, obs. Bonassies.
[1349] Com. 24 mars 2004, DMF 2004. 913, obs. Pestel-Debord.
[1350] Rouen, 8 sept. 2005, BTL 2006. 170.

395. **Responsabilité du transitaire.** Le régime juridique du transitaire n'est fixé par aucun texte (réserve étant faite de sa qualité éventuelle de commissionnaire en douane, régie par un décret du 30 octobre 1935).

Dans ses relations avec les tiers, le transitaire, simple mandataire, n'est pas en principe engagé par les contrats qu'il conclut ou les missions qu'il accomplit pour le compte de son mandant, ce qui n'est pas le cas s'il ne précise pas aux tiers qu'il agit exclusivement pour le compte dudit mandant[1351], ou encore en cas de faute de sa part[1352].

Envers son mandant, le transitaire n'est responsable qu'en cas de faute personnelle. Cette dernière doit être prouvée. L'on peut donc considérer une présomption de faute en cas de non-exécution, et non de mauvaise exécution, et ce, conformément au droit commun du mandat[1353].

Les tribunaux se montrent très stricts à son égard et relèvent souvent l'existence d'une faute à son encontre. Ainsi, sa responsabilité est engagée lorsqu'il ne transmet pas au consignataire les instructions concernant la chaine du froid et ne s'est pas assuré qu'elles avaient été appliquées[1354]. De même, lorsqu'il néglige de prendre des réserves contre le transporteur ou son représentant au moment où il reçoit la marchandise pour le compte de son mandant ou encore s'il a mal conservé les marchandises qu'il garde ou s'il les charge en pontée[1355], ou encore sur un wagon mal propre[1356]. Sa responsabilité est également engagée lorsqu'il a mal conseillé son client à l'occasion d'une opération particulièrement difficile (transport à destination de la Lybie)[1357], ou en cas de faute dans la déclaration en douane, faute privant son client d'un régime avantageux[1358], ou encore lorsqu'il laisse trop longtemps à quai une marchandise fragile, ou ne contrôle pas le branchement d'un conteneur frigorifique[1359]. Sa responsabilité peut être également engagée à l'égard

[1351] Cass. 3 janv. 1997, DMF 1997. 1007, note, Ph. Delebecque.
[1352] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 661.
[1353] V. contrats civils et commerciaux, 9ème éd., Précis Dalloz, n° 644.
[1354] Com. 27 nov. 2001, n° 99-14.580.
[1355] Com. 17 oct. 1956, BTL 1956. 543.
[1356] V. Paris, 19 fév. 1957, BTL 1957. 62.
[1357] Marseille, 24 janv. 1984, Révue Scapel 1984. 6.
[1358] Paris, 1er oct. 1980, BTL 1980. 616.
[1359] Cass. 29 fév. 2000, DMF 2000. 448, note J. P. Rémery et 24 nov. 1998, BTL 1998. 882.

des tiers, lorsqu'il déclare pour un colis, un poids inexact, entrainant ainsi la rupture pour surcharge du palan du navire[1360].

D) Commissionnaire de transport maritime

396. **Définition et missions**. Aux termes de l'article L. 1411-1 du code des transports, le commissionnaire de transport[1361] est défini comme étant la « personne qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix, pour le compte de son commettant ».

En des termes presque similaires, la jurisprudence en a fait application, en disposant que le commissionnaire de transport est celui qui dispose d'une latitude suffisante et organise le transport par les voies et les moyens de son choix[1362].

Homme-orchestre du transport, sa principale mission est d'organiser et faire parvenir la marchandise à son point de destination, en choisissant les voies et moyens. Il soigne le transport de bout en bout, et donc, garant de la bonne exécution des opérations qu'il entreprend. A ce titre, le commissionnaire de transport a une obligation de résultat[1363], à l'inverse du transitaire qui n'a qu'une obligation de moyens. L'importance du commissionnaire de transport est de plus en plus grande et ses missions se diversifient, puisqu'il prend souvent en charge des opérations diverses et variées, telles que dépôt, gestion de stock, etc.[1364].

Le commissionnaire de transport peut conclure en son nom, mais pour le compte de son commettant (généralement l'expéditeur ou le donneur d'ordre), des contrats de transports[1365], comme d'ailleurs des contrats d'affrètement[1366].

Une des difficultés que soulève le commissionnaire de transport est sa distinction avec le transitaire.

Bien que l'application de la qualité de commissionnaire dépende largement des circonstances de l'espèce[1367], une jurisprudence massive décide d'un critère de

[1360] Cass. 24 fév. 1982, navire Achaios, DMF 1983. 84.
[1361] J. Farhana, Le commissionnaire de transport en droit comparé, Thèse Aix-Marseille 2001.
[1362] Com. 27 nov. 2012, RD transp. 2013. 23, obs. Paulin.
[1363] Com. 16 fév. 1988, DMF 1990. 331 ; Ph. Delebecque, RJDA 1996. 219.
[1364] M. Tilche, La logistique et le droit : un mariage de raison, Mélanges Scapel, PUAM, 2014, p. 261.
[1365] V. en cas de mise à FOB où la jurisprudence en déduit, à tort, une obligation de charger à bord : Com. 7 sept. 2010, DMF 2010. 978, obs. Godin.
[1366] Versailles, 14 fév. 2002, RTD com. 2003. 423.
[1367] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 664.

qualification fondamental, celui de la maîtrise de l'organisation du transport[1368]. Ainsi, il ne peut y avoir commission de transport que si l'entreprise en question a librement organisé, de bout en bout, en son nom et sous sa responsabilité, le transport litigieux[1369]. A l'inverse, il n'y a pas commission de transport si le mandant a imposé à l'intermédiaire une entreprise de transport donné[1370].

A côté de ce critère principal, les tribunaux font aussi référence à deux critères complémentaires importants. Premièrement, le fait que l'intermédiaire choisi par le commettant figure comme chargeur sur le document de transport, conduira, ou en tout cas aidera, à le considérer comme commissionnaire de transport[1371]. L'autre critère concerne la rémunération. Une rémunération forfaitaire incite à conclure à la commission[1372]. En revanche, le fait pour l'intermédiaire de facturer le coût du transport « à l'identique », en se payant par une commission directe ou indirecte, amènera normalement à la qualification de transitaire[1373].

397. **Responsabilité du commissionnaire de transport**. Le commissionnaire de transport peut être responsable, réserve étant faite des clauses contractuelles (rares en pratique, mais acceptables), soit de ses fautes personnelles, soit du fait des transporteurs auxquels la marchandise a été confiée[1374]. Cette responsabilité est aussi bien contractuelle envers son donneur d'ordre qu'envers le destinataire[1375].

- Comme tout entrepreneur ou mandataire, le commissionnaire de transport est responsable de ses fautes. Ainsi, il est responsable lorsqu'il accepte un chargement en pontée, contrairement aux instructions de son commettant[1376]. De même, lorsque connaissant la valeur de la marchandise, il n'en fait pas état[1377]. Si l'on admet que le commissionnaire n'est pas tenu d'une obligation

[1368] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 664
[1369] Cass. 19 fév. 1985, Bull. IV, n° 81 ; Cass. 12 oct. 1999, BTL 1999. 774 ; Cass. 29 juin 1999, DMF 2000. 634, obs. Y. Tassel ; Cass. 6 mars 2001, DMF 2001. 499.
[1370] Versailles, 9 déc. 1993, BTL 1994. 102.
[1371] Aix-en-Provence, 8 déc. 1987, Rev. Scapel, 1988. 5.
[1372] Comp. Crim. 19 fév. 2003, JCP 2004. II. 10019 et les obs., DMF 2005, HS n° 9, n° 78.
[1373] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 664.
[1374] I. Bon-Garcin, M. Bernadet et Y. Reinhart, Droit des transports, précis Dalloz, 2ème éd., 2010, n° 299.
[1375] Com. 4 mai 1982, Bull. civ. IV, n° 151.
[1376] Com. 14 mai 2002, DMF 2002. 620, rapp. Monteynard, obs. Ph. Delebecque.
[1377] Com. 26 avr. 1984, DMF 1985. 331.

de conseil quand il traite avec des professionnels, il est tenu d'une obligation d'information[1378].

- Le commissionnaire est garant de la bonne arrivée de la marchandise, et à cet effet, il répond des transporteurs auxquels il confie la marchandise. En cas de perte ou d'avarie de la marchandise, il en est responsable, sauf cas de force majeure ou de faute de son cocontractant[1379]. Il en est de même en cas de retard causant un dommage à l'ayant droit (art. L. 132-4, C. commerce)[1380]. Pour se soustraire à sa responsabilité, le commissionnaire de transport peut invoquer au même titre que le transporteur lui-même, des cas exceptés, par exemple, la perte (due à la fortune de mer) du navire transportant les marchandises confiées[1381].

398. **Limitation de responsabilité du commissionnaire.** Le commissionnaire de transport bénéficie de la limitation de responsabilité accordée au transporteur maritime dans les mêmes circonstances[1382], limitation dont il ne saurait se prévaloir lorsque sa responsabilité personnelle est en cause[1383]. La faute inexcusable du transporteur est opposable au commissionnaire, et donc, prive ce dernier du bénéfice de la limitation[1384]. Toutefois, les tribunaux pourraient partager la responsabilité entre le transporteur qui, par exemple, a effectué le chargement en pontée et le commissionnaire qui l'a toléré[1385]. Le commissionnaire de transport bénéficie également de la même prescription que celle accordée au transporteur (terrestre), du moins lorsque les dommages sont liés au contrat de transport (art. L. 133-6, C. commerce).

399. **Recours.** Lorsque le commissionnaire est déclaré responsable en tant que garant de l'entreprise (transporteur, entreprise de manutention) à laquelle il a confié la marchandise, il bénéficie d'une action récursoire. Cette action lui est largement accordée par la jurisprudence récente, et ce, même lorsque, sur les instructions de

[1378] Cass. 22 fév. 1994, DMF 1995. 30, note Y. Tassel.
[1379] Com. 20 janv. 1998, DMF 1998. 578, obs. Delebecque ; Com. 16 mars 1999, DMF 2000. 224, obs. Cet-Bertin.
[1380] Paris, 4 déc. 1987, navire Tilia, DMF 1989. 113, note R. Achard.
[1381] Com. 21 déc. 1970, DMF 1970. 273.
[1382] Com. 17 déc. 2002, DMF 2003. 151, obs. Tassel ; Com. 22 avr. 1986, BTL 1986. 395.
[1383] Paris, 25 avr. 1984, DMF 1986. 109, obs. Achard ; Bonassies, op.cit, p. 68, n° 24.
[1384] Com. 27 oct. 1998, DMF 1998. 1129, rapp. Rémery, obs. Bonassies.
[1385] Aix-en-Provence, 22 févr. 1985, BTL 1986. 154.

son mandant, il n'est pas inscrit comme chargeur sur le connaissement maritime[1386]. En revanche, son action doit être intentée dans un délai très court : un mois contre un transporteur terrestre, trois mois contre un transporteur maritime[1387]. Récemment, la question a été posée de savoir si le commissionnaire pouvait bénéficier également de la limitation de responsabilité accordée aux armateurs. Après bien des discussions, la Cour d'appel de Paris ne l'a pas admis[1388], au motif que la limitation est conçue pour les armateurs et uniquement pour les armateurs.

400. **Commissionnaire en douane.** Le commissionnaire en douane est un professionnel agrée par l'administration. C'est un mandataire qui agit au nom et pour le compte de son mandant. En principe, comme tout mandataire, il n'est responsable que de sa faute personnelle prouvée[1389]. La jurisprudence le soumet à un devoir de conseil[1390]. Il lui arrive d'agir à titre personnel[1391]. Le commissionnaire en douane, en tant que mandataire, ne bénéficie pas du privilège du commissionnaire[1392], mais peut être subrogé dans le privilège des Douanes : il peut alors se prévaloir de ce privilège sur les marchandises de son débiteur[1393].

Il est fréquent que le commissionnaire en douane sous-traite sa mission[1394]. Se pose alors la question de savoir si le mandataire substitué peut exercer une action directe contre le mandant. La jurisprudence l'admet, l'action directe de l'article 1994, al. 2 du code civil. Cette action ne peut toutefois être exercée qu'autant que l'action du mandataire intermédiaire n'est pas éteinte[1395]. Si le mandataire principal a reçu les fonds du mandant, l'extinction de sa créance fait obstacle à l'action directe du substitué contre le mandant[1396].

[1386] Cass. 2 fév. 1999, DMF 2000. 318, rapp. Rémery et note Pestel-Debord.
[1387] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 668.
[1388] Paris, 17 oct. 2007, DMF 2008. 250, obs. Cachard, DMF HS 2008, n° 61, obs. Bonassies.
[1389] Com. 23 nov. 1993, Bull. civ. IV, n° 417 ; TGI Paris 7 fév. 2013. 14.
[1390] Com. 18 déc. 2012, DMF 2013, HS 17, n° 82.
[1391] Com. 21 janv. 2014, BTL 2014. 79.
[1392] Montpellier, 30 avr. 1996, DMF 1996. 986 et les obs.
[1393] Montpellier, 13 mai 1997, DMF 1997. 885, obs. Tassel.
[1394] Ph. Delebecque, op.cit, n° 613.
[1395] Ph. Delebecque, op.cit, n° 613.
[1396] Com. 3 déc. 2002, Bull. civ. IV, n° 188.

E) Opérateur économique agrée (OEA)

401. De l'anglais *Authorised Economic Operator (AEO), l'opérateur économique agrée (OEA)*[1397], est toute personne (physique ou morale), qui, remplissant certaines conditions et après avoir respecté une procédure précise, obtient de l'autorité douanière, la délivrance d'un certificat attestant de sa qualité d'OEA. Né de la règlementation douanière européenne, l'OEA, qui sera le plus souvent un transitaire mais qui pourra aussi être un commissionnaire de transport, voire un commissionnaire en douane[1398], est apparu en 2008. Ce statut intervient dans un environnement international marqué par la recrudescence du risque terroriste. Ainsi, les Etats membres ont souhaité renforcer la sécurisation de la chaîne logistique internationale. Depuis juillet 2009, les opérateurs du commerce international sont soumis à l'obligation de transmettre de manière anticipée une déclaration sommaire d'entrée et de sortie comprenant des données jugées nécessaires à l'établissement d'une analyse de risque « sécuritaire ». Le statut d'OEA couvre trois certificats :

- « Certificat OEA-simplifications douanières » ou (AEO-C[1]-customs simplifications, en anglais), qui exige de son titulaire des « antécédents douaniers satisfaisants, de système efficace de gestion des écritures comptables et de solvabilité financière ».

Les avantages accordés aux détenteurs de ce certificat sont nombreux :

- Modulations des taux de contrôles physiques et documentaires ;
- Traitement prioritaire des envois en cas de sélection à un contrôle douanier ;
- Dispense de garantie financière ;
- Priorité aux analyses laboratoires lors de contrôles de produits soumis à normes ;
- Renouvellement ou facilité d'octroi de procédures domiciliées [(procédure de dédouanement à domicile (PDD), procédure de domiciliation unique (PDU), procédure de domiciliation unique communautaire (PDUC)] ;
- Priorité de traitement et d'accompagnement personnalisé lors de l'octroi de facilitations liées au dédouanement.

[1397] Règlement CE 648/2005 du Parlement européen et du Conseil du 13 avril 2005 (JOUEL 117, 4 mai 2005), modifiant le code des douanes communautaires et instituant de nouvelles obligations en matière de sécurité et de sureté ; Règlement CE 1875/2006 de la commission du 18 déc. 2006 (JOUEL 360, 19 fév. 2006), précisant les critères d'octroi du statut d'OEA qui sera reconnu dans les Etats membres ; Ph. Delebecque, op.cit, n° 614 ; P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 662 bis.
[1398] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 662 bis.

- « Certificat OAE-sécurité et sureté » ou (AEO-S[2] security and safety), qui exige, en plus des trois critères retenus dans le premier certificat, le respect des normes appropriées de sécurité et de sureté.

Ce certificat procure les avantages suivants :

- Notification préalable des contrôles douaniers ;
- Réduction des données à fournir lors des déclarations sommaires ;
- Facilités liées à la signature des accords de reconnaissance mutuelle entre l'Union européenne et les pays tiers.

- « Certificat OAE- simplifications douanières/sécurité-sureté » ou (AEO-Full), qui exige à l'opérateur de répondre aux obligations des deux premiers certificats, en contrepartie de cumuler les avantages des deux premiers certificats.

§ 2 Auxiliaires de la marchandise (droit comorien)

A) Subrécargue

402. **Définitions et fonctions**. Le subrécargue est bien règlementé par le CMMC. Aux termes de l'article 783, « le subrécargue est un mandataire de l'armateur ou de l'affréteur à bord, soit d'un navire de pêche pour diriger les opérations de pêche et veiller à la commercialisation des produits de celle-ci, soit d'un navire de charge pour veiller à l'embarquement, au débarquement et à la bonne conservation des marchandises transportées ». Quelque soit l'étendue de ses attributions, le subrécargue a un rang d'officier, et à ce titre, soumis au contrôle du capitaine. Il est librement choisi par l'armateur ou l'affréteur et soumis aux conditions de travail des marins telles que décrites aux articles 515 et suivants du CMMC[1399]. Le subrécargue ne peut exercer que des fonctions commerciales, qui doivent être inscrites sur l'acte de sa nomination[1400]. En fonction du contrat d'engagement, le subrécargue peut avoir comme taches de :

- Fixer les mouvements du navire ayant un caractère commercial, les escales et les relâches ;
- Veiller à la conservation des marchandises en cours de transports ;
- Signer les connaissements ;

[1399] Art. 785, CMMC.
[1400] Ibid., art. 786, al. 2.

- Recevoir et délivrer les marchandises transportées ;
- Payer certaines dépenses concernant la cargaison, etc.

403. **Responsabilité du subrécargue**. A l'égard de son mandant (armateur, affréteur), le subrécargue, comme tout mandataire, est responsable de ses fautes personnelles[1401], qui, en principe, doivent être établies.

A l'égard des tiers, l'article 789 du CMMC le déclare non responsable lorsqu'il agit dans les limites de ses fonctions. Ici, l'on voit mal un mandataire prendre la place d'un préposé, ce qui nous laisse penser qu'en cas de faute prouvée du subrécargue, même lorsqu'il agit dans les limites de ses fonctions, son mandant se retournerait contre lui.

B) Consignataire de la cargaison

404. **Définition et obligation du consignataire**. Le consignataire de la cargaison est défini comme un mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et paie le fret quand il est dû[1402]. En des termes presque identiques, l'article 736 du CMMC définit le consignataire comme « toute personne qui, en vertu d'un mandant des ayants-droit à la marchandise, s'engage moyennant rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte des ayants-droit, à payer le fret lorsqu'il reste dû et à repartir ces marchandises entre les destinataires ». Comme on l'a souligné (supra, n° 391), le consignataire de la cargaison ne correspond pas à une véritable profession. Aucune entreprise ne se limite à être consignataire de la cargaison. Ce dernier, ressort beaucoup plus à une situation juridique assumée par diverses entreprises, qu'il s'agisse des transitaires, de consignataires de navire, d'agents maritimes, voire d'entrepreneurs de manutention.

La principale obligation du consignataire de la cargaison consiste à vérifier le bon état des marchandises, et à prendre contre le transporteur ou son représentant les réserves que commande l'état et la quantité des marchandises dans les conditions et délais prévus par la loi applicable. Faute de prendre de telles réserves, le consignataire est réputé avoir reçu la marchandise telle qu'elle est décrite dans le

[1401] Art. 788, CMMC.
[1402] Art. 14, Loi du 3 janv. 1969, op.cit.

connaissement, sans pour autant pouvoir prouver le contraire à l'égard du destinataire. Toutefois, le consignataire peut porter la preuve que la marchandise était défectueuse, même sans avoir pris des réserves, mais uniquement à l'égard du transporteur ou son représentant, là aussi, dans les conditions prévues par la loi.

Parallèlement à cette principale obligation, il appartient au consignataire de prendre toutes mesures permettant d'assurer la bonne réception de la marchandise concernée. C'est éventuellement lui qui retiendra les services d'une entreprise de manutention lorsque le déchargement incombe au destinataire (cas de l'affrètement au voyage). C'est encore lui qui réceptionnera la marchandise pour le compte du destinataire.

405. **Responsabilité du consignataire**. Comme tout mandataire, le consignataire de la cargaison ne répond que ses fautes personnelles prouvées[1403]. Lorsqu'il agit comme dépositaire ou gardien de la marchandise, il est soumis au même régime de responsabilité que le manutentionnaire. Il est d'abord présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée dans le connaissement. En outre, Il répond de plein droit des dommages subis par la marchandise, à moins qu'il prouve que de tels dommages proviennent d'un cas excepté par la loi (incendie, fait constituant un événement non imputable, grève, faute du chargeur ou vice propre de la marchandise). En revanche, il bénéficie au même titre que l'entrepreneur de manutention, de la limitation de responsabilité.

Quant à l'action en responsabilité contre lui, elle se prescrit par un an[1404].
En matière internationale, les contrats et les actes du consignataire sont régis par la loi du port où opèrent ces derniers[1405].

C) Transitaire

406. Comme en droit français, le transitaire est un agent de liaison qui n'est soumis à aucun statut particulier. L'article 754 du CMMC l'assimile au consignataire de la cargaison. Les dispositions du consignataire telles que développées ci-dessus

[1403] Art. 15, Loi du 3 janv. 1969, op.cit ; art. 737, CMMC.
[1404] Ibid., art. 16, loi, op.cit.
[1405] Ibid., art. 17, loi, op.cit.

(supra, n^{os} 404 et 405), quant à ses missions et à sa responsabilité, restent valables pour le transitaire en droit comorien.

D) Commissionnaire de transport

407. Curieusement, ni la loi du 3 janvier 1969, ni le CMMC n'ont rien prévu sur le commissionnaire de transport, pourtant, c'est cela qui s'apparente plus au transporteur que les autres ayants-droit à la marchandise. Son sens d'organisateur de transport de bout en bout, pour ses propres choix, quoi que pour le compte de son commettant, fait de lui l'homme-orchestre du transport maritime. Ses engagements sont de plus en plus importants, ce qui le soumet à une obligation de résultat. Il est garant de la bonne arrivée de la marchandise. Au même titre que le transporteur, le commissionnaire bénéficie de la limitation de responsabilité. En revanche, son action doit être intentée dans un délai très court : un mois contre un transporteur terrestre, trois mois contre un transporteur maritime. Lorsque le commissionnaire est déclaré responsable en tant que garant de l'entreprise (transporteur, entreprise de manutention) à laquelle il a confié la marchandise, il bénéficie d'une action récursoire. L'importance du commissionnaire, par tout ce qu'il est capable de faire, tel que décrit ci-dessus (supra, n^{os} 396 à 399), fait de lui, aux yeux des ayants-droit à la marchandise, le garant des marchandises et le premier responsable en cas de dommage (perte de la marchandise, retard, défectuosité, etc.).

408. **Conclusion**. Le personnel de l'exploitation du navire tel qu'on vient de le présenter, ayant comme principal, l'armateur, et les différents auxiliaires qu'ils soient du navire (pilote, capitaine, consignataire du navire agent commercial, etc.) ou de la marchandise (consignataire de la cargaison, subrécargue, commissionnaire de transport, transitaire, etc.), joue un rôle important dans le commerce international, particulièrement dans le transport maritime de marchandise. Ces auxiliaires facilitent non seulement le transport maritime de marchandises, qui devient de plus en plus exigent, mais surtout, permettent aux transporteurs et armateurs de répondre aux obligations des nouvelles technologies en la matière. Ces différents auxiliaires, peu importe les rôles et les intérêts qu'ils représentent, agissent en fonction des contrats

qui sont les principales opérations de l'exploitation du navire, objet de notre prochain chapitre.

Chapitre 3. Principales opérations de l'exploitation du navire

409. **Plan**. Dans ce chapitre, l'on étudiera d'une part, les contrats d'affrètement (section 1), et d'autre part, les contrats de transport maritime (section 2).

Section 1 : Contrat d'affrètement[1406]

410. **Définition**. **Principe de liberté contractuelle**. **Dispositions générales**. Par le contrat d'affrètement, le « fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à disposition d'un affréteur » en vue de son exploitation commerciale[1407]. Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par la volonté des parties[1408]. Cela s'explique par le fait que le contrat d'affrètement est conclu par des professionnels, d'un côté, l'armateur, et de l'autre, un industriel ou un commerçant, ou encore, entre deux armateurs. Pour autant, cette liberté n'est pas sans limite. Les parties ne peuvent pas alléger leurs obligations au point qu'on ne soit plus en présence d'un contrat d'affrètement[1409]. Ainsi, l'on ne concevrait pas que le fréteur se dispensât de mettre un navire navigable à la disposition de l'affréteur[1410]. Pareille clause qui viderait l'obligation fondamentale du contrat de sa substance serait nulle[1411].

La mise à disposition du navire par le fréteur à l'affréteur peut d'abord, être pour un temps déterminé, sans armement ni équipement, ou avec armement et équipement incomplets (affrètement coque-nue). Elle peut ensuite être pour un temps défini, mais cette fois, armé (affrètement à temps). Enfin, le fréteur peut mettre à disposition de l'affréteur en tout, ou partie du navire en vue d'accomplir un ou

[1406] E. du Pontavice et P. Cordier, Transport et affrètement maritime, éd. Delmas, Paris, 2ème éd. 1990 ; S. Azébazé, Le contrat d'affrètement maritime : évolutions et perspectives, Thèse Paris-1, 2009 ; P. Bernard, L'affrètement : tendances et perspectives, 1981, éd. Giuffré, Milan ; Sabadie, L'affrètement d'espace, PUAM, 2004, préf. Tassel.
[1407] Art. L. 5423-1, C. des transports ; art. 635, CMMC.
[1408] Ibid., art. L. 5423-1. ; art. 1, al 2, Loi, op.cit.
[1409] Ph. Delebecque, op.cit, n° 630.
[1410] Ibid.
[1411] V. Ph. Delebecque, Les clauses allégeant les obligations dans les contrats, thèse Aix-Marseille, 1981, passim ; Sentence 5 nov. 1974, DMF 1975. 297.

plusieurs voyages (affrètement au voyage). De nouveaux types de contrats sont apparus, tels que le contrat d'espace, le contrat de services ou le contrat de tonnage[1412].

Le contrat d'affrètement met en présence deux parties : le fréteur et l'affréteur, et le plus souvent, par l'intermédiaire d'un courtier d'affrètement. Ce contrat est matérialisé par une charte-partie, document qui constate les engagements des parties. Ce dernier est un imprimé établit sur la base de formules types arrêté, soit par des compagnies d'armateurs, soit par des chargeurs, ou par des syndicats professionnels (ex. Synacomex), ou par des conférences groupant les uns et les autres, ainsi que les assureurs[1413].

Concernant la loi applicable aux contrats d'affrètement, comme évoqué ci-dessus, c'est avant tout, celle choisie par les parties[1414], à défaut de choix des parties, en droit français, l'article 5 du Règlement Rome I peut être appliqué en cas d'affrètement au voyage, compte tenu de sa parenté au contrat de transport[1415]. S'agissant de l'affrètement à temps ou coque-nue, et à défaut de choix des parties, il faudrait s'en tenir à la loi du pays du débiteur de la prestation caractéristique, ici, le pays du fréteur.

En droit comorien, lorsque le contrat est conclu en union des Comores, à défaut de choix des parties, la loi applicable est celle du pavillon du navire ou celle du lieu d'exécution du contrat[1416].

Quant aux actions nées du contrat d'affrètement, elles se prescrivent par un an[1417] en droit français, deux ans en droit comorien[1418]. L'on étudiera les différents types d'affrètement, successivement, en droit français (§ 1) et en droit comorien (§ 2).

[1412] W. Hou, La liberté contractuelle en droit de transport maritime de marchandise, préf. Ph. Delebecque, PUAM, 2013, n° 3.
[1413] Ph. Delebecque, op.cit, n° 627.
[1414] F. Arradon, Loi française et contrats maritimes, Gazette CAMP, n° 10.
[1415] Art. 5, Rome I : A défaut de choix, la loi applicable au contrat de transport de marchandise est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison, ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays sur lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties s'applique.
[1416] Art. 637, CMMC.
[1417] Art. L. 5423-4, C. des transports.
[1418] Art. 638, CMMC.

§ 1 Principaux types d'affrètement (droit français)

411. De types nouveaux de contrat d'affrètement sont apparus les trente dernières années, tels que l'affrètement d'espaces, matérialisé par la charte « *Slothire* »[1419]. Ce type d'affrètement fait suite au développement de transport de conteneurs qui permet, la mise à disposition d'un opérateur, pour chaque voyage, un certain nombre d'emplacements de conteneurs (10, 20, 40, etc.) sur un porte-conteneurs d'une capacité totale donnée (ex. 200 EVP)[1420].

L'on peut également citer les contrats de services, de tonnage, de volume[1421], pour ne citer que ceux-là.

Mais dans tout cela, les principaux types d'affrètement restent l'affrètement coque-nue (A), l'affrètement à temps (B) et l'affrètement au voyage (C).

A) Affrètement coque-nue

412. **Généralités**. **Plan**. Aux termes de l'article L. 5423-8 du code des transports, l'affrètement coque-nue, est le contrat par lequel « le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini ». Dans l'affrètement coque-nue, comme l'affrètement à temps, du moins de longue durée, L'affréteur pourra à son tour sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement (art. L. 5423-5, C. des transports). Il existe une charte spécifique de l'affrètement coque-nue, la charte *Barecon*[1422]. Le contrat qui s'apparente à une location est souvent l'instrument d'une opération de financement[1423]. Le navire est alors construit par un chantier dans le cadre d'un contrat conclu avec une banque[1424]. Celle-ci, maitresse de l'ouvrage, en devient le propriétaire du navire et le met à la disposition d'un armateur dans le cadre d'un affrètement coque-nue[1425]. Ce contrat ne cesse pas d'être coque-nue parce que le fréteur aura désigné le capitaine ou tout autre membre important de l'équipage. Cela

[1419] B. Sabadie, L'affrètement d'espaces, thèse Aix-en-Provence, 2004, préface Y. Tassel.
[1420] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 819.
[1421] V. Ph. Delebecque, op.cit, n° 672.
[1422] P. Bonassies et C. scapel, op.cit, n° 865.
[1423] Codes des transports, 1ère éd. Dalloz 2015, p. 614.
[1424] Ibid.
[1425] Ibid.

peut être expliqué par le fait que le fréteur qui va abandonner son navire à l'affréteur lequel aura toute la gestion, parfois pour plusieurs années, n'en reste pas moins le propriétaire et peut souhaiter de pourvoir à ses intérêts en confiant le navire à un capitaine de son choix[1426].

Quoi qu'il se rapproche d'une location, l'affrètement coque-nue reste un affrètement et les textes l'ont traité comme tel[1427]. C'est un affrètement par ce qu'il a pour objet un engin apte à naviguer en mer, et on ne le cofondera pas à la pure location du droit civil, qui existe également dans la pratique maritime et qu'on utilise par exemple pour des engins portuaires ou pour de véritables navires loués pour une soirée mondaine ou pour servir d'hôtel flottant dans un port[1428].

La caractéristique fondamentale de ce contrat réside dans le fait que l'affréteur assume non seulement l'exploitation commerciale du navire, mais aussi la gestion nautique, à moins que le propriétaire ait nommé un capitaine. L'affréteur devient donc un véritable armateur. L'on rendra compte ci-dessous de la conclusion du contrat (1), des obligations du fréteur (2), celles de l'affréteur (3), ainsi que les responsabilités que cela entraine (4).

(1) Conclusion du contrat d'affrètement coque-nue

413. Le contrat d'affrètement coque-nue n'est pas un contrat solennel. Il se conclut, comme la plupart des contrats d'ailleurs, par le consentement des parties. C'est la volonté des parties qui reste ici maitresse de la décision. C'est le principe même de la liberté contractuelle qui prévaut sur les contrats d'affrètement (supra, n° 410). Toutefois, lorsque le contrat est consenti pour une durée supérieure à un an, il doit être constaté par écrit[1429]. L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire[1430]. Pour que le contrat conclut pour une durée supérieure à un an puisse être opposable aux tiers, il doit faire l'objet d'une

[1426] Com. 28 janv. 2004, DMF 2004. 419 et les obs., DMF 2005, HS 9, n° 12.
[1427] Ph. Delebecque, op.cit, n° 637.
[1428] Ibid.
[1429] Art. L. 5423-2, al. 1 C. des transports.
[1430] Ibid., L. 5423-2, al. 2.

publication, à défaut, le fréteur est tenu personnellement responsable envers les tiers, notamment les fournisseurs[1431].

(2) Obligations du fréteur coque-nue

414. L'obligation principale du fréteur est de mettre à la disposition de l'affréteur, au lieu et à la date convenu dans la charte, un navire en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné (art. 25, D. 31 déc. 1966)[1432]. Ainsi, un bananier affrété pour des transports de bananes devra être équipé de chambre froide en état de fonctionnement, faute de quoi, ce bâtiment serait déclaré innavigable[1433]. A côté de cette obligation principale, le fréteur doit assurer les réparations dues aux vices propres du navire (art. 26, D. 31 déc. 1966), alors même que le vice en cause ne se révèle que postérieurement à la délivrance du navire[1434].Ici, la charte *Barecon* limite les obligations du fréteur aux vices révélés dans les 18 mois de la délivrance du navire (clause 2). Une telle clause est certainement valable, sauf faute lourde du fréteur[1435]. La *Barecon* contient également une « *canceling* clause[1436] », clause habituelle dans les affrètements à temps, garantit au fréteur que les ports dans lesquels l'affréteur enverra le navire, sont des ports sûrs (*safe port*, en anglais).

(3) Obligations de l'affréteur coque-nue

415. Véritable armateur dans l'affrètement coque-nue, l'affréteur est logiquement celui qui a le plus d'obligations. Il doit :

- Payer le fret convenu[1437], ici, nommé loyer. Il est généralement calculé suivant quelque unité de temps (le jour, le mois, etc.). Lorsque le navire est immobilisé par suite d'un vice propre pour une durée excédant vingt-quatre-heures, aucun loyer n'est dû pendant la durée de l'immobilisation[1438]. La

[1431] Com. 28 avr. 1998, Bull. civ. IV, n° 140, DMF 1998. 680.
[1432] Sentence CAMP n° 1128 du 31 janv. 2006.
[1433] R. Rodière, Traité, affrètements et transports, tome 1, n^{os} 143 et s., 174 et 272.
[1434] P. Bonassies et C. Scapel, op. cit, n° 866.
[1435] Ibid.
[1436] Ibid., n° 767.
[1437] Sentence CAMP n° 1115 du 13 juin 2005, DMF 2006. 331.
[1438] Art. 26, al. 2, Décret. n° 66-1078 du 31 déc. 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

Barecon ne prévoit aucune suspension de loyer, ce qui parait licite, sauf faute caractérisée du fréteur[1439] ;

- Entretenir le navire, procéder aux réparations et aux remplacements[1440] sauf le cas de vice propre du navire (art. 28, al. 1, D. 31 déc. 1966) ;
- Payer l'équipage et acquitter les dettes afférentes à son emploi (nourriture, frais d'exploitation, charges sociales et fiscales, etc.) ;
- Assurer le navire (art. 28, al. 2, D. 31 déc. 1966) ;
- Restituer le navire, les appareils et les équipements en fin de contrat, dans l'état où il les a reçus, sauf usure normale de ces derniers (art. 29, D. 31 déc. 1966).

En cas de retard dans la restitution du navire, sauf preuve par le fréteur d'un préjudice plus élevé, l'affréteur doit une indemnité calculée pendant les quinze premiers jours sur le prix du loyer et postérieurement sur le double de ce prix (art. 30, D. 31 déc. 1966).

(4) Responsabilités (affrètement coque-nue)

416. Les responsabilités peuvent être analysées doublement, d'une part, les relations entre fréteur et affréteur, et d'autre part, avec les tiers.

Dans les rapports entre fréteurs et affréteur, comme chacun a des obligations envers l'autre, chacun sera responsable envers l'autre des manquements à ses obligations et sera tenu à les réparer. Ainsi, l'innavigabilité du navire qui aurait causé un dommage à une cargaison de l'affréteur, obligerait le fréteur à réparation[1441].

A l'égard des tiers, les dommages causés par le navire sont à la charge de l'affréteur, seul responsable de la gestion nautique et commerciale du navire. A cela s'ajoute une autre responsabilité, édictée par la convention de 1969/1992 qui déclare seul responsable des dommages de pollution, le fréteur coque-nue d'un pétrolier[1442].

Lorsque le fréteur a nommé un capitaine, commettant une faute entrainant un dommage à un tiers, l'on pense que dans ce cas le fréteur devrait être tenu à réparation. Si le tiers ne pourrait pas exercer une action directe contre le fréteur du

[1439] Ph. Delebecque, op.cit, n° 640.
[1440] La Barecon considère que si les réparations sont imposées par la réglementation ou les règles de classification, les parties devront renégocier leur accord lorsque le montant des dépenses dépasse de 5% la valeur d'assurance du navire.
[1441] Ph. Delebecque, op.cit, n° 641.
[1442] Ibid., n° 866.

fait d'absence de lien contractuel, l'on pourrait imaginer une action extracontractuelle, ou du moins une indemnisation du propriétaire à l'affréteur, qui, serait tenu responsable envers le tiers. L'article L. 5423-9 du code des transports dispose que « l'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire », mais l'on ne pense pas que l'hypothèse de nomination de capitaine par le propriétaire dans un affrètement coque-nue ait été ici, prise en compte par le législateur français.

B) Affrètement à temps

417. **Généralités**. **Plan**. Par le contrat d'affrètement à temps, le « fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini »[1443]. Ici, la qualité de l'armateur est partagée : la gestion nautique, au fréteur (art. 20, D. 31 déc. 1966) et à l'affréteur, la gestion commerciale (art. 21, D. 31 déc.)[1444]. Toutefois, après avoir armé le navire, le fréteur peut également confier la gestion nautique à l'affréteur, ce qui ferait de ce dernier, un véritable armateur, exerçant ainsi son autorité sur le capitaine et ses membres de l'équipage. On parle alors d'affrètement avec « dévolution » (*with demise, en anglais*). Un tel affrètement est pratiquement abandonné au profit de l'affrètement coque-nue[1445].

Le contrat d'affrètement à temps est normalement conclu pour une durée assez longue (2 ans, 5 ans, 10 ans, voire 20 ans)[1446], mais exceptionnellement, il peut être conclu pour une durée brève, et notamment pour le temps d'un voyage[1447]. Un tel contrat se dénomme dans la pratique de « *trip charter* », proche de l'affrètement au voyage mais régi par les chartes et les règles générales de l'affrètement à temps[1448].

Comme dans l'affrètement coque-nue, ici encore, l'affréteur peut utiliser le navire comme il le souhaite, et ce, pendant toute la durée du contrat[1449].

Tel que l'on a procédé dans l'affrètement coque-nue, dans l'affrètement à temps, l'étude portera sur la conclusion du contrat (1), sur les obligations du fréteur (2) et de l'affréteur (3), et sur les responsabilités (4).

[1443] Art. L. 5423-10, C. des transports.
[1444] Com. 26 oct. 1999, Bull. civ. IV, n° 197 ; RTD com. 2001. 572, obs. Ph. Delebecque.
[1445] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 821.
[1446] Ibid., n° 820.
[1447] Ibid.
[1448] Ibid.
[1449] Ph. Delebecque, op.cit, n° 643.

(1) Conclusion du contrat d'affrètement à temps

418. Compte tenu de l'importance du contrat, l'affrètement à temps est précédé de longues négociations, et requiert presque toujours l'intervention d'un courtier[1450]. La conclusion du contrat se matérialise par la rédaction d'une charte-partie, ici principalement, la Baltime, créée en 1909 par la BIMCO, dernière édition en 1974 ou la *New York Produce* (NYP), mise en place aux Etats-Unis en 1913, dernière modification en 1993[1451]. Il est souvent désigné sous le nom d'*Asbatime*.

(2) Obligations du fréteur à temps

419. L'on retrouve pratiquement les obligations de l'affréteur dans l'affrètement coque-nue. Le fréteur à temps doit[1452] :

- Mettre à la disposition de l'affréteur, à la date et au lieu convenu, un navire en bon état de navigabilité. Cette dernière couvre l'ensemble des qualités nautiques et commerciales qui permettent au navire d'assurer le service pour lequel il a été affrété ;
- Assurer les réparations et de pourvoir aux remplacements dus au vice propre du navire ;
- Maintenir le navire en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat ;
- Armer le navire (prendre en charge les rétributions directes et indirectes de l'équipage : salaires, charges sociales, nourriture, soins, etc.). Les frais d'escale sont considérés comme relevant de la gestion commerciale, et donc, à la charge de l'affréteur[1453] ;
- Assurer le navire contre tous les risques dont il peut courir.

Le manquement des obligations du fréteur est lourdement sanctionné : il permet à l'affréteur de résilier unilatéralement le contrat. Cette faculté lui est reconnu dans le droit commun (art. 1134, C. civil). En pratique, les juges veillent à ce que les

[1450] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 824.
[1451] Ibid.
[1452] Art. 19, D. 31 déc. 1966, op.cit.
[1453] Com. 21 mars 1995, DMF 1995. 29, obs. Tassel.

affréteurs n'abusent pas de la résiliation[1454]. La résiliation ne joue qu'en cas de manquement grave par l'une des parties à ses obligations[1455].

(3) Obligations de l'affréteur à temps

420. La principale obligation de l'affréteur est de payer le loyer convenu, qui court du jour où le navire est mis à sa disposition dans les conditions du contrat (art. 23, al. 1, D. 31 déc. 1966). Le loyer est payable d'avance et par mensualité (art. 23, al. 2, D.). l'affréteur supporte également tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une qualité propre à assurer le bon fonctionnement des appareils (art. 2, al. 2, D. 31 déc. 1966).

Outre cette obligation principale, l'affréteur s'engage à employer le navire à des trafics licites pour le transport de marchandises dans les conditions de la charte. La plupart des chartes interdisent le chargement d'animaux vivants, ou de toute marchandise inflammable ou dangereuse[1456]. Il doit également respecter les limites géographiques telles que définies dans la charte. Enfin, il doit envoyer le navire uniquement dans les ports sûrs. La notion de ports sûrs soulève des difficultés[1457].

(4) Responsabilités (affrètement à temps)

421. Il est important de rappeler qu'en matière d'affrètement, c'est la volonté des parties qui prévaut. En dehors de cela, l'on peut distinguer d'une part, les rapports contractuels et les rapports avec les tiers.

Entre fréteur et affréteur, chacun est responsable des dommages causés par le fait de sa gestion, puisque la gestion est partagée.

Ainsi, l'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale (art. 5423-12, C. des transports). Cette responsabilité existe notamment à l'égard du fréteur[1458]. Il devra donc réparer les dommages causés au navire qu'il a envoyé dans un port dangereux.

[1454] CAMP, Sentence n° 2002 du 21 juin 2002, DMF 2003. 173.
[1455] Ph. Delebecque, op.cit, n° 645.
[1456] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 840.
[1457] Ph. Dlebecque, op.cit, n° 647.
[1458] Com. 24 fév. 1982, Bull. civ. IV, n° 41.

Le fréteur, de sa part, sera responsable d'une part, des dommages causés par suite de l'innavigabilité du navire, et d'autre part, des dommages causés aux fautes de l'équipage, et pour tout ce qui concerne la gestion nautique du navire[1459]. Il revient à l'affréteur de prouver l'innavigabilité du navire, la faute du capitaine ou de l'équipage[1460]. Toutefois, il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses proposés (art. L. 5423-11, al. 2, C. des transports).

A l'égard des tiers, chacun est également responsable de sa gestion : le fréteur est responsable des dommages dus à son navire, à moins qu'ils n'aient été causés du fait de son exploitation commerciale (art. L. 5423-12, C des transports). Et même dans ce dernier cas, il semble que la distinction entre gestion nautique et commerciale n'intéressait pas les tiers, qui pouvaient toujours remettre en cause la responsabilité de l'armateur[1461].

C) Affrètement au voyage

422. Par contrat d'affrètement au voyage, le « fréteur met à la disposition de l'affréteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages » (art. L. 5423-13, C. des transports). La charte type utilisé ici est la « Gencon », ou pour la France, la « synacomex ». Cette charte énonce entre-autres 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, ainsi que le taux du fret (art. 5, décret du 31 déc. 1966). Les différences avec l'affrètement à temps sont nettes :

- Dans l'affrètement au voyage, l'affréteur ne peut pas amener le navire où il veut dans les limites de la convention, puis qu'il ne le loue pas : il attend un service, qui est le déplacement du navire du port A au port B, sur lequel il a mis ses marchandises. C'est plutôt le fréteur qui exécutera le voyage du port de charge au port d'arrivée, bien évidemment, suivant les stipulations du contrat. L'affrètement au voyage est assez proche du contrat de transport.

[1459] Sentence CAMP, n° 879 du 20 avr. 1994
[1460] Ph. Delebecque, op.cit, n° 650.
[1461] P. Bonassies, « La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers », DMF 1980. 131.

- A l'inverse de l'affrètement à temps, ici, le temps court contre le fréteur, c'est ce qui justifiera peut être les clauses de couvertures insérées dans la charte pour que l'affréteur présente la marchandise au lieu et date convenus.
- A l'inverse de l'affrètement à temps, dans l'affrètement au voyage, le fréteur sait avec détails la nature et les caractéristiques de la cargaison qui sera mise sur son navire, chose qu'il ignorait dans l'affrètement à temps.

Il sera ici question de présenter les obligations des parties, d'abord du fréteur (1), ensuite, de l'affréteur (2). Nous aborderons un point important, celui des staries et surestaries(3), pour terminer sur les responsabilités (4).

(1) Obligations du fréteur au voyage

423. L'obligation principale du fréteur est de présenter[1462] à la date et au lieu convenu et à maintenir pendant le voyage le navire désigné[1463] en bon état de navigabilité[1464], armé et équipé convenablement d'un point de vue nautique, mais aussi commercial[1465], et ce, dans les conditions prévues dans la charte-partie (art. 6, al. 1, décret. 31 déc. 1966). Si le navire est inapte, l'affréteur peut le refuser[1466]. Il peut même obtenir la résolution du contrat[1467].

A cette obligation principale, s'ajoute celle de faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte (art. 6, al. 2, décret. 31 déc. 1966). L'on peut également ajouter une autre obligation, résultant des diverses clauses du contrat dument convenues. Ainsi, lorsque le navire est affrété pour un voyage direct avec la possibilité d'une seule escale complémentaire, l'on peut admettre que le chargement complémentaire ne déroge pas à l'obligation fondamentale de l'armateur d'éliminer « tout risque lié à l'embarquement des

[1462] Comp. Paris, 26 sept. 2012, DMF 2013. 17, obs. F. Arradon ; sur renvoi, Com. 9 mai 2007, DMF 2007. 779, obs. M.N. Raynaud ; Paris 30 juin 1995, DMF 1996. 891, obs. Y. Tassel.
[1463] Com. 17 juil. 2001, DMF 2002. 212, obs., Ph. Delebecque, DMF 2003 HS 7, n° 95, obs., Bonassies ; Versailles 24 juin 1999, DMF 2002, HS 6, n° 107, obs., Bonassies.
[1464] Paris, déc. 1973, DMF 1974. 233
[1465] Com. 29 mai 2004, Bull. civ. IV, n° 182.
[1466] Sentence CAMP, n° 968 du 6 juin 1997.
[1467] Sentence CAMP, 13 mars 1987, DMF 1987. 462.

compléments de cargaison »[1468]. A défaut d'une clause contractuelle, le fréteur doit normalement réaliser le voyage en droiture[1469].

(2) Obligation de l'affréteur au voyage

424. Comme dans l'affrètement à temps, L'affréteur doit d'abord payer le fret convenu. Ce fret est fixé pour le voyage, et souvent payé par délégation[1470]. En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route pour effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affréteur doit le fret de distance (art. 16, décret). Les modalités de paiement seront fixées par convention. L'affréteur doit ensuite, mettre à bord la quantité de marchandises énoncée dans la charte. A défaut, il paie néanmoins le fret prévu pour cette quantité (art. 8, décret). Il n'a pas à garantir la disponibilité du quai, sauf convention contraire[1471]. Il doit enfin procéder au chargement et au déchargement de la marchandise dans le respect de la charte, notamment, les délais (art. 9, al. 1, décret). Si la charte prévoit distinctement des délais pour le chargement et des délais pour le déchargement, ces délais doivent être décomptés séparément (art. 9, al. 2, décret). L'arrimage incombe, sécurité oblige, au fréteur[1472], mais les frais seront supportés par l'affréteur dans un compte spécial[1473]. En cours de route, l'affréteur peut faire décharger la marchandise mais doit entièrement payer le fret stipulé pour le voyage, ainsi que les frais entrainés par l'opération (art. 17, décret 31 déc. 1966). Le même texte, précise qu'un tel déchargement n'est possible qu'en cas d'un seul affrètement. Dans le cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit obéir aux ordres donnés d'un commun accord par le fréteur et l'affréteur ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il pourra décharger (art. 15, décret). Le respect des délais de chargement et de déchargement sont d'une importance capitale, de sorte que le fréteur n'omet pas de fixer des jours pour y procéder, jours de planche ou staries, et dont le dépassement soumet l'affréteur à des compléments de fret ou surestaries (*demurrage*, en anglais). Dans la même logique, des primes de célérité peuvent être prévues dans le cas où le chargement ou le déchargement est réalisé avant le terme.

[1468] Sentence CAMP, n° 876 du 14 fév. 1994.
[1469] Com 12 nov. 1969, DMF 1970. 200.
[1470] Com. 16 avr. 1996, Bull. civ. IV, n° 120, DMF 1996. 796, rapp. Rémery.
[1471] Com. 9 mai 2007, DMF 2007. 779, obs., Raynaud.
[1472] Sentence CAMP 1063, du 27 mai 2002, DMF 2003. 170.
[1473] Ph. Delebecque, op.cit, n° 655.

(3) Staries et surestaries

425. **Staries**. Le fréteur qui met engins et treuilliste du navire à la disposition des chargeurs ou des destinataires veut que le travail soit accompli dans un délai fixé en jours et en heures. C'est ce qu'on appelle dans le jargon maritime « staries ». Si la convention des parties n'a rien prévu, ce qui serait étonnant, le point de départ et la computation des jours de planche sont réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations et, à défaut, suivant les usages maritimes (art. 10, décret, 31 déc. 1966). En pratique, le problème ne se pose pas puisque la charte-partie fixe toujours le nombre de jours de planche et, de la sorte, les usages perdent d'intérêt[1474].

426. **Calcul des staries**. Il est source de nombreuses difficultés[1475]. D'une part, il faut déterminer le point de départ des staries. Plusieurs hypothèses ont été avancées et débattues (le moment où le navire est arrivé, prêt à charger ou à décharger ; quand le navire est rangé le long du quai et a ouvert les panneaux, etc.). La solution est venue de la pratique moderne qui oblige le capitaine du navire à avertir aux chargeurs ou aux destinataires, avertissement connu dans la pratique de « notice »[1476]. Le délai court vingt-quatre heures après la notice[1477]. L'on craignait que le capitaine n'envoie sa notice avant d'être dans le port, mais c'est encore un point que la charte n'omet pas de préciser.

D'autre part, des difficultés relatives au calcul du délai. Prend-t-on en compte uniquement les jours de travail ou y compris les jours fériés ? Et en cas de mauvais temps, qu'est ce qu'il faut faire ? L'on peut comprendre pourquoi il y a des difficultés. Dans tous les cas, les clauses des contrats tentent de prévoir ces types de situations.

427. **Surestaries**. De l'anglais *demurrage*, le mot surestaries désigne d'une part, le délai de dépassement des jours de planche et, d'autre part, la somme qui est payé par l'affréteur au fréteur en compensation du temps supplémentaire pendant lequel il

[1474] Ph. Delebecque, op.cit, n° 656.
[1475] Ibid., n° 657.
[1476] Ibid.
[1477] Ibid.

a immobilisé le navire[1478]. Le principe est posé par l'article 11 du décret du 31 décembre 1966 qui stipule qu' «en cas de dépassement des délais, l'affréteur doit des surestaries qui sont considérés comme un supplément de fret ». Les surestaries courent de plein droit à l'expiration du délai des staries[1479]. Il n'est pas nécessaire de mettre le chargeur ou le destinataire en demeure[1480]. Se pose le problème de savoir combien de temps le capitaine doit-il attendre au port. Le problème est d'autant plus difficile dans les opérations de déchargement, car s'il s'agit de chargement, le capitaine qui attend au bout d'un certains temps, constatant que personne ne se présente pour charger, quittera le port pour ne pas s'exposer à des frais supplémentaires (frais de pilotage, remorquage, etc.), et réclamera des dommages-et-intérêts à l'affréteur.

Quand il s'agit du déchargement qui doit être fait par le destinataire, il n'y aurait aucun moyen de lutter contre la mauvaise volonté de ce destinataire, peut être une raison de plus des clauses de protection du fréteur.

Le calcul des délais des surestaries est différent de celui des staries. Les jours fériés qui ne comptent pas pour les délais des staries, en comptent ici. En effet, les surestaries représentent une immobilisation indue du navire. Pendant les jours fériés, le navire aurait pu naviguer. Son immobilisation au port cause un dommage au fréteur que doit réparer l'affréteur. La même règle devrait être appliquée en cas de force majeure[1481]. Cette dernière suspend le délai des staries[1482], mais ne devrait pas suspendre le cours des surestaries, car c'est une règle de droit commun qu'après la mise en demeure, la force majeure pèse sur le débiteur, quoi que la jurisprudence hésite sur cette solution du fait qu'elle la voit très rigoureuse. Un retard de quelques heures pourrait avoir comme conséquence des journées de surestaries si la force majeure persistait. Aussi, précisons des arrêts admettant la suspension[1483]. Il est encore important de rappeler que tout cela reste supplétif à la volonté des parties. Quant à la nature juridique des surestaries, la jurisprudence

[1478] V. P. Bonassies, Les surestaries en matière de transport de produits pétroliers, in Le transport de produits pétroliers par mer, IMTM 2004.
[1479] Ph. Delebecque, op.cit, n° 659.
[1480] Ibid.
[1481] Ph. Delebecque, op.cit, n° 659.
[1482] Com. 28 avr. 1998. 919, rapp. Rémery.
[1483] Aix-en-Provence, 24 avrr. 1984, DMF 1986. 356, note J,-J. Ollu ; et sur pourvoi Com. 4 nov. 1986, DMF 1987. 225, obs., R. A. ; Sentence CAMP n° 537 du 18 juin 1984, DMF 1985. 117.

française, comme d'ailleurs la loi, considère les surestaries comme des compléments de fret (art. 11, décret. 31 déc. 1966)[1484].

(4) Responsabilité du fréteur au voyage

428. Le principe est posé par l'article L. 5423-14 du code des transports qui stipule que, je cite : « le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues par la charte-partie ». L'on remarque là-encore que les dispositions de la loi sont supplétives à la liberté contractuelle. La règle se rapproche de celle du régime des transports maritimes, en ce que l'avarie ou la perte de la marchandise obligera, à priori, le fréteur à réparation, sauf que la différence entre ces deux régime reste considérable : sur le fréteur au voyage, c'est une présomption simple qui pèse sur lui, de sorte qu'une preuve de diligence suffise pour se libérer, tel que prévoit l'alinéa 2 du même texte : le fréteur se libère de sa responsabilité en établissant, soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ses obligations, soit que les dommages sont dus à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés. Dans le régime des transports, seul la preuve d'une cause qui ne lui soit pas imputable libère le transporteur (incendie, grève, etc.).

Quant aux rapports avec les tiers, seul le fréteur est responsable, et donc tenu de réparer les dommages, du fait de la conduite du navire ou des marchandises (sauf de leur manutention qui incombe à l'affréteur), ce qui se comprend du fait que c'est le fréteur qui a la gestion du navire[1485]. Le fréteur est responsable lorsqu'il refuse à tort d'embarquer les marchandises. Cette faute est aussi une faute extracontractuelle à l'égard des intérêts de la cargaison[1486].

Lorsque le fréteur est reconnu responsable (parce qu'il n'a pas pu écarter sa présomption qui pèse sur lui), il doit réparer tout dommage subi par l'affréteur ou à toute autre personne tierce, sauf pour le réceptionnaire à minimiser son préjudice[1487]. Il ne peut pas invoquer la limitation de responsabilité du transporteur maritime, mais

[1484] Pour plus de précisions, v. Ph. Delebecque, op.cit, n° 660.
[1485] Ph. Delebecque, op.cit, n° 666.
[1486] Com. 2 avr. 1996, Bull. civ. IV, n° 101, DMF 1996.702, rapp. Rémery.
[1487] Sentence CAMP n° 1196 du 29 août 2012.

peut insérer dans la charte-partie, une clause de non-responsabilité (a) ou une clause limitative de réparation (b)[1488].

a) Clauses de non-responsabilité.

429. Comme toutes les règles légales en matière d'affrètement, les dispositions de la loi ont un caractère supplétif. Les chartes n'ont pas manqué d'user de cette faculté pour écarter les règles légales. Ainsi, dans la charte-partie *Gencon*, l'on trouve une clause (art. 2) qui déclare que le fréteur ne sera responsable que des défauts d'arrimage et des déficiences personnelles de l'armateur, en particulier, lorsqu'il n'a pas mis le navire en bon état de navigabilité ou qu'il l'a insuffisamment armé ou équipé, et qui précise encore que l'armateur ne sera pas responsable des fautes du capitaine, de l'équipage ou de tous autres préposés de l'armateur. Une seconde clause stipule qu'en tout état de cause, l'armateur ne devra pas réparer le dommage éprouvé au-delà de la valeur estimée du fret.

La clause telle que décrite ci-dessus, met la preuve à la charge de l'affréteur. C'est à ce dernier de démontrer que le dommage subi par la marchandise est dû soit au mauvais arrimage par le capitaine, soit au défaut de navigabilité du navire, ou plus exactement à un manque de diligence de l'armateur.

Elle exclut explicitement certaines causes de responsabilité : l'armateur se déclare non responsable des fautes de ses préposés, depuis le capitaine jusqu'au dernier de ses agents terrestres. C'est d'ailleurs cette partie de la clause qui lui a valu son nom de *négligence clause*[1489]*.* En revanche, les juges de fond peuvent considérer que la grève de l'équipage d'un navire ne constitue pas pour la compagnie de navigation un cas de force majeure l'exonérant de ses obligations découlant d'un contrat d'affrètement[1490].

La validité de cette clause a été contestée[1491], mais la Cour de cassation l'a validée[1492].

Suivant ce type de clause, la responsabilité de l'armateur reste engagée lorsque le chargeur démontre que le dommage est dû, soit à un défaut d'arrimage, soit au

[1488] Ph. Delebecque, op.cit, n° 666.
[1489] Cf. « Negligence-Clause », par Boi, in Diritto Marittimo, 95 (1993, 609).
[1490] Com. 12 nov. 1969, Bull. civ. IV, n° 327.
[1491] V. Ph. Delebecque, op.cit, n° 668.
[1492] Com. 2 juin 1977, DMF 1977. 589, obs.,Rodière.

défaut de navigabilité[1493], soit de toute faute inexcusable de l'armateur, en application du droit commun des clauses de non-responsabilité[1494]. Enfin, la faute lucrative du capitaine écarte la négligence clause. La Cour de cassation a écarté la clause de non-responsabilité dans le cas où le capitaine avait chargé en pontée, des marchandises payant un fret de cale, alors que le dommage avait été causé à la marchandise parce qu'elle était chargée sur le tillac du navire. Dans la mesure où le fret sur la pontée aurait été moindre, il y avait là une faute lucrative[1495].

b) Clauses limitatives de responsabilité.

430. Ces clauses sont valables, et opèrent sous plusieurs conditions[1496]. D'abord, le fréteur doit prouver que son cocontractant en avait connaissance. Ensuite, comme dans les clauses de non-responsabilité, le fréteur ne peut pas s'exonérer de sa faute inexcusable ou de son dol. Il en est ainsi de la faute du capitaine, lucrative pour le fréteur.

Quant aux fautes du capitaine, non lucratives pour le fréteur, il est admis qu'elles écartent ces clauses, réponse contestable pour Delebecque[1497] : le fréteur n'endosse pas, avec son rôle, la faute de son préposé. Mais poursuit que la faute inexcusable du capitaine implique généralement une autre faute inexcusable, personnelle du fréteur, ce qui justifierait alors la solution.

L'action en responsabilité quant à elle, comme d'ailleurs dans les autres contrats d'affrètement, se prescrit par un an (art. L. 5423-4, C. des transports). En cas de sous-affrètement, 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 (art. L. 5423-7, C. des transports). Le délai court depuis le déchargement complet des

[1493] Sentence CAMP n° 1192 du 27 fév. 2012.
[1494] V. des ex. d'interprétation des clauses dans Com. 24 mars 1969, Scapel, 1970. 3 ; Aix-en-Provence, 20 juin 1972, DMF 1973. 272 ; Sentence CAMP n° 1207 du 31 janv. 2013.
[1495] Req. 5 juin 1920, S. 1921, 1, 293 ; Sentence CAMP n° 571 du 15 mars 1985, DMF 1986. 182 s. et spéc. 183. V. plus généralement. R. Mésa, Les fautes lucratives en droit privé, thèse univ. Boulogne 2006.
[1496] Ph. Delebecque, op.cit, n° 669.
[1497] Ibid.

marchandises ou l'événement qui a mis fin au voyage[1498]. Les causes de suspension et d'interruption s'apprécient dans les conditions du droit commun[1499].

§ 2 Principaux types d'affrètement (droit comorien)

431. En droit comorien, les contrats d'affrètement sont régis par la loi et le décret de 1966, loi et décret hérités de la France, ce qui veut dire que les dispositions en droit comorien sont presque identiques qu'en droit français. Le nouveau texte comorien (CMMC) a presque repris les dispositions des anciens textes. La grande différence entre les textes français et comoriens, réside dans le fait que les textes français sont appuyés et renforcés par la jurisprudence et la doctrine, choses qui font défaut aux Comores.

Comme en droit français, l'on étudiera d'abord, l'affrètement coque-nue (A), ensuite, l'affrètement à temps (B) et enfin, l'affrètement au voyage (C).

A) Affrètement coque-nue

432. L'affrètement coque-nue, est le contrat par lequel « le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini »[1500]. Dans l'affrètement coque-nue, comme l'affrètement à temps, du moins de longue durée, L'affréteur pourra à son tour sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement[1501]. Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur, des obligations résultant du contrat d'affrètement[1502]. Aux Comores, même les produits pétroliers y parviennent sous connaissement. les contrats d'affrètement restent pour le moment théoriques. L'affrètement coque-nue est souvent l instrument d'opérations de financement. Il ne cesse pas d'être coque-nue parce que le fréteur aura désigné le capitaine ou tout autre membre important de l'équipage. Cela peut être expliqué par le fait que le fréteur qui va abandonner son navire à l'affréteur lequel aura toute la gestion, parfois pour plusieurs années, n'en

[1498] Ph. Delebecque, op.cit, n° 671.
[1499] Ibid.
[1500] Art. 10, loi n° 66-420 du 18 juin 1966, portant affrètement et transport maritime.
[1501] Art. 12, loi op.cit. ; art. 658, al. 1, CMMC.
[1502] Ibid., art. 13, loi ; art. 658, al.

reste pas moins le propriétaire et peut souhaiter de pourvoir à ses intérêts en confiant le navire à un capitaine de son choix. La caractéristique fondamentale de ce contrat réside dans le fait que l'affréteur assume non seulement l'exploitation commerciale du navire, mais aussi la gestion nautique, à moins que le propriétaire ait nommé un capitaine. L'affréteur devient donc un véritable armateur. L'on rendra compte ci-dessous de la conclusion du contrat (1), des obligations du fréteur (2), celles de l'affréteur (3), ainsi que les responsabilités que cela entraine (4).

(1) Conclusion du contrat d'affrètement coque-nue

433. Le contrat d'affrètement coque-nue n'est pas un contrat solennel. Il se conclut par le consentement des parties. Le contrat est matérialisé par une charte-partie qui énonce les engagements des parties[1503]. C'est la volonté des parties qui reste ici maitresse de la décision. C'est le principe même de la liberté contractuelle qui prévaut sur les contrats d'affrètement (supra, n° 413). Cependant, pour les navires de plus de vingt-cinq tonneaux de jauge brute, le contrat est prouvé par écrit[1504]. Pour que le contrat puisse être opposable aux tiers, la charte partie-correspondante doit être inscrite au fichier central de la flotte, tenu à l'Agence Nationale des Affaires Maritime (ANAM) faute de quoi, le fréteur sera tenu personnellement responsable envers les tiers, notamment, les créanciers, assureurs ou fournisseurs[1505].

(2) Obligations du fréteur coque-nue

434. L'obligation principale du fréteur est de mettre à la disposition de l'affréteur, au lieu et à la date convenu dans la charte, un navire désigné, en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné[1506]. Outre cette obligation principale, le fréteur doit assurer les réparations dues aux vices propres du navire[1507].

[1503] Art. 636, al. 2, CMMC.
[1504] Art. 637, al. 2, CMMC. L'art. 2, décret n° 66-1078 du 31. Déc. 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime avait requis cette preuve, comme en droit français, à partir de dix tonneaux.
[1505] Art. 639, CMMC.
[1506] Art. 25, décret du 31. déc. 1966, op.cit.
[1507] Ibid., art. 26, al. 1. décret.

(3) Obligations de l'affréteur coque-nue

435. Véritable armateur dans l'affrètement coque-nue, l'affréteur doit :

- Payer le fret convenu[1508], ici, nommé loyer. Il est généralement calculé suivant quelque unité de temps (le jour, le mois, etc.). Lorsque le navire est immobilisé par suite d'un vice propre pour une durée excédant vingt-quatre-heures, aucun loyer n'est dû pendant la durée de l'immobilisation[1509].
- Entretenir le navire, procéder aux réparations et aux remplacements, sauf le cas de vice propre du navire[1510] ;
- Recruter l'équipage, payer ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes (charges sociales et fiscales)[1511] ;
- Supporter tous les frais d'exploitation[1512] ;
- Assurer le navire[1513] ;
- Restituer le navire, les appareils et les équipements en fin de contrat, dans l'état où il les a reçus, sauf usure normale de ces derniers[1514].

En cas de retard dans la restitution du navire, sauf preuve par le fréteur d'un préjudice plus élevé, l'affréteur doit une indemnité calculée pendant les quinze premiers jours sur le prix du loyer et postérieurement sur le double de ce prix[1515].

(4) Responsabilités (affrètement coque-nue)

436. Les responsabilités peuvent être analysées doublement, d'une part, les relations entre fréteur et affréteur, et d'autre part, les relations avec les tiers.

Dans les rapports entre fréteurs et affréteur, comme chacun a des obligations envers l'autre, chacun sera responsable envers l'autre des manquements à ses obligations et sera tenu à les réparer. Ainsi, l'innavigabilité du navire qui aurait causé un dommage à une cargaison de l'affréteur, obligerait le fréteur à réparation (supra, n° 419).

[1508] Art. 10, loi de 1966, op.cit ; art. 635, CMMC.
[1509] Art. 26, al. 2, décret, op.cit.
[1510] Ibid., art 28, al. 1.
[1511] Ibid., art. 28, al. 2.
[1512] Art. 28, al. 2, décret, op.cit.
[1513] Ibid.
[1514] Ibid., art. 29, décret.
[1515] Ibid., art. 30.

A l'égard des tiers, les dommages causés par le navire sont à la charge de l'affréteur, seul responsable de la gestion nautique et commerciale du navire. A cela, s'ajoute, une autre responsabilité, édictée par la convention de 1969/1992, qui déclare seul responsable des dommages de pollution, le fréteur coque-nue d'un pétrolier.

Lorsque le fréteur a nommé un capitaine, commettant une faute entrainant un dommage à un tiers, l'on pense que dans ce cas le fréteur devrait être tenu à réparation. Si le tiers ne pourrait pas exercer une action directe contre le fréteur du fait d'absence de lien contractuel, l'on pourrait imaginer une action extracontractuelle, ou du moins une indemnisation du propriétaire à l'affréteur, qui, serait tenu responsable envers le tiers. L'article 11 de la loi de 1966 dispose que « l'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire », mais l'on ne pense pas que l'hypothèse de nomination de capitaine par le propriétaire dans un affrètement coque-nue ait été ici, prise en compte par le législateur comorien.

B) Affrètement à temps

437. **Généralités**. **Plan**. Par le contrat d'affrètement à temps, le « fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini »[1516]. Ici, la qualité de l'armateur est partagée : la gestion nautique, au fréteur[1517] et à l'affréteur, la gestion commerciale[1518]. Toutefois, après avoir armé le navire, le fréteur peut également confier la gestion nautique à l'affréteur, ce qui ferait de ce dernier, un véritable armateur, exerçant ainsi son autorité sur le capitaine et ses membres de l'équipage. On parle alors d'affrètement avec « dévolution » (*with demise, en anglais*). Un tel affrètement est pratiquement abandonné au profit de l'affrètement coque-nue (supra, n° 420). Le contrat d'affrètement à temps est normalement conclu pour une durée assez longue (2 ans, 5 ans, 10 ans, voire 20 ans), mais exceptionnellement, il peut être conclu pour une durée brève, et notamment pour le temps d'un voyage. Un tel contrat se dénomme dans la pratique de « *trip charter* »,

[1516] Art. 7, loi de 1966, op.cit ; art. 648, CMMC.
[1517] Art. 20, décret de 1966, op.cit ;
[1518] Ibid., art. 21.

proche de l'affrètement au voyage mais régi par les chartes et les règles générales de l'affrètement à temps.

Comme dans l'affrètement coque-nue, l'on rendra compte ci-dessous de la conclusion du contrat (1), des obligations du fréteur (2), de celles de l'affréteur (3), ainsi que les responsabilités (4).

(1) Conclusion du contrat d'affrètement à temps

438. Le contrat est conclu par le consentement des parties. C'est le principe même des contrats d'affrètement. Le contrat est toutefois prouvé par écrit, pour les navires de plus de 25 tonneaux de jauge brute[1519]. Dans la pratique, le contrat se matérialise par la rédaction d'une charte-partie. aux Comores, principalement. La charte mentionne entre-autres, les éléments d'identification du navire, les informations relatives aux parties et les conditions générales du contrat.

(2) Obligations du fréteur à temps

439. L'on retrouve pratiquement les obligations de l'affréteur dans l'affrètement coque-nue. Le fréteur à temps doit[1520].

- Mettre à la disposition de l'affréteur, à la date et au lieu convenu, un navire en bon état de navigabilité. Cette dernière couvre l'ensemble des qualités nautiques et commerciales qui permettent au navire d'assurer le service pour lequel il a été affrété ;
- Assurer les réparations et de pourvoir aux remplacements dus au vice propre du navire ;
- Maintenir le navire en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat ;
- Armer le navire (prendre en charge les rétributions directes et indirectes de l'équipage : salaires, charges sociales, nourriture, soins, etc.).
- Assurer le navire contre tous les risques dont il peut courir. Cette dernière obligation n'est pas mentionnée par les textes comoriens, mais elle est

[1519] Art. 637, al. 2, CMMC. L'art. 2, décret du 31 déc. 1966 avait requis l'écrit à partir de 10 tonneaux de jauge brut.
[1520] Art.19, décret 1966, op.cit. Le législateur du CMMC a fait la confusion entre obligations et responsabilités (art. 650 et 651).

systématique au vue des enjeux économiques que représente une telle opération.

Pour le paiement de son fret, le fréteur a un privilège sur les marchandises chargées à bord du navire affrété[1521]. Toutefois, il ne peut les retenir dans son navire, mais peut les consigner en mains tierces et les faire vendre, sauf à l'affréteur à fournir une caution[1522].

(3) Obligations de l'affréteur à temps

440. La principale obligation de l'affréteur est de payer le loyer convenu, qui court du jour où le navire est mis à sa disposition dans les conditions du contrat[1523]. Le loyer est payable d'avance et par mensualité[1524]. Le loyer n'est pas dû lorsque le navire est commercialement inutilisable pour une période excédent vingt-quatre heures[1525].

L'affréteur supporte également tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une qualité propre à assurer le bon fonctionnement des appareils[1526].

Outre cette obligation principale, l'affréteur s'engage à employer le navire à des trafics licites pour le transport de marchandises dans les conditions de la charte. La plupart des chartes interdisent le chargement d'animaux vivants, ou de toute marchandise inflammable ou dangereuse. Il doit également respecter les limites géographiques telles que définies dans la charte. Enfin, il doit envoyer le navire uniquement dans les ports sûrs.

(4) Responsabilités (affrètement à temps)

441. Il est important de rappeler qu'en matière d'affrètement, c'est la volonté des parties qui prévaut. En dehors de cela, l'on peut distinguer d'une part, les rapports contractuels et les rapports avec les tiers.

Entre fréteur et affréteur, chacun est responsable des dommages causés par le fait de sa gestion, puisque la gestion est partagée[1527].

[1521] Art. 2, loi de 1966, op.cit ; art. 636, al. 3, CMMC.
[1522] Art. 3, décret, op.cit.
[1523] Art. 23, al.1, décret ; art. 653, CMMC.
[1524] Ibid., art. 23, al. 2 ; art. 653.
[1525] Ibid., art. 24 ; art. 654, al. 1.
[1526] Art. 2, décret, op.cit.

Ainsi, le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est prouvé que de tels dommages sont dus à un manquement à ses obligations[1528]. Il revient donc à l'affréteur de prouver que le fréteur a manqué à ses obligations. Toutefois, le fréteur n'est pas responsable des fautes du capitaine ou de ses préposés[1529].

L'affréteur, de sa part, sera responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale[1530]. Il devra donc réparer les dommages causés au navire qu'il a envoyé dans un port dangereux.

A l'égard des tiers, chacun est également responsable de sa gestion : le fréteur est responsable des dommages dus à son navire, à moins qu'ils n'aient été causés du fait de son exploitation commerciale. Et même dans ce dernier cas, il semble que la distinction entre gestion nautique et commerciale n'intéressait pas les tiers, qui pouvaient toujours remettre en cause la responsabilité de l'armateur.

C) Affrètement au voyage

442. **Définition. Distinction. Plan**. Par le contrat d'affrètement au voyage, le « fréteur met à la disposition de l'affréteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages »[1531]. Le contrat est également constaté par une charte-partie qui énonce entre-autres, 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, ainsi que le taux du fret[1532].

Les différences avec l'affrètement à temps sont nettes :

- Dans l'affrètement au voyage, l'affréteur ne peut pas amener le navire où il veut dans les limites de la convention, puis qu'il ne le loue pas : il attend un service, qui est le déplacement du navire du port A au port B, sur lequel il a mis ses marchandises. C'est plutôt le fréteur qui exécutera le voyage du port de charge au port d'arrivée, bien évidemment, suivant les stipulations du contrat.

[1527] Art. 20 et 21, décr. Op.cit.
[1528] Art. 8, al. 1, loi, op.cit.
[1529] Ibid., art. 8, al. 2.
[1530] Ibid., art. 9.
[1531] Art. 5, al. 1, loi, op.cit ; art. 642, CMMC.
[1532] Art. 5, décret ; art. 643, CCMC.

L'affrètement au voyage est assez proche du contrat de transport.

- A l'inverse de l'affrètement à temps, ici, le temps court contre le fréteur, c'est ce qui justifiera peut être les clauses de couvertures insérées dans la charte pour que l'affréteur présente la marchandise au lieu et date convenus.
- A l'inverse de l'affrètement à temps, dans l'affrètement au voyage, le fréteur sait avec détails la nature et les caractéristiques de la cargaison qui sera mise sur son navire, chose qu'il ignorait dans l'affrètement à temps.

L'on présentera ci-dessous, les obligations des parties, d'abord, les obligations du fréteur (1), ensuite, celles de l'affréteur (2). L'on terminera l'analyse par les responsabilités (3). La question des staries et surestaries étant étudiée en droit français, l'on se passera ici.

(1) Obligations du fréteur au voyage

443. L'obligation principale du fréteur est de présenter à la date et au lieu convenu et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement d'un point de vue nautique, mais aussi commercial, et ce, dans les conditions prévues dans la charte-partie[1533].

A cette obligation principale, s'ajoute celle de faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte[1534]. L'on peut également ajouter une autre obligation, résultant des diverses clauses du contrat dument convenues. Ainsi, lorsque le navire est affrété pour un voyage direct avec la possibilité d'une seule escale complémentaire, l'on peut admettre que le chargement complémentaire ne déroge pas à l'obligation fondamentale de l'armateur d'éliminer « tout risque lié à l'embarquement des compléments de cargaison ». A défaut d'une clause contractuelle, le fréteur doit normalement réaliser le voyage en droiture (supra, n° 423).

[1533] Art. 6, al. 1, décret, op.cit. Là encore, le législateur comorien a fait la confusion entre obligation et responsabilité (art. 644)
[1534] Ibid., art. 6, al. 2.

(2) Obligations de l'affréteur au voyage

444. Comme dans l'affrètement à temps, L'affréteur doit d'abord payer le fret convenu[1535]. En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route pour effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affréteur doit le fret de distance[1536]. L'affréteur doit ensuite, mettre à bord la quantité de marchandises énoncée dans la charte. A défaut, il paie néanmoins le fret prévu pour cette quantité[1537]. Il doit enfin procéder au chargement et au déchargement de la marchandise dans le respect de la charte, notamment, les délais[1538]. Si la charte prévoit distinctement des délais pour le chargement et des délais pour le déchargement, ces délais doivent être décomptés séparément[1539]. En cours de route, l'affréteur peut faire décharger la marchandise mais doit entièrement payer le fret stipulé pour le voyage, ainsi que les frais entrainés par l'opération[1540]. Le même texte, précise qu'un tel déchargement n'est possible qu'en cas d'un seul affrètement. L'affréteur peut même résilier son contrat avant tout commencement de chargement, mais doit dans pareil cas au fréteur, une indemnité correspondante au préjudice, au plus égale au montant du fret[1541]. Dans le cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit obéir aux ordres donnés d'un commun accord par le fréteur et l'affréteur ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il pourra décharger[1542]. Le respect des délais de chargement et de déchargement sont d'une importance capitale, de sorte que le fréteur n'omet pas de fixer des jours pour y procéder, jours de planche ou staries, et dont le dépassement soumet l'affréteur à des compléments de fret ou surestaries, *demurrage*, en anglais (supra, nos 425 à 427)[1543]. Dans la même logique, des primes de célérité peuvent être prévues dans le cas où le chargement ou le déchargement est réalisé avant le terme.

[1535] Art., 1, loi, op.cit ; art. 635, CMMC.
[1536] Art. 16, décret.
[1537] Ibid., art. 8.
[1538] Ibid., art. 9, al. 1 ; art. 645, al. 1, CMMC.
[1539] Ibid., art. 9, al. 2.
[1540] Art. 17, décret, op.cit.
[1541] Ibid., art. 13.
[1542] Ibid., art. 15.
[1543] Art. 11, décret. 1966, op.cit.

(3) Responsabilité du fréteur au voyage

445. Le principe est posé clairement, je cite : « le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues par la charte-partie »[1544]. L'on remarque là-encore que les dispositions de la loi sont supplétives à la liberté contractuelle. La règle se rapproche à celle du régime des transports maritimes, en ce que l'avarie ou la perte de la marchandise obligera, à priori, le fréteur à réparation, sauf que la différence entre ces deux régime reste considérable : Dans l'affrètement au voyage, c'est une présomption simple qui pèse sur le fréteur, de sorte qu'une preuve de diligence suffise pour se libérer, tel que prévoit l'alinéa 2 du même texte : le fréteur se libère de sa responsabilité en établissant, soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ses obligations, soit que les dommages sont dus à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés. Dans le régime des transports, seul la preuve d'une cause qui ne lui soit pas imputable libère le transporteur (incendie, grève, etc.).

Quant aux rapports avec les tiers, seul le fréteur est responsable, et donc tenu de réparer les dommages, du fait de la conduite du navire ou des marchandises (sauf de leur manutention qui incombe à l'affréteur), ce qui se comprend du fait que c'est le fréteur qui a la gestion du navire[1545].

Lorsque le fréteur est reconnu responsable (parce qu'il n'a pas pu écarter la présomption qui pèse sur lui), il doit réparer tout dommage subi par l'affréteur ou à toute autre personne tierce. Il ne peut pas invoquer la limitation de responsabilité du transporteur maritime, mais peut insérer dans la charte-partie, une clause de non-responsabilité ou une clause limitative de réparation (supra, n^{os} 429 et 430).

Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part, ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné, ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du contrat[1546]. En revanche, si le cas de force majeure n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à

[1544] Art. 6, loi, op.cit.
[1545] Art. 7, décret, op.cit.
[1546] Art. 12, décret, op.cit.

dommages-intérêts à raison du retard[1547]. Il en est de même, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret lorsque le cas de force majeure arrive pendant le voyage[1548].

Quant à l'action en responsabilité, comme d'ailleurs dans les autres contrats d'affrètement, elle se prescrit par un an[1549]. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun[1550]. Ce délai court depuis le débarquement complet des marchandises ou l'événement qui a mis fin au voyage[1551].

446. Tel qu'intitulés, les contrats d'affrètement et les contrats de transport sont les principales opérations de l'exploitation du navire. Ils présentent des différences certaines. L'on vient d'étudier le contrat d'affrètement, il nous semble important d'étudier également les contrats de transport pour pouvoir se rendre compte de ces différences.

Section 2 : Contrat de transport maritime de marchandise

447. **Définition. Dispositions générales. Plan.** Par le contrat de transport maritime, le « chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre »[1552]. Pour les règles de Rotterdam, le déplacement se fait d'un lieu à un autre, pas forcément d'un « port à un autre »[1553].

Le nouveau texte comorien, le CMMC (art. 662, al. 4) précise que le contrat de transport maritime comorien découle des dispositions de la convention de Hambourg de 1978 et qu'il s'applique à titre supplétif, ce qui fera apparaitre quelques différences entre les textes français et comoriens sur certains points, notamment, sur la responsabilité du transporteur, que les règles de Hambourg ont longuement traité.

Le contrat de transport maritime est par essence, si l'on peut dire, international, d'où, des questions de loi applicable, de juridiction compétente, de comparaison de système juridique[1554]. Selon la CNUCED[1555], 80% du commerce mondial transite par

[1547] Art. 14, al. 1, décret.
[1548] Ibid., art. 14, al. 2 ; art. 646, al. 2. CMMC.
[1549] Art. 4, loi, op.cit ; art. 647, CMMC.
[1550] Art. 4, décret.
[1551] Ibid., art. 4.
[1552] Art. 1 § 6, règles de Hambourg ; art. L. 5422-1, C. des transports; art. 662, al. 1, CMMC.
[1553] Art. 1, § 1, Règles de Rotterdam.
[1554] Code des transports, Dalloz 2015, p. 591.
[1555] CNUCED, Etude sur les transports maritimes, 2013, tableau 3.

la mer. En 2012, le transport maritime mondial a augmenté de 4,3%, pour s'établir à 9, 165 millions de tonnes chargées (même source). Il était de 8, 784 millions de tonnes en 2011 et de 8,409 en 2010 (même source).

Comme tout contrat, le contrat de transport maritime lie ses contractants et leur soumet à des obligations, qui doivent être respectées, faute de quoi, la partie fautive se verrait engager sa responsabilité**.** Le contrat de transport maritime est au centre du droit maritime. Son étude complète ferait l'objet de plusieurs thèses, voire, de plusieurs ouvrages. Tout cela, pour dire que l'on ne pourrait pas l'étudier d'une manière détaillée, plutôt, l'on essayera d'en faire une synthèse. L'étude de cette section portera sur quatre paragraphes, successivement, les textes applicables au transport maritime (§ 1), la conclusion du contrat (§ 2), l'exécution du contrat (§ 3), et la responsabilité du transporteur (§ 4).

§ 1 Textes applicables

448. Au niveau international, actuellement (mars. 2016), deux conventions régissent les transports maritimes, en l'occurrence, la Convention de Bruxelles de 1924 et ses protocoles (A) et les règles de Hambourg de 1978 (B). Les règles de Rotterdam de 2009 (C) ne sont pas encore entrées en vigueur, mais seront brièvement présentées. L'on présentera également d'une manière brève, les lois et décrets applicables en France et aux Comores (D).

A) Convention internationale du 25 août 1924 « règles de la Haye ».

449. **Principales dispositions**. Adoptée à Bruxelles le 25 août 1924, elle est entrée en vigueur le 2 juin 1931. La convention est également connue sous le nom des « règles de la Haye », appellation curieuse, alors qu'elle est adoptée à Bruxelles. La France l'a ratifiée le 4 janvier 1937 (décret de publication du 25 mars 1937)[1556]. Les Comores ne l'ont toujours pas ratifiée, et ce, malgré la ratification des pays voisins tels que les Seychelles, l'Ile Maurice, Le Mozambique ou encore la République du Zanzibar[1557]. La convention a fait l'objet d'une large ratification : à ce jour (nov.

[1556] JORF du 8 avril 1937, p. 4019.
[1557] A. Ahamada, Reforme du droit maritime comorien, Juillet-Août 2015, DMF 2015. 637.

2015), 104 Etats l'ont ratifiée[1558], parmi lesquels, toutes les grandes puissances maritimes. Dans son protocole de signature, la convention précise qu'elle peut prendre effet dans les pays contractants, soit par force de loi, soit par introduction dans la législation nationale. L'application de la convention étant impérative, ce qui veut dire que la réduction de la période où la convention est applicable n'est pas contractuellement possible[1559]. La convention devrait supprimer les conflits de lois entre les parties contractantes, mais force est de constater que les conflits de lois existent toujours, ou en tout cas des disharmonies, soit dans les domaines dont la convention ne traite pas, soit en raison des interprétations différentes qui ont été données par les juridictions nationales de certaines de ses dispositions[1560]. La convention institue une « responsabilité de plein droit » au transporteur, quoi qu'elle soit formulée d'une manière négative : « ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne soit imputable……. »[1561]. En contrepartie, le transporteur maritime se voit accorder des possibilités plus larges d'exonération de cette responsabilité : dix sept cas exceptés (art. 4 § 2), dont les « actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire »[1562]. Surtout, le transporteur se voit consentir le bénéfice de limiter sa responsabilité[1563].

450. **Champ d'application de la convention de 1924.** Elle s'applique au « connaissement maritime (ou document similaire) crée dans un Etat contractant »[1564], si le transport est international, à la phase maritime du transport[1565], à l'exclusion des animaux vivants et des marchandises transportées en pontée[1566].

Au sens de la convention, le transport international est : « celui effectué entre deux ports appartenant à deux pays différents, ou celui dans lequel, les parties figurant au connaissement n'ont pas la même nationalité[1567].

[1558] Dernière modification du 7 octobre 2011.
[1559] Art. 10, convention. 1924, op.cit.
[1560] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 888.
[1561] Art. 4 § 1, convention. 1924, op.cit.
[1562] Art. 4 § 2, a. Convention, op.cit.
[1563] Ibid., art. 5.
[1564] Ibid., art. 10.
[1565] Ibid., art. 1, e.
[1566] Ibid.
[1567] Cass. 20 déc. 1982, DMF 1983. 526.

La phase maritime, selon cette convention, est : « le temps écoulé entre le début du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à la fin du déchargement ».

Au fil des années, le transport maritime a connu des évolutions, notamment par l'arrivée des conteneurs. Ces évolutions, non prévues par convention de 1924 méritent d'être prises en compte, ce qui a conduit à l'amendement de la convention en 1968.

451. **Protocole du 23 février 1968 (règles de Visby).** ***Principales dispositions***. Il est signé le 23 février 1968 à Visby (nom du port de Suède où il fut élaboré) et entré en vigueur le 23 juin 1977. La France l'a ratifiée le 10 juillet 1977 (décret d'application n° 809 du 8 juillet 1977)[1568]. Ce protocole ne modifie pas en soi la convention de 1924, mais apporte quelques précisions sur la limitation des réparations afin de mieux prendre en compte les conséquences de la conteneurisation croissante des marchandises[1569]. Cependant, le protocole n'a pas connu le succès de la convention de 1924 : seulement, 33 Etats l'ont ratifié (état du 7 mars 2006). Cela crée des problèmes quant aux champs d'application successifs du texte d'origine et celui révisé, pour deux pays, l'un ratifiant la convention et l'amendement, et l'autre, ne ratifiant que la convention (exemple France et Algérie), ou encore entre un pays membre et un non-membre. Après bien de tentative[1570], la tendance de la jurisprudence française est de se référer au texte de la convention tel qu'en vigueur dans le pays d'expédition de la marchandise[1571]. Ainsi, un transport France-Comores sera soumis à la convention amendée, alors même que les Comores n'ont pas ratifié le texte. Un transport Algérie-France sera soumis à la convention originaire, l'Algérie n'ayant pas ratifié le protocole[1572].

L'article 10 de la convention origine, relative au champ d'application, jugée trop restreint, a été remplacé par un nouveau article 10 dans le protocole de 1968, qui couvre un champ d'application plus large.

[1568] R. Rodière et E. du Pontavice, Droit maritime, 12ème éd. Dalloz, 1997, p. 305.
[1569] A. Montas, Droit maritime, Vuiber, 2012, p. 170.
[1570] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 904.
[1571] V. en ce sens : Aix-en-Provence, 7 sept. 2007, DMF 2008, HS 12, n° 70, obs., Ph. Delebecque.
[1572] Montpelier, 1er déc. 1987, navire Mercandia Transporter, DMF 1988. 250 ; Aix-en-Provence, 6 juil. 1987, navire Export-freedom, DMF 1988. 390.

452. **Champ d'application du protocole de 1968.** Son domaine d'application est plus large, et plus précis que la convention d'origine. Ce protocole s'appliquera au transport maritime de marchandises entre deux pays différents, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne quand :

- un connaissement est émis dans État contractant, ou
- le transport a lieu au départ d'un État contractant, ou
- le connaissement prévoit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet, régiront le contrat[1573] .

Cette dernière condition est facultative car plusieurs connaissements prévoient en général une « clause Paramount », précisant la loi applicable. Le pays de destination n'a pas d'effet sur l'application du protocole.

La reforme du système monétaire international du 1er avril 1978 impose un nouveau protocole.

453. **Protocole du 21 décembre 1979. Principales dispositions.** Signé le 21 décembre 1979, ce nouveau protocole est entré en vigueur le 14 février 1984, et la France l'a ratifié le 18 novembre 1986. Ce protocole a été rendue nécessaire par la reforme du fonds monétaire international du 1er avril 1978 portant sur la reforme des unités de compte respectives retenues dans la convention de 1924 et le protocole de 1968. Le livre-or et le franc Poincaré ont posé de sérieux problèmes pour la conversion au niveau international. Ce protocole vient, par le droit de tirage spécial (DTS), remplacer les unités de compte d'origine. Le DTS est un panier de monnaie composé de : dollar américain, deutschemark, yen japonais, livre-sterling et franc français. Sa valeur est fonction des variations des monnaies qui le composent et du pourcentage variable de ces monnaies.

La convention de Bruxelles de 1924 et ses protocoles rectificatifs, si l'on peut dire, ont été jugés trop favorables aux armateurs par les pays chargeurs.

A l'initiative des Etats-Unis, à l'époque pays chargeur, la conférence des Nations-Unis pour le développement du commerce international (CNUDCI), appuyée par les pays en développement, a convoqué une conférence diplomatique tenue à

[1573] Art. 10, protocole de 1968.

Hambourg en 1978. Cette conférence a vu naitre une autre convention, baptisée « règles de Hambourg ».

B) Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer « les règles de Hambourg du 31 mars 1978 ».

454. ***Principales dispositions***. Cette convention est entrée en vigueur le 1er novembre 1992, à la base, par vingt Etats et compte environ 34 ratifications. La France, comme d'ailleurs les grandes puissances du transport maritime ne l'ont pas ratifiée, malgré son caractère international. Les Comores ne l'ont pas ratifiée. En revanche, le CMMC y fait référence et précise que les dispositions du contrat de transport maritime découlent de celles des règles de Hambourg[1574].

Cette convention avait pour objectif principal d'établir un régime juridique uniforme régissant le transport maritime de marchandises au niveau international.

Elle renforce la responsabilité du transporteur. Celle-ci, demeure fondée sur une « responsabilité de plein droit », tel qu'il résulte de son article 5 § 1 : « *le transporteur est responsable des préjudices résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde (au sens de l'art. 4), à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter un tel événement et ses conséquences* ». Le transporteur perd ainsi le bénéfice de nombreux cas exceptés accordés par la convention de Bruxelles de 1924 (17 cas exceptés), notamment, la « faute nautique ». N'ont été retenus que les cas d'incendie[1575], d'assistance[1576] et d'un cas excepté de dommage causé par deux fautes ou deux négligences dont seul un fait, incombe au transporteur ou à ses préposés ou mandataires[1577]. Dans le premier cas, le transporteur demeure toujours responsable lorsqu'il est prouvé que l'incendie résulte de sa faute, de sa négligence ou de ses préposés ou mandataires[1578].

[1574] Art. 662, al. 4, CMMC.
[1575] Art. 5 § 4, règles de Hambourg.
[1576] Ibid., art. 5 § 6.
[1577] Art. 5 § 7, règles de Hambourg.
[1578] Ibid., art. 5 § 4, a, i.

La convention accroit également la charge du transporteur : prescription de deux ans, délai de prise de réserves par le destinataire (15 jours), règles de compétence territoriale, notamment.

Enfin, le texte étend son domaine d'application aux animaux vivants et, surtout, aux transports en pontée.

455. **Champ d'application des règles de Hambourg**. Ces règles couvrent un champ très large et rectificatif des limites posées par la convention de 1924 et ses protocoles. Ainsi, elles s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents, lorsqu'au moins, une des conditions ci-dessous est satisfaite[1579] :

a) le port de chargement prévu dans le contrat est situé dans un Etat contractant[1580], ou
b) le port de déchargement prévu dans le contrat est situé dans un Etat contractant, ou
c) l'un des ports de déchargement à option prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif, et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
d) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
e) le connaissement ou tout autre titre de transport maritime, prévoit que les dispositions de la convention ou celle d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

L'article 2, alinéa 2 du même texte précise que les règles s'appliquent sans distinction de la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Les règles de Hambourg ont rencontré des difficultés d'application, notamment, en France, pays non contractant. Après les premières décisions qui décidaient que la convention n'était pas applicable en France pour différentes raisons[1581], la Cour de cassation a clairement affirmé que la convention ne peut être appliquée en France

[1579] Art, règles de Hambourg.
[1580] Ibid., art. 2 al. 1.
[1581] Rév. Scapel, sept. 1994, 103 et 105.

en tant que convention internationale[1582]. Elle ne peut s'appliquer que lorsque les parties y ont fait référence par une *clause paramount,* si du moins, ce renvoi est clair est dénué de toute ambiguïté[1583], ou encore, lorsque ces règles sont appelées à jouer en tant que loi de compétence[1584].

Les règles de Hambourg n'ont à ce jour, pas pu instituer un nouveau régime juridique du transport maritime international, ce qui était l'objectif primordial de la convention, la question se pose de savoir si la convention peut être négligée. A cette question, l'on peut répondre négativement pour plusieurs raisons : si les règles n'ont pas été ratifiées par les grandes puissances maritimes mondiales, elles ont le mérite d'une reconnaissance régionale où 18 Etats africains les ont ratifiées. En outre, les Règles de Rotterdam, convention maritime internationale de demain, a repris une bonne partie des dispositions des règles de Hambourg.

*C) **Convention des Nation-Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer** (règles de Rotterdam)**.***

456. ***Principales dispositions.*** La convention a été adoptée par l'assemblée générale de l'ONU à New York le 11 décembre 2008 et mise à la signature des Etats le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas), d'où son nom « règles de Rotterdam ». La convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration du délai d'un an, à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification (art. 94). A ce jour (nov. 2015), 23 Etats l'ont signée dont deux l'ont ratifiée (Espagne et Togo). Dès son entrée en vigueur, les Etats membres sont appelés à renoncer aux conventions antérieures (convention de Bruxelles et ses protocoles, et règles de Hambourg).

La convention est appelé à régir les transports maritimes du XXI^{ème} siècle et rétablir l'uniformité qui fait tant défaut à la matière, quoi que tentée par les règles de Hambourg. Le texte est ambitieux car il se place dans une perspective

[1582] Com. 28 mars 2000, DMF 2000. 920, obs., Bonassies.
[1583] Com. 1er oct. 2013, DMF 2013. 1014, rapp. Rémery, obs., Nicolas, BTL 2013. 603.
[1584] Com. 28 mai 2002, DMF 2002. 613, rapp. Rémery obs., Nicolas, RTD com. 2002. 598.

« multimodale », ce qui est heureux[1585]. Il intègre de nouveaux termes non employés par les conventions précédentes (ex : document électronique, partie exécutante maritime, transport de ligne régulière), mais jugé trop complexe, et c'est peut être pour cela que les Etats hésitent à la ratifier.

Les règles de Rotterdam reprennent une bonne partie des dispositions des règles de Hambourg. Elles définissent les droits et obligations des parties, en particulier, ceux du destinataire, qu'elles considèrent « partie intégrante du contrat », surtout, dans la phase de livraison des marchandises (art. 43 et s.).

Les règles cherchent à établir un compromis entre les intérêts des armateurs et ceux des chargeurs, tout en prenant en compte les évolutions du transport maritime. Sur le principe de responsabilité du transporteur, les règles s'inspirent des règles de Hambourg. Elles instituent une responsabilité de plein droit au transporteur : « le transporteur est responsable de tout dommage subi par la marchandise pendant la période où celle-ci est sous sa responsabilité, à moins qu'il ne prouve que ni sa faute, ni celle de l'un de ses préposés n'a causé le dommage ou contribué à celui-ci (art. 17). En revanche, le texte se sépare des règles de Hambourg en ce qu'il énumère un nombre important de cas excepté (15 cas), parmi lesquels, acte de Dieu, guerre, grève, ….etc. Nombreux de ces cas ont été retenus par la convention de Bruxelles, écartés par les règles de Hambourg. Toutefois, la faute nautique qui a été tellement critiquée, n'a pas été retenue dans la liste des règles de Rotterdam.

Une des nouveautés du nouveau texte est l'introduction d'une liberté contractuelle dans le régime de responsabilité du transporteur. Ainsi, lorsqu'un accord intervient avec le chargeur, les opérations de chargement, manutention et déchargement peuvent être transférées au chargeur ou au destinataire, sous leur responsabilité (art. 13 § 2). Enfin, le texte étend son champ d'application.

457. **Champ d'application des règles de Rotterdam**. Ces règles s'appliquent aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement et de déchargement du même transport se trouvent dans

[1585] Ph. Delebecque, Les comptes-rendus des progrès de l'instrument, DMF 2003. 915 ; DMF 2004. 820 ; DMF 2005. 738 ; DMF 2006. 691 ; DMF 2007. 291 ; DMF 2008. 211 ; DMF 2008, HS 12, n° 68 ; DMF 2009, HS n° 13.

des Etats différents, si l'un des lieux ci-dessous se trouve dans un Etat contractant[1586] :

- Le lieu de réception ;
- Le port de chargement ;
- Le lieu de livraison, ou
- Le port de déchargement.

Ces règles s'appliquent sans distinction de nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire, ou de toute autre partie intéressée[1587].

Elles s'appliquent aussi en l'absence de contrat d'affrètement couvert par une charte-partie, lorsqu'un document de transport ou un document électronique de transport est émis[1588].

D) Lois nationales

458. L'on évoquera ici les lois et décrets français applicables au transport maritime (1), ainsi que les lois et décrets comoriens (2).

(1) Lois et décrets français

459. A ce stade, il importe de rappeler que les Etats membres d'une des conventions internationales, telles que présentées ci-dessus, sont appelés à adapter leur loi nationale. Les conventions ne manquent pas de le préciser. En France, ce principe a été rappelé par l'article 16 de la loi du 18 juin 1966, abrogé en 2010[1589]. Autrement dit, les lois nationales s'appliquent d'une part, lorsque la convention n'y peut pas, et d'autre part, lorsqu'elle s'applique en tant que loi de police.

460. **Loi française du 2 avril 1936.** Cette loi avait pour objectif de transposer les dispositions de la convention internationale de 1924. Cet objectif n'est pas entièrement atteint : la transposition a été faite d'une manière inexacte[1590]. Cet échec

[1586] Art. 5 § 1, règles de Rotterdam.
[1587] Ibid., art. 5, al. 2.
[1588] Art. 6, al. 2, Règle de Rotterdam.
[1589] Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010, art. 7.
[1590] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 893.

peut être expliqué d'une part, par une réticence technique de transposer un texte qui n'était que la traduction du connaissement anglais[1591], et d'autre part, par un conflit d'intérêts entre les armateurs français et les chargeurs, notamment, les chargeurs algériens[1592].

Outre, la loi du 2 avril 1936 a donné lieu à de sérieuses difficultés d'interprétations[1593], dues notamment par un champ d'application jugé trop restreint et inadapté aux réalités du transport « la loi s'appliquait seulement depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire »[1594].

Insuffisamment fidèle à la convention de 1924, le texte était aussi imparfait, ce qui a conduit à la reforme de 1966.

461. **Loi du 18 juin 1966**[1595]. Cette loi est issue du projet de Réné Rodière. Son objectif était d'harmoniser la loi interne avec le droit international, permettant ainsi d'éviter les conflits qui existaient entre elles. La mission a été parfaitement accomplie, du moins, pour l'essentiel. Son domaine est détaché de l'émission d'un connaissement pour inclure tout contrat de transport maritime. Le texte a été complété par un décret du 31 décembre 1966[1596], et par les lois des 21 décembre 1979[1597] et 23 décembre 1986[1598], intégrant les dispositions des protocoles des 23 février 1968 (règles de Visby) et 21 décembre 1979 (DTS).

La loi du 18 juin 1966 a étendu son champ d'application « depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison »[1599]. Elle a précisé qu'elle ne s'appliquait pas à la place d'une convention internationale que la France a ratifiée, du moins, les opérations prises en charge par la convention internationale[1600].

[1591] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 893.
[1592] Ibid.
[1593] P. Scapel, « La nouvelle législation sur les transports de marchandises par mer », Recueil Sirey, 1936, p. 108.
[1594] Art. 1, Loi du 2 avril 1936 relative au transport de marchandise par mer (abrogé au 11 avril. 1967).
[1595] Loi n° 66-420 du 18 juin 1966, JORF 24 juin 1966, relative aux contrats d'affrètement et de transport maritimes.
[1596] Décret n° 66-1078 du 31 déc. 1966, relatif aux contrats d'affrètement et de transport maritime.
[1597] Loi n° 79-1103 du 21 déc. 1979, modifiant les articles 22, 28 et 30 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, relative aux contrats d'affrètement et de transport maritime.
[1598] Loi n° 86-1292 du 23 déc. 1986, modifiant les articles 18, 28, 32 et 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966.
[1599] Art. 15, al. 2, loi du 18 juin 1966, op.cit.
[1600] Ibid., art. 16, al. 1.

462. **Code des transports**. Ce code a presque repris, avec quelques différences près, les dispositions de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 et les décrets cités ci-dessus, permettant l'harmonisation de la loi française, du moins pour l'essentiel, et le droit international. La loi du 18 juin 1966 est abrogée en 2010[1601], et ses dispositions sont reprises en grande partie par ce code. Les décrets quant à eux, restent encore en vigueur (décret. 31 déc. 1966 et 21 déc. 1979).

463. **Aux Comores,** le transport maritime a été jadis régi par la loi du 2 avril 1936, loi héritée de la France (supra, n° 460). Cette loi a été abrogée le 11 avril 1967. Avant le 26 octobre 2015, date à laquelle le nouveau texte est promulgué, c'est la loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966 (supra, n° 461), également hérités de la France, qui régissaient le transport maritime de marchandises. En revanche la loi française du 21 décembre 1979 n'était pas applicable aux Comores, ce qui posait des difficultés : cette loi qui a modifié les articles 22, 28 et 30 de la loi du 18 juin 1966, autorisait le transporteur à transporter les conteneurs sur le pont du navire lorsque celui-ci est muni d'installations appropriées, ce qui est le cas des porte-conteneurs. Autrement dit, Aux Comores, en application de l'article 22 de la loi de 1966, le transporteur demeurait dans l'obligation d'acquérir l'accord du chargeur pour pouvoir charger des marchandises dans le pont. Et quand on sait que c'est le transport de conteneur qui est le principal transport maritime aux Comores, l'on comprend bien que ça posait un sérieux déséquilibre. Outre ce problème, la responsabilité du transporteur était limitée à un niveau plus bas, même en cas de dol du transporteur ou de déclaration de valeur du chargeur, insérée dans le connaissement, quoi que cette déclaration ait été acceptée par le transporteur.

464. **Code de la marine marchande comorienne (CMMC)** Un nouveau texte est adopté par l'assemblée nationale depuis juin 2014. Il est entré en vigueur le 26 octobre 2015. Le texte est très ambitieux[1602], et permet d'adapter le transport maritime comorien aux exigences du XXI^{ème} siècle. Nous avons œuvré pour sa promulgation en rencontrant les Ministres et instances maritimes concernés, la presse et la télévision.

[1601] Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010, art. 7.
[1602] A. Ahamada, Reforme du droit du droit maritime comorien, juillet-août 2015, DMF 2015. 637.

La promulgation du code est une avancée considérable pour la réforme du droit maritime comorien car non seulement le code permet d'adapter le droit maritime comorien aux exigences internationales, mais aussi, permettra de mettre fin à certaines pratiques litigieuses telles que, l'autorisation de saisir des marchandises sans connaissement, ou encore, l'application des règles des actes uniformes de l'OHADA pour régler des différents maritimes comoriens.

§ 2 Conclusion du contrat de transport maritime (droit français)

465. Le contrat de transport maritime, comme d'ailleurs la plupart des contrats, est un contrat consensuel. Il n'est soumis à aucun formalisme. Il se conclut par la volonté des parties : un transporteur qui contracte avec un chargeur, et le plus souvent, avec un destinataire qui en prend livraison.

Le contrat de transport n'est pas un contrat réel dont sa validité serait conditionnée à la remise de la marchandise. En effet, le contrat de transport peut faire naitre des obligations pour les parties, bien avant la remise de la marchandise : le transporteur est lié par la réservation faite par le chargeur qui, par une note de réservation (*booking note*), a réservé une place sur un navire déterminé, pour un transport à effectuer, un jour donné. De même, le chargeur est tenu d'acheminer à quai la marchandise concernée, au jour fixé.

Le contrat de transport n'est pas non plus un contrat solennel dont sa validité serait subordonnée à un tel document. Le contrat de transport est, le plus souvent, pré-rédigé et proposé sur la base des conditions générales, soumises à acceptation[1603]. C'est un contrat d'adhésion : l'acceptation du chargeur suffit à le former.

Quoi que le connaissement ne soit une condition de validité du contrat, sa délivrance est plus souvent dans la pratique, d'autant qu'il devient obligatoire lorsque le chargeur le réclame. Le connaissement est le seul titre représentatif de la marchandise, mais d'autres titres existent. Il convient d'étudier d'une part, le connaissement (A), et d'autre part, les autres titres de transport maritime (B).

[1603] Ph. Delebecque, op.cit, n° 689.

A) Connaissement

466. **Dispositions générales. Plan.** Le transporteur ou son représentant, doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement[1604]. Il est émis dès la prise en charge des marchandises par le transporteur ou son représentant, avant même que cette marchandise ne soit mise à bord. Dans ce cas, le connaissement est un « reçu pour embarquement ». Une fois la marchandise à bord, il devient un connaissement « embarqué », soit par la délivrance d'un nouveau connaissement, soit en apposant un cachet sur le « reçu pour embarquement ». C'est ce dernier qui est juridiquement un « véritable connaissement, opposable aux tiers ». La Convention de Bruxelles, dans une formulation simple, précise que le connaissement est émis par le transporteur ou son représentant « après avoir reçu et pris en charge la marchandise », ce qui veut dire, un connaissement « embarqué ».

Chaque connaissement est établit en deux exemplaires, au moins, un pour le chargeur et l'autre pour le capitaine[1605]. Ils sont signés par le transporteur ou son représentant[1606]. La signature du chargeur n'étant plus aujourd'hui, requise[1607].

Le connaissement porte entre autres, les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer, le fret, l'état et le conditionnement apparent des marchandises, et suivant le cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont décrits par le chargeur[1608]. Cependant, lorsque la personne qui émet le connaissement sait ou soupçonne que la description sur le connaissement n'est pas conforme aux marchandises prises en charges ou mises à bord, ou encore qu'elle n'ait pas eu les moyens suffisant de les contrôler, cette personne doit faire des réserves dans le connaissement, précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons, ou l'absence des moyens de contrôle suffisant[1609]. Le connaissement « net de réserve » vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception des marchandises telles qu'elles

[1604] Art. 3 § 3, Conv. Bruxelles ; art. L. 5422-3, C. des transports.
[1605] Art. 37, al. 1, décret. 31 déc. 1966, op.cit.
[1606] Ibid., art. 37, al. 2.
[1607] L'article 232 C. de commerce de 1807 avait exigé la signature du chargeur, mais La France a été critiquée et s'est trouvée isolée car l'usage international ne requérait pas la signature du chargeur. La France a cédé face à l'usage international, et le décret du 12 nov. 1987 l'a supprimée.
[1608] Art. 3 § 3, Convention. de Bruxelles ; art. 33 et 35, décret. 31 déc. 1966, op.cit.
[1609] Ibid., art. 3 § 3, c, Convention ; art. 36, décret.

y sont décrites[1610]. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi[1611].

Etant donné que les marchandises sont déclarées par le chargeur, celui-ci est garant de l'exactitude des mentions telles que, inscrites sur le connaissement[1612]. Toute inexactitude commise par lui, engage sa responsabilité envers le transporteur. Ce dernier ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur[1613].

La rigueur et les exigences du connaissement veulent que ce dernier soit un document de transport sûr. Le connaissement est jusqu'à preuve du contraire, le document de transport maritime par excellence, ou du moins, représentatif de la marchandise, critère distinctif des autres titres de transport maritime. Ci-dessous, l'on rendra comptes de ses différentes formes (1) ainsi que ses fonctions (2).

(1) Formes du connaissement

467. Curieusement, aucun des textes internationaux en vigueur n'a prévu la question formelle du connaissement. Il faudrait attendre les règles de Rotterdam. Pour l'heure, l'on se remettrait à l'article 49 du décret du 31 décembre 1966 pour voir évoquer les formes du connaissement à propos de la livraison des marchandises : « 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 ». De là, on en déduit que le connaissement peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée.

468. **Connaissement à ordre**. C'est le plus utilisé. Pour qu'il soit ainsi, il suffit d'assortir le nom du destinataire, la mention « à ordre ». Le connaissement peut alors être transmis, comme les effets de commerce, par simple endos (en apposant une signature au verso du titre). Il est alors négociable.

[1610] Art. 3 § 4, al. 1, C. de Bruxelles ; art. L. 5422-3, al. 2, C. des transports.
[1611] Ibid., art. 3 § 4, al. 2 ; art. L. 5422-3, al. 3.
[1612] Ibid., art. 3 § 5 ; art. L. 5422-4, al. 1.
[1613] Ibid., art. 4 § 5 ; art. L. 5422-4, al. 3.

469. **Connaissement au porteur.** En principe, l'on attendrait qu'il porte la mention « au porteur », sauf que la pratique décide autrement. Le plus souvent, le connaissement au porteur prend la forme d'un connaissement à ordre, mais dans lequel, ne figure aucune désignation du destinataire. L'on parle de « connaissement à ordre en blanc ». La jurisprudence conforte la pratique lorsqu'elle décide que le connaissement à ordre en blanc est considéré comme un connaissement au porteur[1614]. Si le connaissement est établit en blanc et n'identifie pas le transporteur, le propriétaire est présumé avoir cette qualité[1615].

Le connaissement au porteur circule par tradition (remise de la main à la main).

470. **Connaissement à personne dénommée**. Le connaissement nominatif perd toute souplesse de transmission[1616]. Il n'est pas transmissible, c'est-à-dire, transférable par simple endos, mais comme tout droit, il reste cessible. Pour cela, il faut répondre aux exigences du droit commun, notamment, les formalités de l'article 1690 du code civil, à défaut, la cession ne serait pas opposable au transporteur[1617].

Cette forme de connaissement est adaptée à l'expédition que le chargeur se fait de lui-même, qui en principe, n'est pas destiné à la vente. Le destinataire dénommé, pour obtenir la livraison de la marchandise, devra justifier son identité. Quoi que l'on dise qu'il n'est plus transmissible, le connaissement à personne dénommée n'en reste pas moins un véritable connaissement[1618].

(2) Fonctions du connaissement

471. Le connaissement remplit trois fonctions. D'abord, il constitue un reçu des marchandises pour embarquement ou embarquées. Ensuite, il établit la preuve du contrat passé entre le transporteur et le chargeur. Enfin, il est un titre représentatif de la marchandise.

[1614] Com. 22 fév. 1983, DMF 1983. 660.
[1615] Com. 21 juil. 1987, DMF 1987. 573 ; Aix-en-Provence, 26 juin 2006, DMF 2007. 531, obs., Y. Tassel.
[1616] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 983.
[1617] Ibid.
[1618] Com. 19 juin 2007, DMF 2007. 536, rapp. Potocki, obs., Tassel ; RTD com. 2008. 209, obs., Delebecque.

472. **Reçu des marchandises**. Le connaissement est délivré après réception des marchandises par le transporteur ou son représentant (art. 33, al. 1 décret du 31 déc. 1966). Il constitue donc une preuve que le transporteur ou son représentant a reçu les marchandises telles qu'elles sont décrites par le chargeur (art. L. 5422-3, al 2 C. des transports). Il a une force probante, encore plus renforcée pour le destinataire, tiers porteur du connaissement. D'où l'intérêt pour le transporteur ou son représentant de faire des réserves (supra, n° 466).

473. **Fonction contractuelle**. Le connaissement est l'écrit qui prouve le contrat passé entre le transporteur et le chargeur[1619]. Outre les mentions du connaissement telles que demandées par la loi, au verso du connaissement sont inscrites les conditions générales sous lesquelles s'effectuera le transport. L'absence de la signature du chargeur a posé des difficultés quant à l'opposabilité du connaissement au chargeur et au tiers porteur du connaissement. L'on admet actuellement que, faute de signature du chargeur, les conditions générales du connaissement restent néanmoins opposables aux contractants du transporteur, mais uniquement en ce qu'elles sont conformes au droit commun du transport maritime et s'intègrent dans l'économie générale du contrat, tout en précisant telle ou telle obligation, telles, les clauses de livraison sous palan, par exemple[1620]. En revanche, lorsqu'il s'agit de clauses dérogatoires au droit commun, telles que les clauses attributives de compétence territoriales ou les clauses d'arbitrage, l'accord des cocontractants du transporteur doit se manifester de façon expresse[1621].

474. **Fonction commerciale : le connaissement représente la marchandise**. C'est la fonction la plus originale et la plus distinctive des autres titres de transport maritime. Le destinataire des marchandises 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 (art. 49, al. 2, décret du 31. Déc. 1966). L'on comprend que le droit de réclamer les marchandises appartient à celui qui détient le connaissement. La force du principe représentatif est telle qu'elle permet la mise en gage de la

[1619] Com. 20 oct. 1992, pourvoi n° 90-20.240.
[1620] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 986.
[1621] Ibid.

marchandise, avant même qu'elle ne soit arrivée à destination. Ainsi, le banquier appelé à financer une opération de négoce, demande une garantie, et le connaissement, dans le cas du transport maritime, lui sert souvent de gage. Le connaissement représente la propriété des marchandises voyageant par mer[1622]. L'on est donc en droit de considérer le connaissement comme un quasi-effet de commerce.

B) Autres titres de transport maritime.

475. Dans la pratique, il arrive que le connaissement voyage lentement que la marchandise. Autrement dit, la marchandise arrive à destination avant que le connaissement ne soit aux mains du destinataire. Cela soulève des difficultés quant à la livraison des marchandises, du fait qu'en principe, le destinataire doit présenter l'original du connaissement pour pouvoir posséder la marchandise. Cette situation peut s'expliquer par les retards administratifs, postaux, voire bancaires, c'est-à-dire, l'ensemble du circuit où peut passer le connaissement. La pratique ne manque pas de solution imaginative pour palier une telle situation, notamment, par la fourniture de lettre de garantie, qui permettrait d'être livré sans le connaissement, mais une telle pratique a été critiquée du fait de son caractère aléatoire et contraire aux principes qui fondent la structure juridique du connaissement[1623]. Il convient donc aux parties de recourir à d'autres types de document de transport, d'autant plus que les textes en la matière le permettent. La convention de 1924, article 10, précise qu'elle s'applique à tout « connaissement ou document similaire ». L'article 2, al. 1,e des règles de Hambourg, dans des termes presque identiques stipule que la convention s'applique lorsque le « connaissement ou autre document faisant preuve du contrat….. ». Les règles de Rotterdam, quant à elles, consacrent tout un chapitre (chap. 3) au document de transport électronique. L'on évoquera ci-dessous la lettre de transport maritime et le connaissement électronique.

476. **Lettre de transport maritime (LTM). Le *data freight receipt*.** Au niveau formel, la LTM est très proche du connaissement, à la différence qu'elle ne porte pas la

[1622] Cass. 17 août 1859, DP 1859. 1. 347 ; Com. 10 juil. 2012, DMF 2012. 821, rapp. Rémery, obs., Bonassies.
[1623] P. Bonassies et C. scapel, op.cit, n° 989.

mention « connaissement », mais plutôt « lettre de transport maritime ». Au fond, elle remplit les deux premières fonctions du connaissement (reçu de la marchandise et preuve du contrat de transport). Toutefois, elle n'est pas un titre représentatif de la marchandise, donc, n'est pas négociable. Elle est principalement utilisée dans les relations d'affaires et d'échange habituels et réguliers ne supposant pas de revente en filière[1624].

L'utilisation de la LTM permet d'éviter la livraison sans connaissement, il suffit au destinataire de justifier l'identité mentionnée dans la LTM pour prendre livraison de la marchandise. Outre cet avantage, la LTM n'est pas incompatible aux principes du crédit documentaire car les Règles et usances uniformes l'intègrent comme document utilisable pour un tel crédit[1625]. La LTM est informatisée dès 1971 par le consortium Atlantic Container line : c'est le *Data Freight Receipt* (DFR). Par rapport au connaissement, la LTM présente l'inconvénient de ne pas pouvoir servir de gage auprès d'un banquier.

477. **Connaissement électronique**. Dans le cadre du commerce électronique[1626], le « connaissement électronique » est déjà utilisé par certains grands armateurs mondiaux[1627]. Ce type de connaissement peut remplir les deux fonctions de base du connaissement ordinaire (reçu des marchandises et preuve du contrat), fonctions également remplies par la LTM. En droit français, la valeur juridique des documents électroniques est affirmée par les lois du 13 mars 2000[1628] et du 21 juin 2004[1629], complétées par une ordonnance du 16 juin 2005[1630]. L'écrit sous forme électronique est aujourd'hui admis en preuve au même titre que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifiée la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité (art. 1316-1, C. civil). La question qui se pose est de savoir si réellement, le connaissement

[1624] P. Bonassies et c. scapel, op.cit, n° 990.
[1625] Art. 24, a, règles et usances uniformes, révision de 1993.
[1626] V. Règles de conduite uniformes pour l'échange des données commerciales par télétransmission, CCI, 22 sept. 1987 ; CNUDCI, Loi type sur le commerce électronique, 1996 ; CMI, Règles du CMI pour le connaissement électronique, 29 juin 1990 ; O. Cachard, La régulation internationale du marché électronique, préface P. Fouchard, LGDJ, 2002.
[1627] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 992.
[1628] Loi n° 2000-230 du 13 mars 2000, portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique.
[1629] Loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique.
[1630] Ordonnance n° 2005-674 du 16 juin 2005 relative à l'accomplissement de certaines formalités contractuelles par voie électronique.

électronique pourra bien représenter la marchandise, circuler et facilement inspirer confiance aux banquiers. Dans son traité de 2010, Pierre Bonassies se montre pessimiste, du moins pour le moment[1631]. En tout cas, le nouveau texte, les Règles de Rotterdam reconnaissent le connaissement électronique ou « virtuel » et y consacrent tout un chapitre (chapitre 3). Tel que présenté par le nouveau texte, le connaissement électronique remplira toutes les fonctions du connaissement, même celle de la représentation de la marchandise. Seul l'avenir nous dira si le connaissement électronique pourra bel et bien représenter la marchandise et inspirer la confiance des organismes financiers, comme l'est actuellement le connaissement ordinaire.

§ 2 bis. Conclusion du contrat (droit comorien)

478. Le contrat de transport maritime est un contrat consensuel. Il se conclut par la volonté des parties. Il n'est ni un contrat réel ni un contrat solennel (supra, n° 465). Il est souvent un contrat d'adhésion : l'acceptation du chargeur suffit pour le former. Le connaissement, généralement délivré au chargeur, n'est pas une condition de validité du contrat. Toutefois, il reste un titre très important pour le chargeur et lui sert souvent de garantie auprès des organismes de financement. Mieux encore, la possession du connaissement équivaut à la possession des marchandises avec toutes les conséquences que cela entraine.

479. **Connaissement**. Le transporteur ou son représentant, doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement[1632]. lorsqu'il est émis avant la mise à bord des marchandises, il constitue un « reçu pour embarquement », qui deviendra un « connaissement embarqué », une fois la marchandise mise à bord[1633].

Il est établit au moins, en deux exemplaires, un pour le chargeur et l'autre pour le capitaine[1634].

Le connaissement porte entre autres, les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer, le fret à

[1631] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 992.
[1632] Art. 665, al. 1, CMMC.
[1633] Art. 15 § 2, règles de Hambourg.
[1634] Art. 37, al. 1, déc. 31 déc. 1966, op.cit.

payer[1635], l'état et le conditionnement apparent des marchandises, et suivant le cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont décrits par le chargeur[1636]. Cependant, lorsque la personne qui émet le connaissement sait ou soupçonne que la description sur le connaissement n'est pas conforme aux marchandises prises en charges ou mises à bord, ou encore qu'elle n'ait pas eu les moyens suffisant de les contrôler, cette personne doit faire des réserves dans le connaissement, précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons, ou l'absence des moyens de contrôle suffisant[1637].

Etant donné que les marchandises sont déclarées par le chargeur, celui-ci est garant de l'exactitude des mentions telles que, inscrites sur le connaissement[1638]. Toute inexactitude commise par lui, engage sa responsabilité envers le transporteur. Ce dernier ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur[1639].

Comme en droit français, en droit comorien, c'est également l'article 49 du décret du 31 décembre 1966 qui nous sert de référence pour la détermination des formes du connaissement. Ainsi, le connaissement peut être à ordre (supra, n° 468), au porteur (supra, n° 469) ou à personne dénommée (supra, n° 470).

Le connaissement remplit également trois fonctions : reçu des marchandises (supra, n° 472), fonction contractuelle, preuve du contrat (supra, n° 473) et fonction commerciale, titre représentatif de la marchandise (supra, n° 474).

480. **Analyse critique**. **Connaissement et CMMC**. Le nouveau texte comorien, le CMMC n'a fait qu'une présentation sommaire du connaissement, ne le consacrant qu'un seul article (art. 665). Ce dernier n'a fait que préciser que le connaissement doit être délivré par le transporteur ou son représentant au chargeur, lorsque celui-ci le demande. Outre cette précision, il a énuméré les mentions que doit contenir le connaissement.

Cette présentation sommaire nous semble, insuffisante, voire inquiétante, quand on connait l'importance du connaissement, en particulier aux Comores. Heureusement, le CMMC a prévu que les règles de Hambourg s'applique à titre supplétif aux dispositions du contrat de transport, ce qui nous a servi ici, mais le

[1635] Art. 665 § 2, CMMC.
[1636] Ibid.
[1637] Art. 16 § 1, règles de Hambourg.
[1638] Ibid., art. 17 § 1.
[1639] Art. 17 § 1, règles de Hambourg.

connaissement mériterait un soin particulier en droit maritime comorien. En effet, la plupart des contentieux maritimes comoriens, portent sur le statut de conteneur, notamment, sur les conteneurs en souffrance[1640] dont le connaissement est la principale source de difficultés : la marchandise arrive souvent aux Comores sans connaissement, soit que le fret a été détourné par un transitaire, soit que le chargeur n'a pas payé le transporteur. Dans ce genre de situation, le représentant de l'armateur refuse catégoriquement de donner le bon de livraison et les affaires finissent discrètement aux tribunaux, qui se soldent parfois par des ordonnances de saisies en faveur du destinataire[1641]. Concrètement, ces ordonnances obligent l'agent de l'armateur à délivrer le bon de livraison, même sans connaissement. A défaut de délivrer le bon, les ordonnances autorisent le destinataire à recourir aux forces de l'ordre pour ouvrir son conteneur. Cette situation se présente souvent lorsque, dans l'audience, le destinataire présente des factures qu'il a payé le fret afférent aux marchandises, mais le plus souvent, le paiement est fait auprès d'un transitaire ou d'un chargeur, qui, par mauvaise foi, ne paie pas le transporteur (la compagnie maritime). Certaines décisions relatives à ces mesures ou ordonnances dites, conservatoires sont rendues sous l'acte uniforme de l'OHADA (procédures simplifiées de recouvrement et de voies d'exécution, art. 52 et s), parfois, sur des motifs, soient-disant « urgents », produits périssables[1642], ou en faisant référence au nouveau code de procédure civil.

Nous avons dénoncé ces pratiques et souhaitons que des mesures correctives puissent être prises.

Les textes comoriens applicables ne parlent que du connaissement, même le CMMC, qui, pourtant devait prendre en compte les évolutions récentes du transport maritime. Pour autant, la lettre de transport maritime (supra, n° 476) et le connaissement électronique (supra, n° 477) ne restent pas moins importants.

L'article 18 des règles de Hambourg prévoit simplement que si le transporteur émet un document, autre que le connaissement, pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire.

[1640] A. Ahamada, Reforme du droit maritime comorien, juillet-août 2015, DMF 2015. 637.
[1641] Tribunal de Moroni 17 mars 2014, n° 74.
[1642] Tribunal de Moroni 4 mars 2014, n° 51/14. Sur cette décision, il s'agissait d'un conteneur d'ailes de poulet en provenance de la France, produit périssable et présentant un caractère urgent, motif qu'a retenu le juge pour autoriser la saisie du conteneur sans connaissement. Le fret a été payé par le chargeur au transitaire, mais ce dernier l'a détourné. Ce qui a conduit au transporteur de ne pas délivrer le connaissement.

§ 3 Exécution du contrat de transport maritime (droit français)

481. **Plan**. L'étude des modalités d'exécution du contrat de transport permet de préciser d'une part, les obligations du transporteur (A), et d'autre part, les obligations du chargeur (B). Le destinataire qui n'est pas initialement partie au contrat, peut le devenir, du moins, lorsqu'il accepte (C).

A) Obligations du transporteur

482. **Obligation principale**. **Autres obligations**. En contrepartie du paiement d'un fret déterminé, le transporteur doit « acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre »[1643]. Lorsqu'il ne remplit pas cette obligation, par sa faute, le chargeur ou un autre ayant-droit à la marchandise peut demander la résolution du contrat[1644]. Il peut même demander des dommages-et-intérêts[1645].

Dans le but d'accomplir cette obligation principale, les textes font peser sur le transporteur, d'autres obligations. Le transporteur est d'abord tenu avant et après le voyage de faire diligence pour : mettre le navire en état de navigabilité[1646], convenablement armer, équiper et approvisionner le navire[1647], approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation[1648]. Ensuite, il doit procéder de façon appropriée et soigneuse : au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées[1649]. Enfin, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement[1650]. Certes, l'obligation ne la devienne véritablement que lorsque le chargeur demande le connaissement, mais en pratique, même sans demander, le transporteur qui prend en charge une marchandise, délivre d'une manière habituelle un connaissement, ou à défaut un document similaire. L'analyse des ces obligations permet de les classer principalement en deux catégories : d'une

[1643] Art. 5422-1, C. des transports.
[1644] Art. 32, al. 1, décret du 31. Déc. 1966.
[1645] Ibid., art. 32, al. 2.
[1646] Art. 3 § 1, a, Convention de Bruxelles ; Art. L. 5422-6, 1°, C. des transports.
[1647] Ibid., art. 3 § 1, b ; L. 5422-6, 2°.
[1648] Ibid., art. 3 § 1, c ; L. 5422-6, 3°.
[1649] Art. 3 § 2, convention ; art. 38, al. 1, décret du 31 déc. 1966.
[1650] Ibid., art. 3 § 3 ; L. 5422-3.

part, les obligations relatives au navire (1), et d'autre part, celles relatives aux marchandises (2).

(1) Obligations relatives au navire

483. **Navigabilité nautique et commerciale du navire**. Le transporteur doit avant et au début du voyage, faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité. Ensuite, il doit avant et au début du voyage, faire diligence pour convenablement armer, équiper et approvisionner le navire. Enfin, il doit avant et au début du voyage, faire diligence pour approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, ainsi que toute autre partie du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation (supra, n°482).

Ici, était donc question de définir la « navigabilité du navire ». Pour Guy Lefebre[1651], la notion de navigabilité comprend deux conceptions[1652]. D'une part, une conception nautique : le navire doit non seulement pouvoir naviguer dans des conditions climatiques difficiles sans danger, mais aussi, être équipé des moyens de propulsion et apparaux adaptés. En outre, il doit avoir un équipage[1653] suffisant et compétent. D'autre part, une conception commerciale : le bon état de navigabilité du navire sur ce point, requiert pour le transporteur, de veiller au bon état des cales, des chambres froides et frigorifiques et des autres parties du navire où sont chargées des marchandises. Ainsi, la responsabilité du transporteur a été retenue pour la défaillance de système des installations frigorifiques[1654], causant l'avarie des marchandises[1655].

Réné Rodière, dans son traité général de droit maritime[1656], est de même avis, lorsqu'il précise qu' « il y a une conception strictement nautique et une conception commerciale de la navigabilité ». Il ajoute que « le navire doit avoir une coque suffisamment étanche et solide pour naviguer dans les mers où il doit se rendre. Il

[1651] G. Lefebvre, « l'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement », Les cahiers de droit, 1990. www.erudit.org
[1652] Ibid., p. 85.
[1653] Ibid., p. 86
[1654] Cass. Com. 12 mars 2013, inédit, non publié au bulletin, n° 11-23141.
[1655] En l'espèce, il s'agissait de transport d'un conteneur frigorifique contenant du poulet, du Brésil jusqu'au port de Longoni (Comores). Après un transbordement à l'ile Maurice, la marchandise est arrivée avariée aux Comores. Les assureurs du destinataire (Gan Eurocourtage) ont indemnisé ce dernier (Sodifram) et ont assigné le transporteur (CMA-CGM) en paiement des sommes payées à la société Sodifram.
[1656] R. Rodière, Traité général de droit maritime, Tome 1, Dalloz, 1967, n° 144.

doit également être muni de moyens de propulsion nécessaires, ainsi que des agrès et apparaux convenables »[1657].

(2) Obligations relatives aux marchandises

484. Le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse : au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées (supra, n° 482). La prise en charge de la marchandise conditionne ces obligations successives.

485. **Prise en charge**. C'est « l'acte juridique par lequel le transporteur accepte la marchandise au transport »[1658]. Elle n'est réglementée ni par la convention de Bruxelles de 1924, ni par les textes français. L'on s'en remet aux stipulations du contrat, mais dans tous les cas, la prise en charge a lieu avant les opérations de chargement.

Cette prise en charge est particulièrement importante pour le transporteur : d'abord, elle détermine le moment à partir duquel le transporteur répond des pertes et avaries que peut subir la marchandise. Ensuite, elle permet au transporteur ou à son représentant, de procéder à la reconnaissance des marchandises et de vérifier l'exactitude des déclarations du chargeur, telles que portées dans le connaissement. Enfin, elle permet au transporteur ou à son représentant de prendre les réserves dans les conditions prévues par les textes.

La prise en charge se matérialise quand la marchandise est reçue par le transporteur, son représentant ou son mandataire.

486. **Réserves du transporteur**. La prise de réserves par le transporteur ou son représentant est d'une importance capitale, et peut être lourde de conséquence. Ainsi, le connaissement sans réserves annule et rend sans effet à l'égard des tiers, toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engagerait à dédommager le transporteur (art. L. 5422-5, C. des transports). Toutefois, ces lettres ou conventions peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur. Le même texte ajoute que si une réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont

[1657] R. Rodière, Traité général de droit maritime, Tome 1, Dalloz, 1967, p. 172.
[1658] R. Rodière, Traité de droit maritime, Tome II, Dalloz, 1978, n° 504.

le transporteur avait ou devait avoir connaissance au moment de la signature du connaissement, le transporteur ne peut se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité telle que prévue par les textes. C'est en des termes presque similaires, qu'a décidé la jurisprudence : « en cas de réserve volontairement omise, le transporteur ne peut obtenir la garantie de son transitaire »[1659]. Le transporteur qui a volontairement omis de prendre des réserves, ne peut opposer au destinataire le défaut de la marchandise antérieur au chargement, ce dernier eût-il eu connaissance que les avaries préexistaient à la prise en charge de la marchandise par le transporteur[1660].

487. **Chargement**. Une des obligations du transporteur est de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement. En pratique, c'est souvent une entreprise de manutention qui réalise l'opération pour le compte du transporteur. Le chargement peut être défini comme étant « l'ensemble des opérations matérielles qui précèdent le déplacement »[1661]. Il peut être composé en deux opérations complémentaires : la mise à bord et l'arrimage[1662].

488. **Mise à bord des marchandises**. La mise à bord peut être réalisée par une équipe dépendante du transporteur ou par un entrepreneur indépendant. Qu'elle soit réalisée par un entrepreneur indépendant ou par une équipe dépendante du transporteur, les opérations de chargement à bord d'un navire incombent au transporteur sous la responsabilité exclusive duquel elles s'effectuent dès le début de l'embarquement[1663]. En revanche, il peut se retourner contre l'entrepreneur de manutention. Lorsque la faute de l'embarquement est la conséquence d'une faute du chargeur (ex : fausse déclaration sur les marchandises ou autre), c'est le chargeur qui en est responsable[1664]. Les Règles de Rotterdam optent pour la liberté contractuelle : « le transporteur et le chargeur peuvent décider que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises se fasse par le

[1659] Com. 23 fév. 1983, Bull. civ. IV, n° 84, DMF 1983. 478, obs., Achard.
[1660] Com. 4 avr. 2006, Bull. civ. IV, n° 94, DMF 2007. 49, obs., Sanachaillé de Néné.
[1661] A. Aboussoror, Exécution du contrat de transport de marchandises en droit marocain et en droit français, Litec, 2001, n° 284.
[1662] R. Rodière, Traité de droit maritime, Tome II, Dalloz, 1978, n° 514.
[1663] Com. 27 oct. 1998, Bull. Civ. IV, n° 268 ; D. 1999. 427, note Ammar.
[1664] R. Rodière, op.cit, n° 515.

chargeur, le chargeur documentaire ou par le destinataire»[1665]. Dans ce cas, la faute incombera à celui qui la commet, ce qui est déjà de pratique dans les juridictions anglaises. Dans une décision *Pyrene v. Scindia* de 1954, le très célèbre juge britannique, Devlin, précise que dans la convention de 1924, rien n'interdit les parties à déléguer les opérations de manutention à une entreprise indépendante choisie par elles. Et dans ce cas, c'est l'entreprise de manutention qui supporterait les risques liés au chargement[1666]. L'analyse du juge Devlin a été approuvée par la Chambre des Lords le 5 décembre 1956, dans un arrêt *Renton v. palmyra*[1667].

489. **Arrimage**. L'arrimage est l'opération qui consiste à disposer les marchandises dans les cales ou tout endroit disposé à recevoir des marchandises dans le navire et à les fixer par différents procédés[1668]. Ces derniers peuvent être l'empilement des marchandises entre elles ou à l'aide de système de câblage, de cordage ou tout autre système permettant le déplacement des marchandises dans des bonnes conditions. L'opération d'arrimage est d'une importance capitale car elle conditionne la stabilité et la sécurité du navire[1669]. Un mauvais arrimage peut causer le naufrage d'un navire. L'arrimage répond également à des considérations commerciales : le transporteur doit transporter le plus de marchandises possibles car la rentabilité en dépend. Le problème se pose surtout pour l'arrimage en pontée.

490. **Arrimage en pontée**. Est l'opération qui consiste à arrimer des marchandises sur le pont du navire. Cette opération peut être dangereuse et lourde de conséquences, surtout en cas de mauvais temps. Cela peut provoquer l'avarie des marchandises, voire même la déstabilisation du navire. D'après la convention de Bruxelles, la pontée n'est régulière que si la déclaration du transporteur s'accompagne d'une acceptation du chargeur[1670]. La loi française permet au transporteur d'arrimer la marchandise sur le pont lorsque le chargeur consent ou lorsque des dispositions réglementaires l'imposent (art. L. 5422-7, al. 1, C. des transports). Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement

[1665] Art. 13 § 2 des règles de Rotterdam.
[1666] *Pyrene v. Scindia, 14 avr. 1954, Lloyd's Law Reports, 1954.1.321*.
[1667] *GH Renton and Co Lid v. Palmyra Trading Corporation of Panama Lloyd's Law Reports, 1956.2.379.*
[1668] R. Rodière, op.cit, n° 517.
[1669] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1011.
[1670] Com. 18 mars 2008, DMF 2008. 538, obs., Tassel.

en conteneur à bord de navire muni d'installations appropriées (art. L. 5422-7, al. 2, C. des transports). Toutefois, cette présomption ne s'applique pas aux conteneurs ouverts[1671]. L'autorisation du chargeur ne peut pas être donnée par avance à travers une clause qui n'aurait pas été expressément acceptée[1672]. En application de l'article 1, c de la convention de Bruxelles[1673], seule la déclaration du transporteur de ce que la marchandise est mise sur le pont est de nature à en informer le chargeur et faire ainsi échapper le transport à l'empire de la convention[1674]. Quant à la ponté irrégulière, elle est tout simplement considérée comme fautive[1675].

Les règles de Rotterdam vont dans le même sens lorsqu'elles stipulent que « les marchandises ne peuvent être transportées dans le pont que si le transport est exigé par la loi ; s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question[1676] ».

491. **Déplacement des marchandises.** Le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse au transport. Se pose ici la question relative aux modalités du déplacement des marchandises.

492. **Route à suivre.** Le transporteur doit acheminer la marchandise au lieu de destination indiqué par le connaissement. Le capitaine y parvient, en principe, en « droiture », c'est-à-dire, suivant la route habituellement suivie, et en faire uniquement les escales prévus[1677]. Cette pratique n'impose pas autant le transporteur, qui peut en cas de nécessité y déroger. D'ailleurs, presque tous les connaissements mentionnent des clauses accordant la faculté au transporteur à déterminer la route du navire[1678], de transborder en cours de voyage, voire même, à se dérouter de la route normale[1679]. Cela pour permettre au transporteur de mieux prendre en compte les aléas du transport maritime. Cette souplesse accordée au

[1671] Com. 7 fév. 2006, Bull. civ. V, n° 33, DMF 2006. 499, obs., Tassel.
[1672] Com. 19 déc. 2000, pourvoi n° 98-13.708.
[1673] L'article 1,c exclue l'arrimage en pontée du champ d'application de la convention de Bruxelles.
[1674] Com. 16 nov. 2014, DMF 2015. 29, rapp. Lecaroz, obs., Ph. Delebecque.
[1675] Com. 29 avr. 2002, RTD com, 2002. 599, obs., Delebecque ; DMF 2003. 377, obs., Achard.
[1676] Art. 25 § 1 a b et c, règles de Rotterdam.
[1677] R. Rodière, op.cit, n° 527.
[1678] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1024.
[1679] Ibid., n° 1025.

transporteur ne veut pas dire pour autant que le transporteur peut user de cette faculté à tort et à travers.

493. **Soins à la cargaison**. En cours de route, le capitaine doit soigner la cargaison. Cela dépend de la nature de la marchandise et de la convention des parties.

Pour les animaux, par exemple, le connaissement spécifie généralement qu'en aucune circonstance, il ne leur devra de l'eau ou de la nourriture[1680]. C'est plutôt au chargeur d'y pourvoir.

Des soins particuliers sont nécessaires pour des marchandises spéciales telles que marchandises dangereuses ou inflammables. Ainsi, par principe, le capitaine voudra que ce type de marchandise soit arrimé dans le pont[1681] afin que l'on puisse la jeter facilement dans la mer en cas de danger. De même, le transporteur doit veiller à l'équilibre du navire lors du chargement des marchandises. Il doit éviter de charger davantage une partie du navire plus qu'une autre.

Quant aux soins généraux, il appartient au capitaine d'y procéder, de façon appropriées et soigneuse. Il en est ainsi pour l'aération des marchandises ou la mise en marche d'une installation requise pour la bonne conservation d'une telle marchandise, par exemple. Les défaillances aux soins constituent des fautes commerciales du capitaine[1682].

En cas d'interruption de voyage, 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 prévu, et ce, peu importe la cause de l'interruption (art. 40, déc. 31 déc. 1966). Les frais de transbordement sont, en principe, à la charge de la marchandise. Il en est différemment lorsque l'interruption est due à une faute du transporteur[1683].

494. **Délai du transport**. La convention de Bruxelles de 1924, comme la législation française en matière de transport maritime, n'imposent pas de délai précis au transporteur pour l'acheminement des marchandises. Ce n'est qu'assez exceptionnellement que le contrat de transport prévoit une date de livraison que le

[1680] Ph. Delebecque, op.cit, n° 727.
[1681] A. Aboussoror, op.cit, n° 315.
[1682] Douai, 19 oct. 1973, DMF 1974. 94.
[1683] Com. 25 fév. 2004, Bull. civ. IV, n° 41, DMF 2004. 735 et les obs. ; Com. 1er déc. 2009, DMF 2010. 19, rapp. Potocki, obs., Bernié.

transporteur doit alors respecter[1684]. Mais même en dehors de tout délai contractuel, le transporteur ne peut pas livrer la marchandise comme bon lui semble. En cas de retard excessif et non justifié, le transporteur engage sa responsabilité et devra indemniser l'ayant-droit des dommages résultant du retard[1685]. Ainsi, a été considéré comme anormal, un délai de neuf jours pour acheminer une marchandise de Marseille à Alger, ou un délai de six mois pour effectuer un transport du Havre à Vera Cruz[1686].

Les règles de Rotterdam traitent la question. L'article 17 fait peser au transporteur, une responsabilité, non seulement des pertes et dommages subis par les marchandises, mais aussi, au retard de livraison.

495. **Déchargement**. Une fois arrivée au port de destination, la marchandise doit d'abord être déchargée. Les précautions prises pour embarquer et arrimer les marchandises, doivent être prises pour débarquer et désarrimer les marchandises[1687]. Les opérations de déchargement incombent au transporteur[1688]. Dans la pratique moderne, c'est l'entrepreneur de manutention qui accomplit ces opérations pour le compte du transporteur[1689].

496. **Livraison (délivrance).** Elle peut être définie comme l'opération juridique par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit, qui l'accepte[1690]. Le transporteur doit, en principe, livrer la marchandise au port convenu dans le contrat, à défaut, le destinataire peut refuser d'en prendre livraison[1691]. La livraison marque la fin des engagements du transporteur, et donc, la fin du contrat de transport (art. L. 5422-1, C. des transports). Des clauses du connaissement peuvent stipuler que la livraison a lieu à quai ou sous palan. Elles sont jugées valables car considérées comme faisant partie de l'économie de la convention. Elles sont donc, opposables au destinataire[1692]. Toutefois, ces clauses doivent être expressément stipulées[1693].

[1684] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1027.
[1685] V. J-B. Racine, « Le retard dans le transport maritime », RTD com. 2003. 223, spéc. n°, 42 et s.
[1686] Aix-en-Provence, 2 déc. 1999, Revue Scapel 2000. 19.
[1687] R. Rodière, op.cit, n° 540.
[1688] Art. 3 § 2, C. de Bruxelles ; art. 38, al. 1, déc. 31 déc. 1966.
[1689] Art. L. 5422-19 et s, C. des transports.
[1690] Ph. Delebecque, op.cit, n° 729.
[1691] Com. 22 fév. 1983, BT 1983. 552.
[1692] Com. 16 janv. 1996, Bull. civ. IV, n° 21 ; RTD civ. 1996. 901, obs., Mestre ; DMF 1996. 627.
[1693] Aix-en-Provence, 28 nov. 2005, Kumasi, BTL 2006. 60.

La livraison se déroule assez souvent en deux temps **:** le destinataire, informé de l'arrivée des marchandises, se présente à l'agent du transporteur (le consignataire du navire), qui, après avoir vérifié le connaissement, lui délivre, en échange de ce titre, un bon d'enlèvement (*delivry order*). C'est avec ce dernier que le destinataire se présente à quai ou dans les entrepôts du manutentionnaire pour obtenir la livraison des marchandises. Cette pratique a soulevé la question de la nature juridique de livraison. La question était de savoir quand est-ce que la livraison a eu lieu juridiquement ? Est-ce le moment où le destinataire obtient le bon de livraison en échange du connaissement (livraison juridique) ou plutôt, lorsque le destinataire est mis en condition de prendre possession des marchandises ? Après bien d'affrontements jurisprudentiels, c'est la conception matérielle de livraison qui a été retenue. Par son arrêt du 17 novembre 1992[1694], la Cour de cassation a jugé que la livraison se définit comme l'opération par laquelle le transporteur remet matériellement la marchandise à l'ayant droit, celui-ci étant en mesure d'en prendre possession, de vérifier son état et, le cas échéant, de prendre toutes réserves utiles.

497. **Livraison sans connaissement**. La remise du connaissement au transporteur ou à son représentant établit la livraison, sauf preuve contraire (art. 50, al. 1, déc. 31 déc. 1966). L'alinéa 2 du même texte ajoute que le connaissement une fois accomplit, les autres originaux restent sans valeur. La présentation de l'original est obligatoire même lorsque le connaissement est à personne dénommée et dépourvu de mention à ordre[1695]. La règle est impérative, si bien que le transporteur qui livre la marchandise sans connaissement, engage certainement sa responsabilité[1696]. Lorsqu'il y a plusieurs lots de marchandises, le transporteur ne peut pas se contenter d'émettre un seul connaissement[1697].

Mais il reste que dans de nombreux cas, le transporteur est conduit à livrer la marchandise sans connaissement. Cette situation, qui parait surprenante, est pourtant courante[1698] : souvent, le connaissement ne voyage pas aussi vite que la marchandise, et ce, malgré les progrès des transports postaux. Ici, l'on fait référence surtout aux transports de courtes distances, mais la chose se rencontre également

[1694] Cass. Com 17 nov. 1992, navire Rolline, DMF 1993. 563, note, P. Bonassies.
[1695] Com. 19 juin 2007, Bull. civ. IV, n° 171, DMF 2007. 790, rapp. Potocki, obs., Tassel.
[1696] Com. 15 juin 2011, RD transport. 2011, n° 132, obs., Ndendé.
[1697] Com. 10 juil. 2012, DMF 2012. 821.
[1698] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1036.

dans les transports de longues distances. A cela, s'ajoutent les délais bancaires en cas de crédit documentaire, ainsi que les autres cas de perte du connaissement et de pratiques illicites[1699]. Des contraintes vont alors inciter, voire obliger le transporteur à livrer sans connaissement, et ce, malgré la conscience qu'il commet une faute : pression commerciale du destinataire, voire du vendeur impayé, risques subis par la marchandise, surtout, lorsque celle-ci est de nature périssable, frais de stationnement à quai, voire, pression des autorités portuaires à libérer les terre-pleins du port, etc.[1700].

Le transporteur qui livre sans connaissement s'expose à subir l'action du titulaire du connaissement. Et pour se prémunir, quoi que la livraison demeure fautive, le transporteur demandera une garantie, qu'il exigera normalement d'une banque[1701]. La pratique n'est pas vraiment hostile à une telle garantie, et voit en elle, la seule solution pouvant remédier à une livraison sans connaissement. Cette pratique est plus ou moins institutionnalisée dans certains ports[1702]. Elle est même parfois qualifiée de « tolérance institutionnalisée »[1703].

En droit, la lettre de garantie au déchargement est considérée comme une garantie à première demande et une garantie autonome. Elle échappe à la prescription anale du contrat de transport, car elle a pour cause, l'engagement de payer, pris par la banque[1704]. En revanche, le transporteur qui livre la marchandise sans connaissement, ni lettre de garantie, commet une faute contractuelle[1705].

B) Obligations du chargeur

498. **Plan**. Le chargeur a principalement deux obligations : présentation des marchandises au transporteur (1) et paiement du prix de transport (3). A celles-ci, peut s'ajouter une troisième obligation, celle de sincérité (2), sur les déclarations qu'il

[1699] Il arrive, en tout cas aux Comores, que le transitaire qui positionne le conteneur au chargeur, ne paie pas la compagnie maritime alors que le chargeur a déjà payé le chargeur. Les marchandises arrivent aux Comores, mais le destinataire ne peut pas entrer en possession, faute du connaissement.
[1700] Cette situation est fréquente aux Comores : le destinataire de la marchandise, lorsque le consignataire du navire refuse de donner le bon d'enlèvement, saisi la justice et obtient parfois la saisie des marchandises.
[1701] P. bonassies et C scapel, op.cit, n° 1037.
[1702] Ainsi, par exemple, à Anvers, un modèle de lettre de garantie a été établi : pareillement, certains P & I Clubs fournissent à leurs membres des modèles de lettre de garantie.
[1703] Remond-Gouilloud, « La lettre de garantie pour absence de connaissement : une tolérance institutionnalisée », Gazette CAMP n° 15, 2007-2008, p. 3.
[1704] Cass. com. 17 juin 1997, Happy bucaneer, DMF 1997. 725, rapp. Rémery.
[1705] Aix-en-Provence, 22 nov. 2005, BTL 2006. 367, obs., Ph. Delebecque ; DMF 2007, HS 11, n° 88.

fait, notamment, pour l'établissement du document de transport. Les Règles de Rotterdam lui ajoutent d'autres obligations, telles que l'obligation de fourniture d'informations, instructions et documents (art. 29, règles de Rotterdam) ou encore, l'obligation de coopérer avec le transporteur pour l'échange d'informations (art. 28).

(1) Remise de la marchandise

499. Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieux fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement[1706]. Les règles de Rotterdam précisent que la marchandise doit être présentée dans « un état résistant au transport prévu, et ne causant pas des dommages aux personnes ou aux biens »[1707]. Le même texte ajoute que le chargeur doit s'acquitter de cette obligation de façon appropriée et soigneuse[1708]. La convention de Bruxelles va dans le même sens lorsqu'elle stipule que « ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour pertes ou dommages résultant ou provenant de la freinte en volume ou en poids ou de toutes autres pertes ou dommages résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ; d'une insuffisance d'emballage ou encore, d'une insuffisance ou imperfection de marques »[1709].

L'article 43 du décret du 31 décembre 1966 sanctionne la mauvaise ou l'inexécution de cette obligation: « le chargeur qui ne présente pas la marchandise en temps et lieu, conformément aux conditions prévues, indemnisera le transporteur du montant relatif au préjudice subis, « montant qui sera au plus égal au montant du fret convenu ».

(2) Sincérité des déclarations

500. Aux termes de l'article L. 5422-4 du code des transports, le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise, inscrites sur le connaissement, conformément à ses déclarations. Toute inexactitude commise par lui, engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

[1706] Art. 39, déc. 31 déc. 1966.
[1707] Art. 27 § 1, règles de Rotterdam, art. 27 § 1.
[1708] Ibid., art. 27 § 2.
[1709] Art. 4 § 2, m, n et o.

L'article 3 § 5 de la convention de Bruxelles, dans des termes presque similaires, stipule que « le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la qualité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et il indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant de l'inexactitude sur ce point. L'article 4 § 5, h du même texte précise que « ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement, le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

Dans la même lignée, l'article 31 § 2 des règles de Rotterdam précise que le chargeur est « réputé avoir garanti les informations qu'il donne au transporteur pour l'établissement des données du contrat et l'émission du document de transport. Il indemnise le transporteur des pertes ou dommages résultant de l'inexactitude de ces informations ».

L'obligation de sincérité est encore renforcée lorsqu'il s'agit des marchandises dangereuses (inflammable, explosive). Ainsi, « les marchandises de nature inflammables, explosives ou dangereuses, embarquées sans le consentement du transporteur ou de son représentant, pourront à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnités. En plus, le chargeur sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement »[1710].

Les règles de Rotterdam sont encore plus explicites et sanctionnent l'obligation de sincérité du chargeur par une responsabilité de plein droit (art. 30 § 1).

(3) Paiement du fret

501. **Détermination du fret**. Le montant du fret est établi par la convention des parties[1711]. En pratique, il est déterminé par le tarif du transporteur, lui-même établi sur la base d'un calcul économique visant à la meilleure rentabilité économique[1712].

Lorsque le transporteur est membre d'une conférence maritime[1713], le montant du fret devait respecter celui établi par la conférence. Le tarif conférence lie le

[1710] Art. 4 § 6, convention de Bruxelles ; art. 44 § 1, déc. 31 déc. 1966.
[1711] Art. 42, déc. 31 déc. 1966.
[1712] P Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1043.

transporteur, et non le chargeur car le transporteur peut proposer au chargeur, un tarif moindre que celui fixé par la conférence, à ses risques et périls[1714].

La mise en œuvre du tarif de fret tient compte de plusieurs paramètres, et son application à un transport donné, n'est as chose aisée**.** Ainsi, le taux de fret peut être déterminé en fonction du volume de la marchandise, de son poids, à l'unité, selon la nature ou la valeur de la marchandise, ou encore par binôme, dont le plus fréquent est « poids-volume »[1715].

Pour les marchandises conteneurisées, le fret peut être calculé au forfait, par type de conteneur, au type de marchandises (*commodity box rate, CBR)*, ou au conteneur quel que soit le type de marchandises (*freight all kinds, FAK*).

Le fret de base peut affecter des frais accessoires. Ainsi, dans le cas de déroutement par exemple, le transporteur peut justifier des dépenses supplémentaires qu'il prendra en compte lors de la fixation du fret. La charge complémentaire la plus répandue est « le chapeau du capitaine », considéré comme un salaire du capitaine, pour les soins apportés aux marchandises[1716]. D'autres charges plus importantes et souvent appliquées peuvent s'ajouter. L'on peut citer la BAF (*bunker adjustment factor)*, qui est un correcteur du fret de base par rapport à l'évolution du cours de baril de pétrole. L'on a également la CAF (*carrency adjustment factor*), qui est un correcteur de fret de base par rapport au devise de facturation du transport[1717].

Le fret peut couvrir tout le transport maritime, comme il peut couvrir une partie et laisser une partie à la charge de la marchandise. Dans le premier cas, l'on appelle « fret de quai à quai » (depuis la prise en charge des marchandises à quai jusqu'à sa remise à quai au destinataire), et dans le deuxième cas, l'on parle de fret de bord à bord[1718].

Le fret peut être fixé en monnaie étrangère, et dans la plupart des cas en dollars[1719].

[1713] Une conférence maritime peut être définie comme un accord entre armateurs exploitant un trafic maritime donné, et dont l'objet est de réglementer les conditions d'exploitation de ce trafic.
[1714] T. com. Marseille, 22 avr. 1975, BTL 1975. 324.
[1715] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1043.
[1716] Ibid.
[1717] Ibid.
[1718] Ibid.
[1719] Lamy transport, 2005, T II, n° 677.

502. **Paiement du fret**. Le chargeur doit le prix du transport ou fret[1720]. Il est généralement payé avant l'embarquement des marchandises. D'ailleurs, bon nombres de connaissements comportent la mention « fret payé », qui, normalement, devrait permettre au destinataire de récupérer les marchandises à l'arrivée sans payer à nouveau, sauf des frais non inclus dans le fret convenu avec le chargeur, tels que, les charges portuaires ou la BAF. La question se posait de savoir la portée exacte de la mention « fret payé », lorsque le transporteur, en fait, n'a pas été payé[1721]. La question n'est pas facile à résoudre car la mention « fret payé » n'est pas relative aux marchandises, seules prévues par les textes. La mention « fret payé » est cependant réglée dans les rapports entre transporteur et chargeur.

Dans un arrêt du 2 mars 1999, la Cour de cassation, visant l'article 1341 du code civil (fondement de la preuve) et non les textes maritimes, énonce que la mention « fret payé » portée dans un connaissement signé par le transporteur, fait foi du paiement effectif, « sauf au transporteur à prouver que cette quittance du fret n'avait pas la valeur libératoire qu'impliquait son libellé »[1722]. Les choses sont moins sûres pour ce qui est des rapports entre transporteur et tiers destinataire.

Dans la quasi-unanimité, la doctrine considère que le transporteur ne peut pas prouver l'inexactitude de la mention « fret payé » à l'égard du destinataire[1723]. Dans un arrêt antérieur, en date du 15 décembre 1986, la Cour de cassation statuait déjà à l'encontre de la doctrine[1724]. En l'espèce, il s'agissait d'un fret payé par le destinataire à son transitaire, et détourné par ce dernier, alors que le connaissement portait la mention « fret payable d'avance ». Pour refuser de payer à nouveau, le destinataire a invoqué la mention « fret payable d'avance », figurant dans le connaissement, sous le fondement de l'article 19 de la loi du 18 juin 1966, aujourd'hui, art. L. 5422-4, code des transports, qui énonce que « le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur sa déclaration au connaissement », la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a estimé que la mention ne faisait pas preuve du paiement, décision approuvée par la Cour suprême, indiquant que l'article L. 5422-4

[1720] Art. 41, al. 1, déc. 31 déc. 1966.
[1721] Une telle situation se présente lorsque le chargeur a remis le montant du fret à son transitaire qui, infidèle, n'a pas réglé au transporteur, alors que la mention existe déjà dans le connaissement.
[1722] DMF 1999. 551, rapp. Remery, obs., Ph Delebecque.
[1723] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1044.
[1724] DMF 1988.493; DMF 1989.163, obs. P. BONASSIES.

n'est applicable qu'aux mentions relatives à la marchandise. Ce qui a valu au destinataire de payer une deuxième fois[1725].

L'entrée en vigueur des règles de Rotterdam fera disparaitre cette difficulté. En effet, en vertu de l'article 31 de ces règles, le « chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude des données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport »[1726]. Et parmi les données du contrat, l'on peut considérer le fret, s'il est mentionné dans le connaissement. Les données du contrat, selon l'article 31 ne sont pas spécifiques aux marchandises, ce qui a été l'argument avancé par la Cour d'appel d'Aix pour signifier que la mention ne valait pas paiement. L'article 42 de ces règles relie la position de la doctrine en énonçant d'une manière claire que si : « les données du contrat portent la mention « fret payé d'avance ou une mention similaire », le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non paiement du fret ». Le texte poursuit que « l'article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur ».

503. **Fret payable à destination**. En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise[1727]. Si le destinataire refuse la marchandise ou n'acquitte pas le fret dont il est redevable, le chargeur en demeure débiteur.

En pratique, cette situation pose rarement de problème dans la mesure où le transporteur n'accepte généralement de livrer la marchandise que lorsqu'il a reçu paiement du fret[1728].

504. **Garanties de paiement du fret**. Les textes protègent efficacement le transporteur. Ce dernier dispose principalement de trois garanties. D'abord, il a le droit de retenir les marchandises pour se faire payer. Toutefois, la rétention ne peut pas se faire dans son navire[1729].

[1725] Cass.Com. 8 déc. 1998, Bull. Civ. IV, n° 297; DMF 1999.152, obs. Ph. DELEBECQUE
[1726] Art. 31, règles de Rotterdam.
[1727] Art. 41, al. 2, déc. 31 déc. 1966
[1728] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1045.
[1729] Art. 48, déc. 31 déc. 1966.

Le procédé n'est pas très commercial, mais il est très efficace puisque le droit de rétention est considéré comme opposable à tous, au débiteur lui-même ou à ses ayant-cause[1730]. Il est soumis à la loi du lieu de situation[1731].

Ensuite, le transporteur bénéficie d'une préférence, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours suivant leur délivrance, si elles ne sont pas passées dans des mains tierces[1732]. Le transporteur est même payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution[1733].

Enfin, dans le cas où les chargeurs ou les ayants-droit à la marchandise sont soumis à une procédure collective avant l'expiration du délai des quinze jours, le transporteur est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues[1734].

Mieux encore, à la livraison des marchandises, lorsqu'il n'y a personne pour les réclamer ou en cas de contestation relative à la livraison ou au paiement du fret, le capitaine peut, par autorité de justice, vendre les marchandises pour le paiement de son fret, si mieux n'aime le destinataire fournir caution[1735]. Lorsque surplus il y a, le transporteur fait ordonner en dépôt[1736]. S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur ou le destinataire[1737].

Outre les dispositions décrites ci-dessus, les contrats ne manquent pas de stipuler des clauses de type « fret acquis à tout événement », jugées à priori valables[1738]. Toutefois, une telle clause ne peut avoir pour effet de limiter le droit de réparation du destinataire[1739].

505. **Prescription**. Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an[1740]. La règle est valable tant aux actions en paiement du fret

[1730] Ph. Delebecque, op.cit, n° 720.
[1731] Com. 2 mars 1999, Bull. civ. IV, n° 52, DMF 2000. 245 et les obs.
[1732] Art. L. 5422-8, C. des transports.
[1733] Art. 45, déc. 31 déc. 1966.
[1734] Art. L. 5422-9, C. des transports.
[1735] Art. 53, a, déc. 31 déc. 1966.
[1736] Ibid., art. 53, b.
[1737] Ibid.
[1738] Aix-en-Provence, 3 mars 1992, DMF 1993. 112, obs., Tassel ; Versailles, 28 fév. 2008, BTL 2008. 237.
[1739] Aix-en-Provence, 25 oct. 2007, BTL 2007. 684.
[1740] Art. L. 5422-11, C. des transports.

qu'aux actions en dommages-intérêts, pour tous dommages causés par les ayants-droit à la marchandise[1741].

Le délai de prescription des actions contre le chargeur ou le destinataire court du jour prévu pour la livraison (art. 55, déc. 31 déc. 1966)[1742]. Dès lors qu'il a été contractuellement prévu que le fret était exigible un mois après chaque facture, c'est à partir de cette date d'exigibilité de la dette que commence à courir le délai de prescription prévu par la loi maritime[1743].

C) Obligation du destinataire

506. **Modalités de l'intégration du destinataire au contrat**. Lors de la conclusion du contrat, le destinataire n'apparait pas, même si le transporteur est toujours informé de son existence, et souvent de son identité[1744]. Mais c'est lui qui se présentera à l'arrivée pour prendre livraison de la marchandise, comme c'est lui encore qui bénéficiera d'une action en responsabilité, action contractuelle contre le transporteur[1745]. Il était donc question de savoir comment s'intègre t-il au contrat.

Au début du XX^{ème} siècle, doctrine et jurisprudence se sont référés à la stipulation pour autrui : l'expéditeur stipule pour le destinataire comme condition de transport en même temps que pour lui-même[1746]. Cette thèse a été critiquée par le Doyen Ripert, qui se demande comment fonder les droits reconnus au destinataire dès le XVII^{ème} siècle sur une institution dont les traits fondamentaux n'ont été dégagés que dans la deuxième partie du XIXème siècle[1747]. Cette analyse est aujourd'hui abandonnée. Pour Rodière, Bonassies, et la majorité de la doctrine[1748], l'intégration du destinataire au contrat s'explique par « *la nature des choses qui fonde ses droits : le contrat de transport implique, par sa nature le droit pour le destinataire de se prévaloir de la convention qui est intervenue entre le transporteur et le chargeur aux fins des déplacements de la marchandise* »[1749].

[1741] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1048.
[1742] Com. 3 fév. 1998, pourvoi n° 95.21.963.
[1743] Com. 15 nov. 1994, Bull. civ. IV, n° 342.
[1744] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 931.
[1745] Ibid.
[1746] Cass. 20 mai 1912, Revue Autran XXVIII. 327.
[1747] G. Ripert, Traité, n^{os} 1583 et 1584.
[1748] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 931.
[1749] Ibid.

Pendant longtemps, il a été admis que le destinataire adhérait volontairement au contrat en acceptant la marchandise offerte par le transporteur, acceptation qui se manifestait par l'accomplissement du connaissement (apposition de sa signature au verso), mais aujourd'hui, en accomplissant le connaissement, le destinataire n'adhère qu'aux stipulations ou conditions conformes à l'économie générale du contrat[1750]. En revanche, les clauses qui ne sont pas conformes à l'économie générale du contrat, telles que les clauses de juridiction, doivent faire l'objet d'une acceptation particulière du destinataire[1751]. La clause sous palan est considérée comme faisant partie de l'économie générale du contrat, et donc, opposable au destinataire[1752]. Une chose est certaine, le destinataire mentionné au connaissement (destinataire dénommé), fait partie du contrat[1753].

507. **Obligation du destinataire**. Le destinataire a principalement une seule obligation, celle de retirer la marchandise[1754]. Les règles de Rotterdam traitent largement la question : « lorsque les marchandises sont arrivées à destination, le destinataire en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenu dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, l'on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées »[1755]. L'article 47 des règles de Rotterdam précise qu' « en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable, ce qui est souvent le cas, le porteur du document est en droit de réclamer les marchandises dès qu'elles sont arrivées, et le transporteur doit les livrer dans les conditions citées ci-dessus »[1756].

Outre l'obligation du destinataire de prendre livraison des marchandises, les règles de Rotterdam lui en imposent une autre : celle d'accuser réception des marchandises, lorsque le transporteur lui demande[1757]. Le texte poursuit : « si le

[1750] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit., n° 932.
[1751] Ibid.
[1752] Com. 16 janv. 1996, Bull. civ. IV, n° 21, RTD civ. 1996. 901, obs., Mestre ; DMF 1996.627.
[1753] Com. 21 fév. 2006, Bull. Civ. IV, n° 47.
[1754] Rouen, 31 mars 2006, DMF 2007. 5, obs., Tassel.
[1755] Art. 43, règles de Rotterdam, art. 43.
[1756] Ibid., art. 47 § 1 a.
[1757] Ibid., art. 44.

destinataire refuse d'accuser réception, le transporteur peut refuser de livrer les marchandises ».

Cette obligation présente un avantage certain : la formulation ou non des réserves de la part du destinataire. Quand il accuse réception, le destinataire constate d'abord l'état des marchandises en fonction des mentions du document de transport, et si anomalies ou incohérences il y a, formule des réserves, qui peuvent déclencher des actions en justice contre le transporteur ou le chargeur. Ces réserves deviennent obligatoires pour le réceptionnaire, lorsqu'il y a des dommages survenus aux marchandises, et elles doivent être faites au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement[1758]. S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris[1759].

§ 3 bis. Exécution du contrat de transport maritime (droit comorien)

508. **Plan**. Comme en droit français, ici encore, l'étude des modalités d'exécution du contrat permet d'abord, de préciser les obligations du transporteur (A), ensuite, les obligations du chargeur (B), et enfin, les obligations du destinataire (C).

A. Obligations du transporteur

509. **Obligation principale. Autres obligations. Plan**. En contrepartie du paiement d'un fret déterminé, le transporteur doit « acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre »[1760]. Lorsqu'il ne remplit pas cette obligation, par sa faute, le chargeur ou un autre ayant-droit à la marchandise peut demander la résolution du contrat[1761]. Il peut même demander des dommages-et-intérêts[1762].

Dans le but d'accomplir cette obligation principale, les textes font peser sur le transporteur, d'autres obligations. Le transporteur est d'abord tenu avant et après le

[1758] Art. 57, al. 1, déc. 31 déc. 1966.
[1759] Ibid., art. 57, al. 2.
[1760] Art. 15, loi du 18 juin 1966, op.cit ; art. 662, al. 1, CMMC.
[1761] Art. 32, al. 1, décret du 31. Déc. 1966.
[1762] Ibid., art. 32, al. 2.

départ de faire diligence pour : mettre le navire en état de navigabilité[1763], convenablement armer, équiper et approvisionner le navire[1764], approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation[1765]. Ensuite, il doit procéder de façon appropriée et soigneuse : au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées[1766]. Enfin, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement[1767]. Certes, l'obligation ne la devienne véritablement que lorsque le chargeur demande le connaissement, mais en pratique, même sans demander, le transporteur qui prend en charge une marchandise, délivre d'une manière habituelle un connaissement, ou à défaut un document similaire. L'analyse des ces obligations permet de les classer principalement en deux catégories : d'une part, les obligations relatives au navire (1), et d'autre part, celles relatives aux marchandises (2).

(1) Obligations relatives au navire.

510. **Navigabilité nautique et commerciale du navire.** Les obligations relatives au navire, telles que développées dans la loi française, restent identiques en droit comorien (supra, n° 483). Les références bibliographiques qui nous ont servi en droit français sont les mêmes en droit comorien.

(2) Obligations relatives aux marchandises

511. Le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse : au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées (supra, n° 484). La prise en charge de la marchandise conditionne ces obligations successives.

[1763] Art. 21, a, loi du 18 juin 1966, op.cit. ; art. 669, al. 1, CMMC.
[1764] Ibid., art. 21, b ; art. 669, al. 2.
[1765] Ibid., art. 21, c ; art. 669, al. 3.
[1766] Art. 38, déc. 31 déc. 1966, op.cit ; art. 668 § 1, CMMC.
[1767] Art. 18, loi de 1966 ; art. 665, al. 1, CMMC.

512. **Prise en charge**. C'est l'acte juridique par lequel le transporteur accepte la marchandise au transport (supra, n° 485). Comme dans la loi française, la prise en charge, n'est pas réglementée par la loi comorienne. Toutefois, les clauses du contrat ne manquent pas de préciser ce moment, qui, dans tous les cas, est avant le chargement des marchandises.

Cette prise en charge est particulièrement importante pour le transporteur : d'abord, elle détermine le moment à partir duquel le transporteur répond des pertes et avaries que peut subir la marchandise. Ensuite, elle permet au transporteur ou à son représentant, de procéder à la reconnaissance des marchandises et de vérifier l'exactitude des déclarations du chargeur, telles qu'elles sont portées dans le connaissement. Enfin, elle permet au transporteur ou à son représentant de prendre les réserves qui s'imposent, bien entendu, dans les conditions prévues par les textes.

513. **Chargement des marchandises**. Le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement[1768]. En pratique, c'est souvent une entreprise de manutention qui réalise les opérations pour le compte du transporteur. Aux Comores, c'était une société d'Etat qui détenait le monopole (SOCOPOTRAM). Aujourd'hui, les activités de manutention ont été concédées à des sociétés privées. Au Port de Moroni (Grande-Comores), les services de manutention portuaires sont assurés par la société « Moroni Terminal, filiale du Groupe français Bolloré Africa Logistique et la société luxembourgeoise COFIPRI ». Au port de Mutsamudu (Anjouan), c'est la société « Stevedoring company, filiale de la société kenyane *Spanfreight shipping* ».

Les opérations de chargement peuvent être divisées en deux opérations complémentaires : la mise à bord et l'arrimage (supra, n° 486).

L'arrimage peut être défini comme étant l'opération qui consiste à disposer les marchandises dans les cales ou tout endroit disposé à recevoir des marchandises dans le navire et à les fixer par différents procédés. Ces derniers peuvent être l'empilement des marchandises entre elles ou à l'aide de système de câblage, de cordage ou tout autre système permettant le déplacement des marchandises dans des bonnes conditions (supra, n° 489).

[1768] Art. 38, décret. 31 déc. 1966 ; art. 668 § 1, CMMC.

Les opérations d'arrimage sont d'une importance capitale car elles conditionnent la stabilité et la sécurité du navire. Un mauvais arrimage peut causer le naufrage d'un navire. L'arrimage répond également à des considérations commerciales : le transporteur doit transporter le plus de marchandises possibles car la rentabilité en dépend. Le problème se pose surtout pour l'arrimage en pontée.

514. **Arrimage en pontée**. Est l'opération qui consiste à disposer des marchandises sur le pont du navire. Cette opération peut être dangereuse et lourde de conséquences, surtout en cas de mauvais temps. Cela peut provoquer l'avarie des marchandises, voire même la déstabilisation du navire.

L'article 22 de la loi du 18 juin 1966 stipule que le transporteur commet une faute, lorsqu'il charge des marchandises dans le pont, sans le consentement du chargeur mentionné dans le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, sauf dans le petit cabotage. Il en est ainsi pour le CMMC. Aux termes de l'article 670, alinéa 1, les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que lorsque, une des conditions suivantes, au moins, est satisfaite :

- Le transport est exigé par la loi ;
- Les marchandises sont chargées à bord d'un navire équipé d'installation appropriée (ex : conteneur à bord d'un porte-conteneur) ;
- Transport conforme au contrat de transport, ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce en question ;
- Transport effectué en accord avec le chargeur.

L'alinéa 3 du même texte précise que lorsque le transporteur et le chargeur conviennent de transporter des marchandises en pontée, le transporteur doit en faire mention sur le document de transport, à défaut, le transporteur ne pourra pas se prévaloir de cet accord auprès d'un tiers.

515. **Marchandises dangereuses**. Les marchandises dangereuses (inflammables, explosives) ne doivent pas être embarquées à bord du navire sans accord du transporteur. Sinon, le transporteur pourra à tout moment, et en tous lieux, les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensive, et ce, sans aucune indemnité[1769]. Outre, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses pouvant

[1769] Art. 44 § 1, décret du 31 déc. 1966.

résulter de leur embarquement[1770]. Le CMMC recommande au chargeur d'apposer sur ces marchandises, une marque ou une étiquette, conformément à la loi[1771]. Lorsque le transporteur consent le transport des marchandises dangereuses, il conserve quand même le droit de les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives, mais uniquement lorsqu'elles présentent un danger pour le navire ou la cargaison, là-encore, sans indemnité[1772].

516. **Soins à la cargaison**. En cours de route, le capitaine doit soigner la cargaison. Cela dépend de la nature de la marchandise et de la convention des parties.

Des soins particuliers sont nécessaires pour des marchandises spéciales telles que marchandises dangereuses ou inflammables. Ainsi, par principe, le capitaine voudra que de telles marchandises soient arrimées dans le pont afin que l'on puisse les jeter facilement dans la mer en cas de danger. De même, le transporteur doit veiller à l'équilibre du navire lors du chargement des marchandises. Il doit éviter de charger davantage une partie du navire plus qu'une autre.

Quant aux soins généraux, il appartient au capitaine d'y procéder, de façon appropriées et soigneuse. Il en est ainsi pour l'aération des marchandises ou la mise en marche d'une installation requise pour la bonne conservation d'une telle marchandise, par exemple.

En cas d'interruption de voyage, 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 prévu, et ce, peu importe la cause de l'interruption[1773]. Les frais de transbordement sont, en principe, à la charge de la marchandise[1774].

517. **Déchargement**. Lorsque les marchandises sont arrivées à la destination prévue, elles doivent être déchargées. Ici encore, l'on retrouve les mêmes précautions qui ont été prises pour embarquer et arrimer les marchandises.

[1770] Art. 671, a, CMMC.
[1771] Ibid., Art. 671, b.
[1772] Art. 44 § 2, décret, op.cit.
[1773] Art. 40, décret du 31 déc. 1966.
[1774] Ibid., art. 47.

Comme au chargement, les opérations de déchargement incombent au transporteur. Dans la pratique moderne, ces opérations sont réalisées par des entrepreneurs de manutentions pour le compte des transporteurs.

518. **Livraison (délivrance).** Elle peut être définie comme l'opération juridique par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit, qui l'accepte (supra, n° 496). Elle marque la fin des engagements du transporteur, et donc, la fin du contrat de transport[1775]. Des clauses du connaissement peuvent stipuler que la livraison a lieu à quai ou sous palan.

La livraison se déroule assez souvent en deux temps **:** le destinataire, informé de l'arrivée des marchandises, se présente à l'agent du transporteur (le consignataire du navire), qui, après avoir vérifié le connaissement, lui délivre, en échange de ce titre, un bon d'enlèvement (*delivry order*). C'est avec ce dernier que le destinataire se présente à quai ou dans les entrepôts du manutentionnaire pour obtenir la livraison des marchandises.

La loi est claire : la livraison se fait sur présentation de l'original du connaissement, sauf preuve contraire[1776]. Mais malgré cela, il arrive que des livraisons se fassent sans connaissement, ce que l'on regrette.

519. **Livraison sans connaissement**. **Critique**. Aux termes de l'article 50, alinéa 1 du décret du 31 décembre 1966, La « remise du connaissement au transporteur ou à son représentant établit la livraison, sauf preuve contraire ». L'alinéa 2 du même texte ajoute que « le connaissement une fois accomplit, les autres originaux restent sans valeur ». Pour dire simple, la livraison ne devrait pas se faire sans la présentation de l'original du connaissement.

Mais il reste que dans de nombreux cas, le transporteur est conduit à livrer la marchandise sans connaissement. Cette situation, qui parait surprenante, est pourtant courante, du moins aux Comores[1777]. Souvent, le connaissement ne voyage pas aussi vite que la marchandise, et ce, malgré les progrès des transports postaux. Ici, l'on fait référence surtout aux transports de courtes distances, mais la chose se

[1775] Art. 15, loi du 18 juin 1966 ; art. 662, al. 3, CMMC.
[1776] Art. 50, al. 1, décret du 31 déc. 1966.
[1777] V.Tribunal de Moroni, 09 décembre 2010, n° 114/10 ; Tribunal de Moroni, 16 janvier 2012, n° 17/12 ; Tribunal de Moroni, 17 mars 2014, n° 74 ; Tribunal de Moroni 4 mars 2014, n° 51/14 ; Tribunal de Moroni, 21 mars 2016, n° 37/16.

rencontre également dans les transports de longues distances, notamment, entre la France et les Comores. Des contraintes vont alors inciter, voire obliger le transporteur à livrer sans connaissement, et ce, malgré la conscience qu'il commet une faute : pression commerciale du destinataire, voire du vendeur impayé, risques subis par la marchandise, surtout, lorsque celle-ci est de nature périssable, frais de stationnement à quai, voire, pression des autorités portuaires à libérer les terre-pleins du port, etc.

Dans certaines situations plus ou moins justifiables, dans certains pays, notamment la France, doctrine et jurisprudence tolèrent des livraisons sans connaissement, en contre partie d'une lettre de garantie, que le transporteur ou son représentant, exigera d'une banque. En revanche, le transporteur qui livre des marchandises sans connaissement, ni lettre de garantie, commet une faute contractuelle (supra, n° 497).

Aux Comores, la situation est moins claire : le destinataire qui attend sa marchandise, est souvent informé de l'arrivée sans qu'il soit en possession du connaissement. Lorsqu'il se présente au consignataire du navire, celui-ci refuse catégoriquement de lui délivrer le bon d'enlèvement, a priori, par crainte que le transporteur ne se retourne contre lui. Et dans des cas pareils, le destinataire a dû payer, soit au chargeur, soit au transitaire, qui, par des pratiques illicites, n'a pas payé la compagnie maritime.

Dans ce genre de litige, le destinataire finit souvent par saisir la justice, non pas contre le chargeur ou le transitaire, qui a détourné son argent, mais plutôt, contre le consignataire du navire, parce qu'il a refusé de lui délivrer le bon d'enlèvement.

Parfois, et peut être à tort, la justice ordonne le représentant du transporteur à délivrer le bon d'enlèvement au destinataire, à défaut, autorise le destinataire à recourir aux forces de l'ordre pour ouvrir son conteneur, bien entendu, en acquittant les frais douaniers[1778] (voir les 5 décisions citées ci-dessus).

Parfois, dans des cas similaires, la justice n'ordonne pas la saisie au profit du destinataire, mais condamne la société qui a détourné le fret à régulariser le transporteur afin que ce dernier puisse donner le bon d'enlèvement au destinataire[1779].

[1778] V. Les décisions du 9 décembre 2010 ; du 16 janvier 2012 ; des 4 et 17 mars 2014 et du 21 mars 2016.
[1779] Tribunal de Moroni, 26 fév. 2011, ordonnance n° 18/11.

520. **Critique**. La pratique comorienne des livraisons sans connaissement telle que nous venons de la présenter, soulève de grandes difficultés. D'abord, elle créée une méfiance vis-à-vis des transporteurs qui risquent de transporter des marchandises, avec tous les risques qu'ils prennent, sans être payés, parce que le destinataire a bénéficié d'une ordonnance lui permettant de récupérer sa marchandise sans le connaissement original, situation que l'on estime, à l'encontre des règles du droit maritime. L'incertitude des transporteurs, face à de telles pratiques, les conduit à hausser les tarifs de transport pour palier à de telles situations. Ensuite, cette pratique met les représentants comoriens des compagnies maritimes étrangères en mauvaise posture : ils sont accusés par les compagnies maritimes de leur faire perdre de l'argent, alors que les consignataires du navire ne pouvaient rien faire contre des décisions de la justice. Enfin, les compagnies d'assurance maritimes, connaissant cette situation, augmentent leurs tarifs, si bien que le risque est élevé. Lorsqu'on rencontre deux situations identiques avec deux décisions différentes, cela ne fait aucun doute que des zones d'ombres et de non-droit existent. La promulgation du nouveau texte comorien (CMMC) devrait permettre de mettre fin à ces pratiques litigieuses.

B. Obligation du chargeur

521. **Plan**. Pour que le transporteur puisse s'acquitter de son obligation de transport de marchandise, le chargeur est d'abord tenu de la lui présenter (1). Les textes obligent ensuite le chargeur à faire des déclarations sincères (2), notamment, lorsqu'il décrit les marchandises. Enfin, le chargeur doit payer le prix du transport ou fret (3).

(1) Remise des marchandises

522. Les textes obligent le chargeur ou son représentant à présenter les marchandises au transporteur ou à son représentant, aux temps et lieux convenus par la convention des parties ou l'usage du port de chargement[1780]. A défaut, le

[1780] Art. 39, décret du 31 déc. 1966.

chargeur paiera une indemnité correspondant au montant du préjudice subis par le transporteur, et au plus égale au montant du fret convenu[1781].

(2) Sincérité des déclarations

523. Aux termes de l'article 19 de la loi du 18 juin 1966, le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise, inscrites sur le connaissement, conformément à ses déclarations. Toute inexactitude commise par lui, engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

L'obligation de sincérité est encore renforcée lorsqu'il s'agit des marchandises dangereuses (inflammable, explosive). Ainsi, « les marchandises de nature inflammables, explosives ou dangereuses, embarquées sans le consentement du transporteur ou de son représentant, pourront à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnités »[1782]. En plus, le chargeur sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement[1783].

(3) Paiement du fret

524. Le chargeur doit le prix du transport ou fret[1784]. Ce dernier est généralement payé avant l'embarquement des marchandises. D'ailleurs, bon nombres de connaissements comportent la mention « fret payé », qui, normalement, devrait permettre au destinataire de récupérer les marchandises à l'arrivée sans payer à nouveau, sauf des frais non inclus dans le fret convenu avec le chargeur, tels que, les charges portuaires.

Le transporteur est payé, même pour les marchandises jetées à la mer pour le salut commun[1785]. En revanche, aucun fret n'est dû pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire à ses obligations[1786]. Le montant du fret est établit par la convention des parties[1787].

[1781] Art. 43., décret du 31 déc. 1966
[1782] Ibid., art. 44.
[1783] Art. 44, décret du 31 déc. 1966, op.cit.
[1784] Ibid., art. 41, al. 1.
[1785] Ibid., art. 45.
[1786] Ibid., art. 46.
[1787] Ibid., art. 42.

525. **Garanties de paiement du fret**. Les textes protègent efficacement le transporteur. Ce dernier dispose principalement de trois garanties. D'abord, il a le droit de retenir les marchandises pour se faire payer. Toutefois, la rétention ne peut pas se faire dans son navire[1788]. Ensuite, il a un droit de préférence, sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours après leur délivrance si elles n'ont pas passé en mains tierces[1789]. Enfin, il a un privilège sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues, avant l'expiration des quinze jours, en cas de faillite ou d'admission au règlement judiciaire des ayant-droits à la marchandise[1790].

Mieux encore, à la livraison des marchandises, lorsqu'il n'y a personne pour les réclamer ou en cas de contestation relative à la livraison ou au paiement du fret, le capitaine peut, par autorité de justice, vendre les marchandises pour le paiement de son fret, si mieux n'aime le destinataire fournir caution[1791]. Lorsque surplus il y a, le transporteur fait ordonner en dépôt[1792]. S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur ou le destinataire[1793].

Outre les dispositions décrites ci-dessus, les contrats ne manquent pas de stipuler des clauses de type « fret acquis à tout événement », jugées à priori valables.

526. **Prescription**. Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire qui étaient prescrites par un an par la loi du 18 juin 1966[1794], sont actuellement prescrites par deux ans par le CMMC[1795]. Le délai de prescription des actions contre le chargeur ou le destinataire court du jour prévu pour la livraison[1796].

[1788] Art. 48, décret du 31 déc. 1966, op.cit.
[1789] Art. 23, loi du 18 juin 1966.
[1790] Ibid., art. 24.
[1791] Art. 53, a, déc. 31 déc. 1966.
[1792] Ibid., art. 53, b.
[1793] Ibid.
[1794] Art. 26, loi, op.cit.
[1795] Art. 674 § 1 CMMC.
[1796] Art. 55, décret, op.cit ; art. 674, al. 2, CMCM.

C. Obligation du destinataire

527. **Modalités d'intégration du destinataire dans le contrat**. Lors de la conclusion du contrat, le destinataire n'apparait pas, même si le transporteur est toujours informé de son existence, et souvent de son identité. Mais c'est lui qui se présentera à l'arrivée pour prendre livraison de la marchandise, comme c'est lui encore qui bénéficiera d'une action en responsabilité, action contractuelle contre le transporteur (supra, n° 506). L'intégration du destinataire au contrat s'explique par « *la nature des choses qui fonde ses droits : le contrat de transport maritime implique, par sa nature, le droit pour le destinataire de se prévaloir de la convention qui est intervenue entre le transporteur et le chargeur aux fins des déplacements de la marchandise ».* Il intègre le contrat, du moins, lorsqu'il accepte la marchandise.

528. **Obligation du destinataire**. Les textes comoriens ne sont pas très explicites sur ce point, mais permettent de déduire la principale obligation du destinataire : celle de retirer la marchandise.

La livraison des marchandises entre les mains du consignataire de la cargaison ou du destinataire, libère le transporteur[1797]. Lorsque les marchandises ne sont pas réclamées à l'arrivée ou s'il y a contestation relative au paiement du fret, le capitaine peut, par autorité de justice, les faire vendre pour se faire payer, si mieux n'aime le destinataire fournir caution[1798]. De là, on peut déduire l'obligation du destinataire de retirer la marchandise.

En cas de fret payable à destination, l'article 41, alinéa 2 du décret du 31 décembre 1966 oblige le destinataire à payer lorsqu'il accepte la marchandise. A défaut, le chargeur demeure débiteur.

Lorsqu'il prend livraison, le destinataire constate d'abord l'état des marchandises en fonction des mentions du document de transport, et si anomalies ou incohérences il y a, formule des réserves, qui peuvent déclencher des actions en justice contre le transporteur ou le chargeur. Ces réserves deviennent obligatoires pour le réceptionnaire, lorsqu'il y a des dommages survenus aux marchandises, et elles doivent être faites au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire,

[1797] Art. 52, al. 2, décret, op.cit.
[1798] Ibid., art. 53.

avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement[1799]. S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris[1800].

§ 4 Responsabilité du transporteur

529. **Plan.** Le transporteur maritime subit une responsabilité de plein droit, que la doctrine, mais aussi la jurisprudence qualifie souvent de « présomption de responsabilité »[1801]. Le transporteur ne peut écarter ou alléger cette responsabilité, les textes étant impératifs, si bien que les clauses d'allègement sont nulles et sans effets. En contrepartie de cette responsabilité de plein droit, et tenant compte des risques que court le transporteur, les textes lui ont accordé un nombre de cas exceptés qu'il faudra prouver pour s'exonérer, et surtout, le transporteur bénéficie d'une limitation légale de responsabilité, sans doute, généreuse, dans la mesure où elle fixe le plafond de réparation à un niveau assez bas. Il convient donc de préciser cette responsabilité (1), le domaine de cette responsabilité (2), ainsi que les cas excepté (3).

A) Responsabilité du transporteur (droit français)

530. **Responsabilité de plein droit**. Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent d'un des cas exceptés[1802]. La convention de Bruxelles est dans le même sens (art. 4 § 1)[1803]. Les règles de Rotterdam vont également dans le même sens (art. 17), quoi que la lecture entière de l'article 17 puisse laisser apparaitre une « responsabilité pour faute » (§ 2 et 3). Les règles de Rotterdam, en plus de la responsabilité pour pertes ou

[1799] Art. 57, al. 1, décret du 31 déc. 1966, op.cit.
[1800] Ibid., art. 57, al. 2.
[1801] Remond-Gouilloud, Droit maritime, nos 27 et 579 ; Cass. 4 mars 2003, navire NL Crète, DMF 2003. 1096.
[1802] Art. L. 5422-12, C. des transports.
[1803] Com. 10 juil. 2001, DMF 2002. 247, obs., P.-Y. Nicolas.

dommages, traitent également la responsabilité du retard de livraison subi par la marchandise (art. 17 § 1)[1804].

La preuve du cas excepté incombe au transporteur[1805]. Il importe de souligner qu'il ne suffit pas au transporteur d'établir que le dommage tient d'un des cas exceptés pour s'exonérer de sa responsabilité : le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que les fautes nautiques[1806], ce qui peut avoir comme conséquence la « neutralisation du cas excepté »[1807], voire, une responsabilité partagée[1808]. Cette preuve est faite plus fréquemment qu'on ne le pense, car dans la plupart du temps, le procès est intenté non par l'ayant droit à la marchandise, mais par son assureur, qui lui, a des moyens d'investigation et une connaissance du droit et de la pratique maritime que n'a pas le chargeur ordinaire[1809].

Les textes instituent un régime impératif de responsabilité. Ainsi, sont nulles, toutes clauses ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur de la responsabilité que le droit commun ou la loi mettent à sa charge ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe, ou encore, céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise[1810]. Une clause sans reconnaissance de responsabilité est considérée comme de « style » sans valeur juridique[1811]. Ces règles impératives font exception dans deux cas : d'une part, les marchandises régulièrement transportées dans le pont, sauf s'il s'agit de conteneur chargé à bord de navires appropriés (art. L. 5422-7), et d'autre part, les transports d'animaux vivants (art. L. 5422-16).

[1804] Elles n'ont pas traité l'hypothèse où le préjudice dû au retard n'affecte pas l'état physique de la marchandise, mais plutôt, une opportunité d'affaire (prive l'ayant droit, par exemple, de participer à une foire internationale). La doctrine considère que le droit commun terrestre doit être appliqué (art. 1147, C. civil).
[1805] Com. 27 mai 1975, Bull. civ. IV, n° 104.
[1806] Art. L. 5422-12, C. des transports.
[1807] Ph. Delebecque, op.cit, n° 743.
[1808] Ibid.
[1809] Ph. Delebecque, op.cit, n° 741.
[1810] Art. L. 5422-15, C. des transports ; art. 3 § 8, convention de Bruxelles.
[1811] Com. 14 oct. 2008, Bull. civ. IV, n° 171 ; D. 2008. 2718, obs., Delpech ; DMF 2008. 1034.

B) Domaine de la responsabilité de plein droit

531. **Dans le temps**. Malgré le principe de responsabilité de plein droit, le transporteur n'est pas toujours tenu responsable lorsqu'une marchandise est reçue endommagée par le destinataire. Il ne l'est que si le dommage est survenu pendant que la marchandise était sous sa garde. Pour les contrats soumis à la convention de Bruxelles non modifiée, du début du chargement à la fin du déchargement. Quant au contrat soumis à la loi française, depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison.

Toutefois, il peut arriver que des marchandises non encore prises en charge par le transporteur, ou après leur livraison au destinataire, soient endommagées par le fait du transporteur ou de l'un de ses préposés, ayant par exemple, été heurtées par un engin du transporteur. Dans un tel cas, le transporteur ne sera responsable que dans les conditions du droit commun, l'ayant droit à la marchandise devant faire la preuve, soit d'une faute du transporteur, soit du fait d'une chose sous sa garde[1812].

532. **Dommages couverts**. Le domaine de la responsabilité de plein droit n'est pas défini de façon identique dans la convention de Bruxelles et dans la loi française.

La convention de Bruxelles couvre un champ de responsabilité plus large « pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci »[1813]. La question étant de déterminer les dommages concernant la marchandise. Le préjudice commercial, la perte de marché, la différence de cours semblent devoir être inclus dans ce périmètre[1814].

En droit français, cette responsabilité ne couvre que « les pertes ou dommages subis par la marchandise »[1815]. Cela veut dire que les dommages résultant du transport, mais n'affectant pas la marchandise elle-même n'entrent pas dans ce régime légal[1816]. Le transporteur peut en être tenu responsable, mais hors ce régime de plein droit. Sa faute devra être prouvée, mais aussi, comme conséquence, il ne

[1812] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1068.
[1813] Art. 4 § 1, 2 et 5, convention.
[1814] P. Bonassies et Scapel, op.cit, n° 1069.
[1815] Art. L. 5422-12, C. des transports.
[1816] C. Scapel, Le domaine de la limitation légale de responsabilité du transporteur maritime, thèse, Aix-en-Provence, 1973, p. 109 et s.

pourra bénéficier ni des cas exceptés prévus par la loi française, ni de la limitation légale de responsabilité[1817].

C) Cas exceptés

533. Le transporteur maritime bénéficie la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité plus largement que le débiteur d'une obligation contractuelle de droit commun. Ce dernier ne pouvant se libérer que par la preuve d'une force majeure, du fait d'un tiers ou du fait de la victime[1818], le transporteur maritime se voit accorder par les textes, un nombre important de cas d'exonération, dits, cas exceptés : dix huit cas, pour la convention de Bruxelles, et neuf cas pour la loi française. Pour autant, l'harmonisation de la loi française et de la convention de Bruxelles n'est pas contestée, du moins, sur ce point. Cette différence, du simple au double, tient de styles différents. D'un coté, le système anglais qui a inspiré le texte de Bruxelles, précis, et forcément détaillé, et de l'autre, le système français, réputé concis.

Nous nous contenterons de les reprendre tels qu'ils ont été énoncés par les textes.

Selon l'article 4 de la convention de Bruxelles, ni le transporteur, ni le navire ne seront responsable pour pertes ou dommages provenant ou résultant:

- De l'état de l'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence de la part du transporteur ;
- Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou l'administration du navire ;
- D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;
- Des périls, dangers ou accident de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- D'un acte de Dieu ;
- De faits de guerre ;
- Du fait d'ennemis public ;
- D'un arrêt ou contrainte de Prince, autorités ou peuple ou d'une autorité judiciaire ;
- D'une restriction de quarantaine ;

[1817] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1069.
[1818] Ibid., n° 1072.

- D'un acte ou omission du chargeur ou propriétaire de marchandises, de son agent ou représentant ;
- Des grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- D'émeutes ou de troubles civils ;
- D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- D'une insuffisance d'emballage ;
- D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- De vices cachés échappant à une vigilance raisonnable ;
- De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur.

La loi française, en l'occurrence, l'article L. 5422-12, énonce que le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu de l'article L. 5422-6, 1° ;
- D'un incendie ;
- Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;
- De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;
- Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;
- D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;
- Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.

La faute « nautique » est la singularité la plus étonnante du régime de responsabilité du transporteur maritime, et semble t-il, la plus controversée. En droit commun, toute entreprise est responsable des conséquences des fautes de ses préposés (art. 1184,

C. civil, pour ce qui est de la responsabilité extracontractuelle). En droit maritime, non seulement que le transporteur n'est pas responsable de la faute nautique de son capitaine ou de ses préposés, mais bien plus qu'en prouvant leur faute, qu'il se libérera[1819].

Outre le nombre important de cas exceptés que le transporteur peut invoquer pour s'exonérer de sa responsabilité, le transporteur bénéficie également d'une limitation légale de responsabilité.

534. **Limitation légale de responsabilité du transporteur**. Une fois la responsabilité du transporteur reconnue, la convention de Bruxelles la limite à un seuil très bas, le plus bas de l'ensemble des autres transports modaux, du moins, pour ce qui est de la limitation au kilo, 2 DTS. La limitation par colis ou unité est fixée à 666,67 DTS. Toutefois, la faute grave, inexcusable du transporteur, peut lui priver du bénéfice de cette limitation.

§ 4 bis Responsabilité du transporteur (droit comorien)

535. **Plan**. Comme en droit français, l'on rendra compte ci-dessous du principe de responsabilité (A), du domaine de responsabilité (B) et des exceptions au principe de responsabilité (C).

A. Principe de responsabilité

536. **Responsabilité de plein droit**. Comme en droit français, le législateur comorien instaure une responsabilité de plein droit au transporteur. Calquée au modèle des règles de Hambourg, cette responsabilité est également instaurée en cas de retard subis par les marchandises. Ainsi, aux termes de l'article 27 de la loi du 18 juin 1966, aujourd'hui article 676 du CMMC, le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte , le dommage ou le retard est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires aient pris toutes mesures qui

[1819] N. Molfessis, « Requiem pour la faute nautique », in Mélange Bonassies, éd. Moreaux, 2001, p. 207 et s.

pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Il importe de souligner qu'il ne suffit pas au transporteur d'établir que le dommage tient d'un des cas exceptés pour s'exonérer de sa responsabilité : le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que les fautes nautiques[1820], ce qui peut avoir comme conséquence la « neutralisation du cas excepté », voire, une responsabilité partagée (supra, n° 530)[1821].

Les textes instituent un régime impératif de responsabilité. Ainsi, sont nulles, toutes clauses ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur de la responsabilité que le droit commun ou la loi mettent à sa charge ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe, ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée par les textes, ou encore, céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise[1822].

Ces règles impératives font exception dans deux cas : d'une part, les marchandises régulièrement transportées dans le pont, et d'autre part, les transports d'animaux vivants[1823].

B. Domaine de la responsabilité de plein droit

537. **Dans le temps**. Malgré le principe de responsabilité de plein droit, le transporteur n'est pas toujours tenu responsable lorsqu'une marchandise est reçue endommagée par le destinataire. Il ne l'est que si le dommage est survenu pendant que la marchandise était sous sa garde. Pour les contrats soumis à la loi comorienne, la responsabilité s'étend de la prise en charge des marchandises jusqu'à leur livraison[1824].

Toutefois, il peut arriver que des marchandises non encore prises en charge par le transporteur, ou après leur livraison au destinataire, soient endommagées par le fait du transporteur ou de l'un de ses préposés, ayant par exemple, été heurtées par

[1820] Art. 27, loi du 18 juin 1966 ; art. 5 § 4, règles de Hambourg.
[1821] Art. 5 § 7, règles de Hambourg.
[1822] Art. 29, loi, op.cit.
[1823] Ibid., art. 30.
[1824] Art. 675, CMMC.

un engin du transporteur. Dans un tel cas, le transporteur ne sera responsable que dans les conditions du droit commun, l'ayant droit à la marchandise devant faire la preuve, soit d'une faute du transporteur, soit du fait d'une chose sous sa garde (supra, n° 531).

C. Exceptions à la responsabilité de plein droit

538. **Cas exceptés**. A l'inverse du droit français et de la convention de Bruxelles où le transporteur maritime bénéficie d'un nombre important de cas d'exonération, dits, cas exceptés : 18 dans la convention et 9 en droit français (supra, n° 533), le droit comorien n'en retient que les cas du droit commun : force majeure, fait d'un tiers ou de la victime (supra, n° 525)[1825].

539. **Limitation légale de responsabilité du transporteur**. Le législateur comorien limite le montant de responsabilité du transporteur à 835 unités de compte (DTS) par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte (DTS) par kilogramme de poids brut perdu ou endommagé[1826], limitations supérieures à celles retenues en droit français (666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kilo). La responsabilité en cas de retard est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, sans pour autant dépasser le montant total du fret[1827].

Les parties ne peuvent pas limiter la responsabilité du transporteur à un montant inférieur à celui indiqué par le texte. Toutefois, rien ne s'oppose à ce que les parties conviennent à un montant supérieur.

Cette limitation souffre d'exceptions : elle n'est pas opposable au transporteur, auteur d'un dol ou à une déclaration de valeur du chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur[1828]. Ainsi, le transporteur auteur d'un dol est tenu de réparer intégralement le dommage. Il en est ainsi lorsque la marchandise perdue ou endommagée a été déclarée par le chargeur dans le connaissement et acceptée par le transporteur.

[1825] Art. 5 § 4 et 6, règles de Hambourg.
[1826] Art. 681 § 1, CMMC.
[1827] Art. 681 § 2, CMMC.
[1828] Art. 28, a et b, loi, op.cit.

Chapitre 4. Assurances maritimes

540. **Exigence**. L'assurance maritime est la condition même du commerce maritime. Elle est indispensable, surtout pour le propriétaire du navire, étant donné l'importance des sommes engagées par lui, et compte tenu des risques encourus pour le navire même et pour les dommages que le navire peut causer. L'assurance est également indispensable pour le chargeur. Il est vrai qu'en cas de dommages subis par les marchandises, le chargeur peut agir en responsabilité contre le transporteur, mais souvent, son action sera tenu en échec par un cas excepté, ou lorsqu'elle est admise, le dommage ne soit réparé que partiellement, du fait de la limitation de responsabilité du transporteur, accordée par les textes. A cela, s'ajoute la responsabilité propre du chargeur à l'égard du transporteur, comme à l'égard des tiers, responsabilité qui peut être très lourde, notamment lorsqu'il met à bord une marchandise dangereuse ou non conforme, entrainant ainsi des dommages.

541. **Les textes**. En droit français, les contrats d'assurances maritimes sont actuellement régis par le code des assurances (art. 171-1 à 174-5), articles qui ont repris les dispositions de la loi du 3 juillet 1967[1829] et du décret du 19 janvier 1968[1830]. Le code des assurances a été modifié par l'ordonnance 2011-839 du 15 juillet 2011, relative aux assurances en matière de transport.

En droit comorien, c'est la loi du 3 juillet 1967 et le décret du 19 janvier 1968 qui régissaient les contrats d'assurances maritimes. Le nouveau texte, le CMMC (art. 816 à 885) n'a fait que reprendre les dispositions de la loi et du décret précités. L'article 869 du CMMC précise que les marchandises importées vers les Comores ou exportées des Comores, doivent être assurées en Union des Comores, sauf qu'aux Comores, il n'y a aucun assureur maritime ni un organisme dédié. Il n' y a qu' un seul commissaire d'avaries, ce qui fait que les professionnels maritimes comoriens et étrangers qui opèrent aux Comores, sont, pour le moment, obligés de souscrire leurs assurances maritimes à l'étranger.

542. **Polices types**. Les obligations et les droits des parties sont définis par chaque contrat d'assurance, tel qu'il résulte des polices types. En France, la première police

[1829] Loi 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes.
[1830] Décret 68-64 du 19 janvier 1968 sur les assurances maritimes.

type est apparue en 1865 pour l'assurance des navires[1831] et en 1885, pour ce qui est de l'assurance des marchandises[1832]. Pour les adapter aussi bien aux évolutions techniques qu'à celles du droit, les polices font l'objet de mises à jour périodiques, les dernières en date, du 1er juillet 2009, pour l'assurance sur facultés, et du 1er janvier 2012, pour la police sur corps. Ces mises à jour sont effectuées par un collège de représentants de sociétés d'assurances, de juristes et de courtiers d'assurances, réunis au sein des commissions d'études de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA).

543. **Plan**. A l'inverse de l'assurance terrestre, qui est conçue comme un contrat d'adhésion, mettant ainsi en présence, un professionnel, l'assureur, et un non-professionnel, l'assuré, l'assurance maritime est un contrat entre professionnels. Ici, l'on ne retrouve pas les dispositions destinées à protéger l'assuré comme dans l'assurance terrestre, plutôt, des obligations strictes du chargeur. C'est une règle commune aux trois catégories fondamentales d'assurances maritimes : l'assurance des navires (§ 1), l'assurance des marchandises (§ 2) et l'assurance de responsabilité (§ 3).

§ 1 Assurance des navires (assurance sur corps)

544. **Plan**. L'assurance sur corps, ou encore, assurance du navire, selon la nouvelle terminologie[1833], est d'abord une assurance de chose : elle couvre la perte ou l'avarie du navire, en conséquence d'un risque de mer. Elle garantit ensuite son assuré contre certains risques financiers (contribution aux avaries communes), et enfin, elle garantit son assuré contre certains dommages causés aux tiers (abordage et dommages matériels occasionnés par les accessoires du navire) : en ce sens, c'est une assurance de responsabilité.

Ci-dessous, l'on rendra compte des principaux éléments du contrat (A), de la conclusion du contrat (B), des obligations de l'assuré (C) et des obligations de l'assureur (D).

[1831] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1282.
[1832] Ibid.
[1833] J.P. Thomas, La nouvelle police française corps de navire, Gazette CAMP, n° 23.

A) Principaux éléments du contrat

545. Serons présentés successivement, les parties au contrat (1), le courtier maritime (2), la réassurance (3) et l'apériteur (4).

(1) Parties au contrat

546. Dans l'assurance sur corps, l'assuré est normalement le propriétaire du navire. Mais toute autre personne ayant un intérêt légitime à la sécurité du navire peut contracter une assurance sur corps, tel un armateur coque-nue, voire un créancier hypothécaire.

L'assureur qui était jadis une entreprise spécialisée dans l'assurance maritime, est aujourd'hui une branche maritime de grandes compagnies d'assurances[1834]. Les armateurs français peuvent conclure un contrat d'assurance, non seulement avec un assureur français, mais aussi avec un assureur étranger agrée pour effectuer des opérations en France.

(2) Courtier maritime

547. Le courtier d'assurance maritime négocie les couvertures de risque auprès des compagnies d'assurances. Il négocie pour l'armateur, la couverture de risque liés à la navigation, et pour le chargeur, la couverture des risques concernant le fret. Juridiquement, le courtier d'assurance maritime est un mandataire de son client[1835]. Professionnel qu'il est, le courtier d'assurance est tenu d'un devoir de conseil à l'égard de son client, l'assuré[1836]. Il arrive que le courtier agisse pour l'assureur lui-même, notamment, pour recevoir le versement des primes d'assurance, pour l'établissement des certificats, ou encore, pour gérer les recours.

En France, la plupart des acteurs majeurs en courtage d'assurance, sont affiliés à l'union des courtiers d'assurance maritime et transports, association qui joue un rôle essentiel avec les armateurs, les chargeurs et les assureurs. Parmi les

[1834] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1287.
[1835] Ibid., n° 1288.
[1836] Com. 17 juin 1997, DMF 1997. 783, obs. Rémery ; Com. 7 avr. 2004, DMF 2004. 900, obs. G. Duron, DMF 2005, HS 9, n° 121.

principaux courtiers d'assurance, on peut citer : Cap-Marine, Groupe Eyssautier, Marine et Transport Risk Management et Filhet Allard Maritime.

(3) Réassurance

548. Les risques maritimes sont si importants qu'une seule compagnie d'assurance ne pourrait les couvrir, au risque de se ruiner. Les assureurs se réassurent auprès d'autres compagnies d'assurances.

Les contrats de réassurances ne sont pas soumis au code des assurances, mais au droit commun des contrats[1837]. Ils contiennent le plus souvent une clause d'arbitrage à Londres ou à Dublin, avec application du droit anglais[1838].

(4) Apériteur

549. Lorsque les risques à couvrir sont jugés trop importants pour être supportés par une seule assurance, ils peuvent être couverts par plusieurs co-assureurs. Ces derniers choisissent un chef de file qui établit et gère la police et les sinistres au nom des autres co-assureurs. Ce chef de file est ce que l'on appelle « apériteur ».

B) Conclusion du contrat d'assurance sur corps

550. Le contrat d'assurance sur corps est en principe conclut par le consentement des parties, sauf que les enjeux du contrat exigent la preuve d'un écrit : la police d'assurance. Avant l'établissement de la police, qui peut prendre plus de temps, le contrat peut être prouvé par une note de couverture ou un arrêté d'assurance.

Le contrat peut être contracté soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra[1839].

En pratique, hormis l'assureur et l'assuré, la conclusion du contrat fait souvent intervenir un courtier d'assurance et plusieurs co-assureurs.

[1837] Ph. Delebecque, op.cit, n° 1036.
[1838] Ibid.
[1839] Art. 171-4, C. des assurances.

Le contrat d'assurance sur corps est conclu pour un an ou pour autre période convenue entre l'assureur et l'assuré (imprimé du 1er janvier 2012). Il est prolongé, si à l'expiration du contrat, le navire se trouve en cours de voyage et en état d'avaries à la charge des assureurs, ou en cours de réparation pour cause d'avaries à la charge des assureurs. Sous réserve de notification préalable aux assureurs, la prolongation du contrat se fait moyennant une surprime.

Comme tout contrat de nature commerciale, le contrat d'assurance maritime impose aux parties, des obligations qui doivent être respectées.

C) Obligations de l'assuré sur corps

551. L'assuré sur corps, principalement le propriétaire du navire, a deux obligations, dont l'une est ferme, le paiement de la prime (1), et l'autre, consiste à faire des déclarations ou à prendre des mesures, plus ou moins définies (2).

(1) Paiement de la prime d'assurance

552. L'assuré doit payer la prime aux assureurs aux conditions, lieux et dates convenus dans la police[1840]. Cette prime est payable trente (30) jours de la prise d'effet des risques, sauf convention contraire[1841]. Lorsque l'assurance est souscrite pour un an, l'assuré a la faculté, avant le commencement des risques, d'opter pour un règlement en quatre termes, à savoir : trente jours, trois mois, six mois ou neuf mois de la prise de risques. La prime est acquise en cas de perte totale du navire ou autres cas donnant lieu à délaissement à la charge des assureurs. Lorsque la perte ou autres cas donnant lieu à délaissement ne sont pas à la charge des assureurs, la prime est acquise en fonction du temps écoulé jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à la prime due pour un trimestre[1842].

Le défaut de paiement de cette prime dans les conditions prévues, est lourdement sanctionné : il permet à l'assureur, soit de suspendre l'assurance, soit

[1840] Art. 172-19, 1°, C. des assurances.
[1841] Police française d'assurance sur corps, op.cit, art. 2.3. 1.
[1842] Ibid., 2.3. 2.

d'en demander la résiliation[1843]. La résiliation ou la suspension ne peut prendre effet qu'après quatorze (14) jours de mise en demeure de l'assuré à payer.

L'assureur n'est pas redevable d'aucune indemnité en cas de survenance d'un sinistre pendant la période de suspension. En revanche, ses droits contre l'assuré en exécution du contrat, notamment son droit de recouvrement de la prime entière, demeure néanmoins réservé.

La suspension ou la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement de tout ou partie de la prime, est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance en vertu d'un transfert ou d'une cession de droit antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation, mais seulement dans la mesure où la suspension et/ou la résiliation a fait l'objet d'un avenant au contrat d'assurance.

(2) Autres obligations.

553. **Classification du navire**. L'assuré sur corps, s'engage d'un coté, à faire classer le navire dès la prise d'effet des risques auprès d'une société de classification agréée par les assureurs et à maintenir la cote du navire durant toute la durée de la garantie, et de l'autre, respecter les recommandations, exigences ou restrictions imposées par ladite société de classification[1844].

554. **Détention des certificats requis**. L'assuré sur corps s'engage également, dès la prise d'effet du contrat et pendant toute sa durée, à être en possession des certificats de sureté requis par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas de 1974) et ses amendements, notamment, le certificat ISM de gestion de la sécurité et le certificat ISPS international de sureté de navire.

L'assuré qui ne satisfait pas aux obligations citées ci-dessus se voit lourdement sanctionner : outre la suspension ou la résiliation du contrat, les assureurs ne sont pas garants des pertes, dommages, recours de tiers ou dépenses intervenues à partir de la date où l'obligation n'a pas été observée, qu'ils soient causés ou non par ce manquement. Toutefois, si le navire est en mer au moment où l'obligation de l'assuré fait défaut, la garantie est maintenue jusqu'à ce que le navire ait gagné le port le plus proche.

[1843] Art. 172-20, al. 1, C. des assurances.
[1844] Police française d'assurance sur corps, imprimé du 1er janvier 2012, art. 2. 1. 1.

555. **Déclaration lors de la conclusion du contrat**. L'assuré doit, non seulement déclarer toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier le risque, mais aussi, toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré.

Le manquement à cette obligation (fausse déclaration ou défaut de déclaration), commis dans un but frauduleux, permet aux assureurs à déclarer le contrat nul et non avenu dès sa conclusion, comme si la police n'avait jamais existé. La prime d'assurance demeure acquise. Toutefois, en cas d'omission ou de déclaration inexacte de l'assuré, avec preuve de bonne foi, les assureurs restent garants du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'ils auraient dû percevoir, sauf les cas où les assureurs prouvent qu'ils n'auraient pas couvert le risque s'ils avaient eu connaissance. Dans ces cas, ils peuvent déclarer le contrat nul et non avenu, comme si il n'avait jamais existé[1845].

556. **Déclaration en cas d'aggravation de risque en cours du contrat**. L'assuré doit déclarer aux assureurs dans les quatorze (14) jours, selon la police[1846] (la loi parle de 3 jours), à compter de la date où il en a eu connaissance, tout changement, soit de ce qui a été communiqué lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque.

Lorsque la déclaration est faite dans les délais indiqués, et si l'aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue. Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier le contrat par notification écrite dans les quatorze (14) jours (3 jours pour la loi), à partir du moment où il a eu connaissance (la prime étant acquise), soit, exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Lorsque la déclaration n'est pas réalisée dans les quatorze (14) jours, si l'assuré prouve sa bonne foi, l'assureur reste garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établit qu'il n'aurait pas couvert le risque s'il avait eu connaissance de son aggravation. Dans ces cas, l'assureur peut mettre fin au contrat au moment de l'aggravation du risque.

Si par contre l'assuré n'a pas prouvé sa bonne foi, le contrat prend fin automatiquement au moment de l'aggravation des risques.

[1845] Police française d'assurance sur corps, imprimé du 1er janvier 2012, art. 2. 2. 1.
[1846] Ibid., art. 2.2. 2.

L'assuré doit en outre, déclarer toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré pendant la durée du contrat. A défaut, l'assureur peut déclarer le contrat nul et non avenu dès sa conclusion, comme s'il n'avait jamais existé.

557. **En cas de survenance de sinistre**. Si le sinistre couvert se réalise, plusieurs obligations pèsent sur l'assuré sur corps. Il doit :

- Déclarer le sinistre dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date où il en a eu connaissance[1847] ; L'inexécution de cette obligation peut entrainer la déchéance du droit à indemnité[1848], sauf convention contraire des assureurs.
- Prendre ou requérir toutes les mesures utiles au sauvetage ou à la préservation des biens assurés et des droits contre les tiers responsables, sous peine de voir son indemnité d'assurance réduite[1849] ;
- Faire procéder à une expertise contradictoire des dommages en présence des représentants des assureurs, au plus tard dans les soixante (60) jours suivant la déclaration[1850] et faire procéder sans délai aux réparations, sans pour autant dépasser six (6) mois ;
- Fournir une garantie financière ou une contre-garantie à un tiers pour éviter la saisie du navire assuré ou obtenir sa libération, et ce, dans la limite de la valeur agréée[1851].

D) Obligations de l'assureur sur corps

558. **Plan**. L'assureur a deux obligations[1852] : couvrir le risque et indemniser l'assuré lorsque le sinistre est survenu. La première obligation permet de déterminer les risques garantis (1) de ceux exclus (2). Elle dépend de la nature du contrat d'assurance et de la volonté des parties. La deuxième obligation s'inscrit dans l'indemnisation de l'assuré conformément aux stipulations du contrat (3).

[1847] Police française d'assurance sur corps, imprimé du 1er janvier 2012, art. 3.1.
[1848] T. com. Marseille, 9 avr. 1997, DMF 1998, HS 2, n° 142, obs., Bonassies.
[1849] Police, op.cit, art. 3.3.
[1850] Ibid., art. 3.4.
[1851] Ibid., art. 3.5.
[1852] Ph. Delebecque, op.cit, n° 1112.

(1) Risques garantis (assurance sur corps)

559. Selon l'article 172-11, code des assurances, l'assureur répond d'abord, des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par événement de force majeure. Il répond ensuite, de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance. Enfin, il répond des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage. La police française sur corps est dans le même ordre d'idée, sauf qu'elle est très détaillée. Elle prévoit que l'assureur sur corps couvre des pertes et dommages matériels, des recours des tiers, et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré, durant la période de la couverture des risques, conformément aux stipulations de la police sur corps française[1853].

560. **Garantis des pertes et dommages**. Sont garantis, conformément aux stipulations de la police, tous les risques de pertes et dommages matériels subis par le navire assuré (y compris les agrès et apparaux), les équipements en location (qui ne sont pas la propriété de l'assuré), ainsi que les pièces du navire retirées provisoirement (sans dépasser 60 jours à partir de la date de leur retrait)[1854]. En cela, l'assurance sur corps est une assurance de dommage.

561. **Recours de tiers pour abordage ou heurt**. Sont garantis, conformément aux stipulations de la police, les recours des tiers exercés : contre le navire assuré pour abordage avec un autre navire de mer, un bateau de navigation intérieure, ou pour un heurt d'un navire assuré contre tout objet ou structure fixe ou flottant ; contre le navire assuré en raison des dommages occasionnés par ses aussières, ancres, chaines, ou par ses embarcations annexes, tant qu'elles sont reliées par le navire assuré ou en cours de manœuvre, ou encore, d'utilisation à son service[1855]. En cela, l'assurance sur corps est une assurance de responsabilité.

Le montant de l'indemnité ne peut excéder par événement, la valeur agréée du navire assuré.

[1853] Imprimé du 1er janv. 2012, art. 1.1.
[1854] Ibid., art. 1.1. 1.
[1855] Ibid., art. 1.1. 2.

562. **Assistance, avaries communes, dépenses raisonnablement exposés et frais de procédure**. Sont garantis, conformément aux stipulations de la police : la contribution du navire assuré aux avaries communes ; les indemnités et frais d'assistance dus par le navire assuré ; les dépenses raisonnablement exposés en vue de préserver le navire assuré d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences ; les frais de procédures et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur (dans les cas cités ci-dessus), ainsi qu'à la suite d'un recours de tiers garantis[1856]. En cela, l'assurance sur corps est une assurance financière.

Le montant de l'indemnité ne peut pas dépasser par événement, inclus les frais de justice et de procédure, la valeur agréée du navire assuré.

(2) Risques exclus (assurance sur corps)

563. Aux termes de l'article 172-16 du code des assurances, sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant : de guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ; de piraterie ; de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ; d'émeutes, de mouvements populaires, de grège et de lock-out, d'acte de sabotage ou de terrorisme ; des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

L'article 172-18 du même texte exclu également : les dommages et pertes matérielles provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf vice caché du navire ; des dommages et pertes matérielles résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutif à de violation de blocus, acte de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ; des dommages-intérêts et autres indemnités à raison de toutes saisies ou caution donnée pour libérer les objets saisies ; de préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matérielles atteignant directement l'objet assuré tels que chômage, retard, différence de cours.

[1856] Police française d'assurance sur corps, imprimé du 1er janvier 2012, art. 1.1. 3.

L'assurance ne garantit pas non plus les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine (art. 173-5, C. des assurances).

Dans le même sens, c'est ce que dit la police française, peut être, d'une façon plus détaillée (art. 1.2).

(3) Règlement de l'indemnité d'assurance

564. Dans l'assurance sur corps, le navire est généralement assuré pour une valeur agréée. Le navire peut subir une perte totale, une avarie commune ou particulière. Le règlement se fait donc soit par avarie, soit par délaissement.

565. **Règlement d'avaries**. Dans les règlements d'avaries particulières, il n'est admis que les remplacements et réparations nécessaires pour remettre le navire dans son état précédent l'événement, tel qu'estimé par les experts sur la base des documents justificatifs[1857]. En des termes presque identiques, c'est ce que prévoit le code des assurances (art. 173-11). Avant tout remplacement ou toute réparation, l'assuré doit informer les assureurs, qui peuvent à leur tour, exiger que ces remplacements ou réparations se fassent sur appel d'offre. Au cas où l'assuré passerait outre, il sera déduit 10% sur le montant total des réparations ou remplacements, sans préjudice des franchises et autres déductions prévues dans la police[1858].

S'agissant des avaries communes, l'article 4.1.7 de la police sur corps de 2012 prévoit un arrangement entre assureur et assuré, à ne pas procéder à un règlement des réparations pour les avaries dont l'importance ne dépasserait pas 1% de la valeur agréée, sans que le total de ces dépenses puisse être supérieur à cent milles euros (100. 000£).

Les assureurs règlent l'indemnité correspondante à l'assuré sur présentation des factures acquittées. Le paiement se fait comptant trente (30) jours[1859]. Lorsque les assureurs ne respectent pas les délais de paiement, l'assuré peut réclamer des intérêts sur l'indemnité dont le taux est déterminé par la loi française. Lors du

[1857] Police sur corps, op.cit, art. 4.1.4.
[1858] Ibid.
[1859] Ibid., art. 4.2.1.

règlement, l'indemnité peut être compensée par une prime, échue ou non due par l'assuré.

566. **Délaissement**. Le délaissement du navire est le fait pour l'assuré d'obtenir le versement de la valeur agréée, en abandonnant le navire à l'assureur. La police française sur corps (art. 4.1.6), comme d'ailleurs le code des assurances (art. 173-13), ne permettent le délaissement que dans quatre cas : perte totale du navire ; réparation devant atteindre ou dépasser la valeur agréée (la loi dit qu'elle doit atteindre les trois quarts de la valeur agréée) ; impossibilité de réparer. La police précise que le navire ne peut pas être délaissé aux assureurs, lorsqu'il aura été condamné uniquement en raison du manque de fonds nécessaires au paiement de dépenses de réparations ou autres; défaut de nouvelles depuis plus de trois (3) mois, la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois suivant l'événement qui y donne lieu ou de l'expiration du délai qui le permet[1860]. Dans tous les cas donnant lieu au délaissement, l'assureur a la faculté d'opter entre l'acceptation de ce délaissement et le règlement en perte totale de propriété, et ce, dans un délai de trente jours[1861]. Ici encore, le règlement est effectué dans les trente jours suivant la date de présentation des documents requis[1862].

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

§ 2 Assurance sur facultés (assurance des marchandises)

567. **Plan**. Comme dans l'assurance sur corps, ici encore, l'on rendra compte des principaux éléments du contrat (A), de sa conclusion (B), des obligations de l'assuré (C) et celles de l'assureur (D).

A) Principaux éléments du contrat

568. Seront exposés successivement, les parties au contrat (1), le souscripteur (2), ainsi que le bénéficiaire (3).

[1860] Police sur corps, op.cit, art. 4.1.6.
[1861] Ibid.
[1862] Ibid., art. 4.2.2.

(1) Parties au contrat

569. Dans l'assurance sur facultés, l'assureur est comme dans l'assurance sur corps, une branche maritime d'une grande compagnie d'assurances[1863].

L'assuré est le propriétaire des marchandises.

(2) Souscripteur de l'assurance sur facultés

570. Dans la police sur faculté, le souscripteur est généralement le chargeur, soucieux qu'il est, de protéger ses intérêts ou d'exécuter les obligations que fait peser sur lui un contrat de vente CIF. Mais il peut être aussi l'acheteur de la marchandise, situation fréquente dans les pays en voie de développement. Dans ces pays, les législateurs imposent souvent à l'exportateur de souscrire un contrat d'assurance auprès d'une compagnie d'assurance locale[1864]. Aux Comores, le législateur du CMMC a prévu cette disposition (art. 869, CMMC).

Le souscripteur du contrat d'assurance facultés peut être aussi un transitaire, agissant pour le compte de son client. Il peut être aussi un commissionnaire de transport, ou encore un transporteur, sans que l'énumération faite ici soit exhaustive.

(3) Bénéficiaire de l'assurance sur facultés

571. Le bénéficiaire d'une assurance sur facultés est rarement une personne dénommée[1865]. L'assurance est généralement conclue « pour le compte de qui il appartiendra ». L'article 171-4, alinéa 2 du code des assurances, précise qu'une telle déclaration vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire.

B) Conclusion du contrat d'assurance sur facultés

572. Le contrat d'assurance des marchandises est également un contrat consensuel, mais qui doit, comme la plupart des contrats maritimes, être prouvé par écrit. Comme

[1863] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1311.
[1864] Ibid., n° 1312.
[1865] Ibid., n° 1313.

dans la police sur corps, le contrat d'assurance sur facultés fait souvent intervenir un courtier et plusieurs assureurs groupés autour d'un apériteur.

Le contrat peut être conclu pour une marchandise déterminée et pour un voyage dont l'écrit est une police d'assurance, ou pour garantir des marchandises que le souscripteur expédiera pendant une période donnée, habituellement une année, la police étant dite « flottante ou sur abonnement ». Comme dans l'assurance sur corps, avant l'établissement de la police, le contrat peut être prouvé par une note de couverture.

C) Obligations de l'assuré sur facultés

573. L'assuré sur facultés doit d'un côté, payer la prime d'assurance (1), et de l'autre côté, satisfaire à diverses obligations : de déclarations, de soins et prendre diverses mesures (2).

(1) Paiement de la prime[1866]

574. **Obligation principale**. L'assuré doit d'abord payer la prime d'assurance. Cette dernière est acquise entièrement à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur, au lieu de la souscription et au moment de la remise de la police d'assurance. En cas de sinistre, l'assureur peut compenser l'indemnité d'assurance à une prime non encore payée.

(2) Autres obligations

575. **Déclarations exactes lors de la conclusion et en cas d'aggravation de risque**. L'assuré doit ensuite déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier les risques que l'assureur prend en charge (police, art. 14, 1°)[1867]. Il en est de même, lorsqu'il en a connaissance, les aggravations de risques survenus au cours du contrat.

[1866] Police française sur facultés, art. 13, imprimé du 1er juillet 2009.
[1867] Cass. 1ère civ., 23 sept. 2003, Revue Scapel 2004. 19 ; obs. Ph. Delebecque, DMF 2005, HS 9, n° 125, p. 105.

576. **Soins aux marchandises**. **Préservation des recours**. L'assuré, comme tout bénéficiaire de l'assurance, doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises[1868]. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. A défaut, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaitre que sa garantie soit engagée[1869]. L'accord des assureurs sur une vente en sauvetage de la cargaison n'emporte pas reconnaissance de garantie[1870]. Ils doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires[1871].

577. **Faire intervenir un commissaire d'avaries en cas de dommage.** Enfin, l'assuré, comme tout autre bénéficiaire de l'assurance, doivent, en cas dommage, dès l'arrivée des marchandises et lorsque l'état le justifie, requérir l'intervention du commissaire d'avaries du Comité d'Etude et de Services des Assurances Maritimes et Transports (CESAM), ou, à défaut, de tout organisme indiqué à la rubrique « commissaire d'avaries » des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire, et ce, dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris[1872]. En cas de contre expertise, celle-ci doit être faite dans les quinze jours suivant l'expertise.

578. **Sanctions[1873]**. L'inexécution des obligations de l'assuré peut entrainer, selon les cas, la nullité de la police (lorsque l'assuré a fait volontairement une déclaration inexacte), la résiliation de la police (lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré), la réduction de l'indemnité (pour manquement des soins des marchandises et conservation de recours), la déchéance du droit à l'indemnité (non réquisition du commissaire d'avaries). Lorsque l'assuré a failli à ses obligations de déclaration lors

[1868] Police, op.cit, art. 15.
[1869] Ibid.
[1870] Cass. Com, 7 juil. 1998, navire Codan, DMF 1999. 106 ; obs. P. Bonassies, DMF 2000, HS 4, n° 109, p. 80.
[1871] Police, art. 16.
[1872] Ibid., art. 17.
[1873] Ibid., art. 18.

de la conclusion du contrat et en cas d'aggravation des risques, si sa bonne foi est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

D) Obligations de l'assureur sur facultés

579. **Plan**. Comme dans l'assurance sur corps, l'assureur sur facultés a deux obligations : couvrir le risque et indemniser l'assuré en cas de survenance du sinistre. La première obligation permet de déterminer les risques garantis (1) de ceux exclus (2). La deuxième obligation permet de fixer les modalités de règlement de l'indemnité d'assurance (3).

(1) Risques couverts (assurance sur facultés)

580. A l'inverse de l'assurance sur corps qui ne présente qu'un seul contrat, l'assurance sur facultés connait deux types de contrats : contrat tous risques et contrat franc d'avaries particulières sauf… (FAP Sauf…..).

Comme le nom l'indique, la garantie tous risques est extrêmement large, qu'il s'agisse des risques couverts ou de l'extension de la couverture dans le temps. Ainsi, l'assurance sur facultés « tous risques » garantit la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que tous dommages subis par celle-ci[1874], et ce, à hauteur de la valeur assurée, laquelle inclut le prix de revient des marchandises au lieu de destination, majoré du profit espéré[1875]. En cela, l'assurance sur facultés est, au même titre que l'assurance sur corps, une assurance de dommage.

L'assurance sur facultés « tous risques », garantit également, à concurrence de leur montant et proportionnellement à la valeur assurée : les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'une perte ou dommage ou d'en limiter[1876] ; les frais raisonnablement exposés en cas de rupture ou d'interruption de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination, à condition que de tels frais

[1874] Police française sur facultés « tous risques », art. 5.
Le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées par le commissaire d'avaries, tel que prévu par l'article 17. La disparition d'un ou de plusieurs colis n'est à la charge de l'assureur que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive.
[1875] P. Bonassies et C. scapel, op.cit, n° 1317.
[1876] Police, art. 6-1°.

n'aient pas été encourus par la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteur du navire transporteur[1877] ; la contribution des marchandises assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance. En cela, l'assurance sur facultés est également une assurance financière.

En revanche, l'assurance des marchandises, à la différence de l'assurance du navire, n'est pas une assurance de responsabilité. L'article 3-1° de la police l'exprime clairement : l'assurance sur facultés ne s'applique pas à la responsabilité, quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tout autre bénéficiaire de l'assurance.

581. **Temps et lieu de l'assurance**. Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayant-droits[1878].

En cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage, l'assurance demeure acquise moyennant surprime, lorsque cette modification ou prolongation est intervenue hors faits de l'assuré ou de l'un des bénéficiaires de l'assurance[1879].

(2) Risques exclus (assurance sur facultés)

582. Quoi que la garantie « tous risques » soit très large, elle n'en comporte pas moins d'exclusions. L'article 2 de la police exclue normalement de son champ de couverture, les marchandises chargées sur des navires de mer de 16 ans d'âge et plus, d'une jauge inférieure ou égale à 500 unités et n'ayant pas la première côte d'une société de classification. Le texte précise qu'à l'insu de l'assuré, lorsque les

[1877] Police française sur facultés, art. 6-2°.
[1878] Ibid., art. 8.
[1879] Ibid., art. 9.

conditions citées ci-dessus ne sont pas remplies, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle.

L'article 5, alinéa 2 de la police, réserve un sort particulier aux marchandises en pontée. Celles-ci ne sont garanties que si les dommages et pertes sont causés par un des événements limitatifs prévus dans la police (naufrage, incendie, raz-de marrée, foudre, abordage, …).

Enfin, l'article 7 de la police définit un certains nombre d'exclusions générales, où l'on retrouve *mutatis mutandis*, les mêmes exclusions que celles de l'assurance sur corps. Ainsi, sont exclus de la garantie, les pertes et dommages subis par les facultés et provenant : de la confiscation ou de la saisie des marchandises ; de guerre ou événements assimilés (hostilités, représailles, terrorisme, etc.) ; de fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayant-droits ; de vices propres des facultés ; de l'absence, insuffisance ou inadaptation des préparatifs de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge, lorsqu'elles sont le fait de l'assuré, ses représentants ou ayant-droits ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage (emballage, conditionnement, arrimage, calage, etc.) ; du retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées, à moins qu'il ne résulte de l'un des risques maritimes que l'article 7-5° de la police énumère (naufrage, incendie, abordage, etc.) ; des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, ou de toute autre source d'énergie nucléaire.

Comme dans l'assurance sur corps, ces risques peuvent être couverts moyennant surprimes, à l'exception des risques résultant de la faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré[1880].

583. **Contrat d'assurance garantie « franc d'avaries particulières sauf…. » (FAP sauf**….). L'assurance « FAP sauf…. » est une garantie restreinte. Elle ne garantie que les pertes et dommages causés aux facultés résultant d'un événement majeur énuméré dans la police (naufrage, chavirement ou échouement, abordage ou heurt, chute de colis assuré, incendie ou explosion, inondation, etc.)[1881]. Quoi que la liste des risques assurés soit aujourd'hui assez longue, certains risques fréquents ne le

[1880] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1319.
[1881] Art. 5, police FAP sauf….

sont pas (mouille ou vol la marchandise, par exemple). Outre, Il revient à l'assuré de prouver que tel dommage provient d'un risque assuré[1882].

Du reste, le contrat FAP sauf… est soumis aux mêmes modalités que le contrat « tous risques ». Il prévoit les mêmes exclusions générales. Il garantit également certains frais (frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte ou d'en limiter ; les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, etc.), lorsque l'événement résulte de l'un des cas prévus à l'article 5 de la police FAP sauf….

Bien qu'il soit moins coûteux, du moins par rapport au contrat « tous risques », le contrat FAP sauf…. n'est à recommander que pour les marchandises en vrac, peu exposées aux avaries (minerais, bois tropicaux)[1883].

(3) Règlement de l'indemnité d'assurance

584. **Constatation des dommages**. Le règlement de l'indemnité d'assurance est établit séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établit par cale, par citerne par pour-compte ou sur l'ensemble[1884].

Pour obtenir le règlement de l'indemnité d'assurance, l'assuré doit strictement respecter les obligations que lui impose le contrat, notamment, faire constater les dommages par un commissaire d'avaries dans des conditions bien précises (supra, n° 577).

585. **Montant de l'indemnité**. **Paiement**. Une fois les avaries ou les pertes constatées, il faut déterminer le montant de l'indemnité que l'assureur doit verser à l'assuré[1885].

En cas de perte totale, l'indemnité sera égale à la valeur assurée, sous réserve que celle-ci ne dépasse pas le prix de revient, majoré du profit espéré. Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20% du prix de revient, à destination des facultés[1886].

[1882] Angers, 12 sept. 2006, DMF 2007, obs., P. Latron.
[1883] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1321.
[1884] Police sur facultés, art. 19.
[1885] Aix-en-Provence, 9 janv. 2001, navire *Red Sea Elbe,* DMF 2001. 900, obs., Tassel ; obs., Bonassies, DMF 2002, HS 6, n° 110, p. 84.
[1886] Police, op.cit, art. 23.

L'indemnité est payable comptant trente (30) jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la police[1887].

586. **Prescription**. Comme dans l'assurance sur corps, les actions nées du contrat d'assurance sur facultés sont prescrites par deux ans.

§ 3 Assurance de responsabilité

587. **Polices types**. **Plan**. Tel que nous l'avons observé (supra, n° 561), la responsabilité de l'armateur est déjà garantie en partie par l'assurance sur corps. L'article 1.1.1 de l'imprimé de 2012 garantit le navire contre les recours des tiers pour abordage ou heurt.

Les assureurs français ont mis à la disposition des armateurs, deux contrats types d'assurances responsabilités. D'une part, la police française maritime couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de mer (à l'exclusion des navires de pêche et de plaisance), imprimé en date du 20 décembre 1990 (A), d'autre part, la police française d'assurance maritime couvrant la responsabilité du transporteur maritime, imprimé du 20 décembre 1972 (B). Ces polices n'ont cependant pas, eu le succès espéré, ce qui a comme conséquence pour les armateurs français, de recourir aux clubs de protection et d'indemnité (P & I Club), pour garantir leur responsabilité civile (C).

A) Police responsabilité du propriétaire d'un navire de mer

588. **Risques couverts. Risques exclus**. C'est la plus importante et la plus large des deux polices. Elle garantit le propriétaire ou l'armateur assuré contre tous recours exercés contre lui, soit par des tiers, soit par des cocontractants (passagers ou ayant-droits à la marchandise chargée à bord) pour « faits de mort, de lésion corporelle ou de maladie, ainsi que les recours pour dommages, pertes ou préjudices »[1888]. Dans son article 2, la police précise que la garantie s'étend aux dommages consécutifs à la pollution par hydrocarbures, et notamment à la

[1887] Police française sur facultés., art. 27.
[1888] Police française responsabilité du propriétaire du navire, imprimé du 20 déc. 1990, art. 1, 1°.

couverture des responsabilités incombant à l'assuré, en application aux dispositions de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.

Au-delà de la responsabilité contractuelle ou délictuelle de l'assuré, la police de responsabilité couvre également, les frais de retirement, déplacement, destruction de l'épave du navire assuré, auxquels l'assuré serait tenu aux termes d'une décision de l'autorité compétente (art. 1, 2°) ; les frais et dépenses non classés en avaries communes (art. 1, 3°) ; la contribution définitive du navire à l'avarie commune pour la part qui ne serait pas à la charge de l'assureur sur corps (art. 1, 4° et 5°) ; elle couvre même les frais de déroutement du navire, lorsque le déroutement est uniquement fait dans le but de sauver une vie humaine ou de débarquer soit, un membre de l'équipage ou un passager, blessé ou malade , soit, un pilote, soit un passager clandestin (art. 1, 6°). La police couvre également les amendes, contraventions et pénalités infligées à l'assuré, en dehors du territoire français, ainsi que les frais de procédures et de justice engagés avec l'accord des assureurs.

Il importe de souligner que lorsqu'un même risque est couvert par l'assurance responsabilité sur corps et celle-ci, cette dernière ne joue que comme assurance de complément, et elle ne couvre que la part qui dépasse le montant couvert par les assureurs sur corps, en raison de la limitation de leurs engagements.

En revanche, la police responsabilité du propriétaire du navire ne couvre, ni le remboursement du montant des découverts et des franchises stipulés dans l'assurance sur corps, ni les conséquences de déchéances, nullités, insolvabilités ou autres difficultés encourues du chef de ces polices (art. 3, al. 2). Elle exclut aussi les réclamations résultant de recours, quel qu'en soit la nature, exercés par les membres de l'équipage du navire ou leurs ayants-droit, quel que soit le fondement de leur action ; de fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de son personnel de direction ; de violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ; de recours exercés en raison de dommages, pertes et préjudices subis par la marchandise, ainsi que les amendes, contraventions et pénalités les concernant, sans que la liste soit exhaustive (art. 7).

Comme dans l'assurance sur corps et la police sur facultés, l'assurance responsabilité civile n'offre pas une garantie illimitée. Elle ne joue que dans la limite des sommes assurées.

Par ailleurs, comme en assurance sur corps, la police responsabilité civile incite l'assuré à invoquer les exonérations ou limitations de responsabilité dont il serait en

droit de se prévaloir, et qu'à défaut, l'indemnité d'assurance ne dépasserait pas le montant qui serait à la charge de l'assurance si lesdites limitations ou exonérations avaient été invoquées[1889].

Les obligations des parties sont presque identiques qu'aux polices étudiées précédemment (police sur corps et police sur facultés).

B) Assurance responsabilité du transporteur maritime

589. **Risques couverts. Risques exclus**. La police couvrant la responsabilité du transporteur maritime, est une police réduite, et semble d'une application pratique très rare[1890]. Elle couvre la responsabilité du transporteur, uniquement, contre les pertes et dommages subis par les marchandises à lui confiées[1891]. La garantie est acquise depuis la prise en charge des marchandises par l'assuré (transporteur) jusqu'à leur livraison au destinataire ou à ses préposés, représentants ou ayants-droit, toutes opérations effectuées avant ou après la période ainsi délimitée étant exclues[1892].

La police exclut les réclamations résultant des transports effectués sans titre de transport réguliers ou de la livraison des marchandises sans titre y donnant droit. Elle exclut également les réclamations résultant de transports d'animaux vivants et de marchandises en pontée à l'insu du chargeur, comme les dommages résultant des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré, ou des fautes intentionnelles du capitaine. La liste des exclusions est longue (art. 3).

Bien que la garantie proposée par cette police soit très réduite, la philosophie et les principes des contrats d'assurances maritimes restent, presque similaires, quant aux obligations des parties, aux conditions de formation, nullité et résiliation de l'assurance, ainsi qu'à la prescription.

[1889] Police responsabilité, op.cit, art. 5.
[1890] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1330.
[1891] Police responsabilité du transporteur maritime, imprimé du 20 déc. 1972, art. 1.
[1892] Ibid., art. 2.

C) Couverture de la responsabilité civile des armateurs par les clubs de protection et d'indemnité (P & I clubs)

590. **Risques couverts**. Les P & I Clubs sont des mutuelles, et donc des entités justiciables des tribunaux civils[1893]. Ils prennent en charge les risques de responsabilités ou les risques financiers non couverts par l'assurance maritime sur corps. Ces risques peuvent être classés en trois catégories[1894].

D'abord, **les garanties club**. La première et la plus importante en pratique, inclut la garantie des responsabilités des armateurs à l'égard de leurs contractants, chargeurs pour les dommages causés à leurs marchandises, passagers pour les blessures ou accidents mortels. Elle inclut également la responsabilité des armateurs en cas d'accidents mortels causés à des tiers, travaillant sur le navire.

Ensuite, les garanties de responsabilités, **complémentaires de l'assurance sur corps,** par exemple, les responsabilités pour abordage ou heurt contre un corps fixe (non considéré ressortissant à l'abordage), les indemnités d'assistance, les contributions aux avaries communes, lorsque, pour quelques motifs que ce soient, ne sont pas prises en charge par l'assurance sur corps. Récemment, les clubs ont pris également en charge la responsabilité des armateurs en cas de pollution[1895].

Enfin, dans un esprit de mutualité, les clubs garantissent un certains nombres de charges financières diverses, entre-autres, les indemnités versées par l'armateur en cas de décès, accidents ou maladie des marins, des frais de sauvetage de vies humaines réclamés à l'armateur, des frais de destruction ou renflouement du navire devenu épave, des frais de quarantaines, des amendes infligées à l'armateur suite au règlement sur les conditions de travail, etc.

591. **Particularités des P & I Clubs**. **Caractère illimité. Discipline à la fois stricte et souple.** A l'inverse des assurances précédentes où la garantie est limitée à la valeur assurée (avec quelques aménagements), les P & I Clubs n'ont pas de limite quant aux engagements pris. Cela implique aussi que l'adhérent ne paie pas une prime fixe, mais une cotisation provisoire, qui est en fin d'année, réajustée selon les charges qui ont été assumées par les clubs. Cela conforte l'idée que l'assureur se réassure, étant précisé qu'une seule catastrophe peut ruiner une grande compagnie

[1893] Paris, 26 janv. 2000, DMF 2001. 668 ; DMF 2002, HS 6, n° 116.
[1894] P. Bonassies et C. Scapel, op.cit, n° 1331.
[1895] Ibid., n° 1332.

d'assurance. La réassurance est pratiquée principalement par des groupes internationaux, tels que, *Lloyd's, Swisse Re ou Munich Re*. En France, les assureurs réassurent les risques exceptionnels (guerre, grève, émeutes et mouvement populaires) auprès de la caisse centrale de réassurance (CCR), ou de groupe privés (Garex, par exemple).

Une autre particularité des clubs tient à la fois, pour les membres, à une discipline stricte et souple. Stricte en ce sens que les règles des clubs comportent des exclusions propres à éviter les armateurs d'adopter des comportements laxistes. C'est ainsi que les clubs excluent de leur garantie le fait de déclarer sur le connaissement, une quantité de marchandise supérieure à la réalité, d'émettre un connaissement net de réserves alors que les marchandises avaient été endommagées, ou un connaissement antidaté, le fait de transporter une marchandise dans le pont à l'insu du chargeur, ou encore, livrer la marchandise sans connaissement. Toutefois, même dans un tel cas d'exclusion, l'armateur de bonne foi peut se voir accorder la garantie par le « comité » qui dirige le club.

Enfin, les règles des clubs comportent une clause, dite « *paid to be paid* », « payé pour être payé ». L'armateur doit d'abord payer la victime des dommages pour être ensuite remboursé par son club. La clause a été jugée parfaitement licite au regard du droit anglais[1896].

Conclusion de la deuxième partie

592. L'exploitation du navire nous permet d'abord, de comprendre ses formes juridiques d'exploitation que sont : l'exploitation par des groupements privés, l'exploitation du navire avec l'intervention de l'Etat et le co-armement.

Nous avons vu qu'en droit français, comme en droit comorien, il n'y a pas un type spécial de société d'exploitation du navire, mais ce sont les types de sociétés classiques (SARL, SA, SNC, etc.) qui servent de structure. Toutefois, les droits français et comoriens connaissent un groupement qui leurs sont propres, celui de la copropriété du navire. Cette dernière exploite le navire, en tenant compte des spécificités et règles de la copropriété, telles que décrites ci-dessus (supra, n^{os} 222 et s).

[1896] V. Rules du West of England ship owners, 2000, clause 10.

Nous avons vu également que dans certains cas (maintenir une flotte marchande puissante, raisons économiques, etc.), l'Etat peut intervenir dans l'exploitation du navire, soit directement, en gérant le navire, en tant qu'armateur ou en tant que personne morale de droit public, soit indirectement, en contrôlant ou en participant à l'exploitation (supra, n^{os} 246 et s).

Nous avons aussi vu qu'en fonction de certaines situations (principalement économiques), le navire peut être co-exploité, soit entre un fréteur et un affréteur coque-nue (affrètement coque-nue), soit entre un armateur et une autre société d'armement (exemple : un armateur dont sa flotte dépasse la capacité du navire recourt à un autre armateur qui a besoin d'une flotte pour compléter la sienne), ou encore, entre un armateur et une société dite de « ship management » (supra, n^{os} 259 et s)[1897].

L'exploitation du navire nous permet ensuite, de comprendre toutes les personnes qui concourent pour l'exploitation du navire. En tête de ces personnes, l'armateur, c'est-à-dire, celui qui exploite le navire, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire. Les textes maritimes lui accordent un droit de limitation de responsabilité (supra, n° 279), compte tenu des circonstances d'une expédition maritime, notamment, les risques dont il est exposé.

Nous avons vu que l'armateur n'exploite pas tout seul le navire, étant donné la complexité et la multitude des tâches qu'impose l'exploitation d'un navire. Il fait donc appel à des auxiliaires. Ces derniers, remplissent, chacun, des fonctions différentes, mais souvent inter-mêlées : un consignataire du navire peut être en même temps consignataire de la cargaison. Il en est de même pour un transitaire, qui peut être également un commissionnaire de transport, et vice-versa. Certains auxiliaires sont relatifs au navire (capitaine, consignataire du navire, ship-planer, entreprise de manutention, etc.), d'autres, relatifs à la cargaison (subrécargue, consignataire de la cargaison, transitaire, commissionnaire de transport, etc.).

L'exploitation du navire nous permet également de comprendre les principales opérations de l'exploitation du navire que sont les contrats d'affrètement (supra, n° 410 et s) et le contrat de transport maritime (supra, n° 447 et s). Ces opérations sont le cœur même du droit maritime.

[1897] V. Ph. Delebecque pour les critiques des arrêts Anne Bewa et Fatima, n° 267.

Nous avons vu les principaux types d'affrètement (coque-nue, à temps et au voyage) et analysé les obligations des parties en fonction de chaque type de contrat et les responsabilités de chacun (contrat d'affrètement et contrat de transport).

Nous avons également vu que les contrats d'affrètement sont conclus entre professionnels, ce qui implique une liberté contractuelle. La loi est donc supplétive aux clauses contractuelles. Le contrat de transport est quant à lui, conclut, généralement entre professionnels et particuliers. La loi est ici impérative.

Le transporteur a comme obligation principale de transporter une marchandise d'un point à un autre, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire, en bon état de navigabilité.

Nous avons vu (supra, n° 529) que le transporteur maritime subit une responsabilité de plein droit, qu'il ne peut écarter ni alléger, si bien que les clauses d'allègement sont nulles et sans effet. En contre partie, il bénéficie d'un nombre important de cas exceptés (en droit français) qu'il faudra prouver pour s'exonérer, et surtout, il bénéficie d'une limitation légale de responsabilité.

Le fréteur ne bénéficie pas de telles dispositions, mais peut se prémunir des risques de l'expédition par des clauses.

Enfin, l'exploitation du navire, par les risques qu'elle présente, nous permet de comprendre qu'il faut se couvrir par des polices d'assurances. Le droit maritime connait trois types d'assurances : assurances sur corps (navire), assurances sur facultés (marchandises) et assurances de responsabilité (responsabilité non couverte par l'assurance sur corps). L'assurance de responsabilité est généralement assurée par les clubs de protection (P & I clubs).

Conclusion générale

593. L'objectif primordial de cette thèse était de savoir comment adapter le droit maritime comorien pour répondre aux nouveaux défis du commerce mondial. Pour cela, nous avons pris comme base d'analyse, le droit maritime français, droit, en étroite relation avec le droit comorien en général. L'analyse des textes maritimes internationaux, du droit maritime français, à travers les principaux chapitres que forme l'essentiel du droit maritime, et surtout, les enquêtes et différents entretiens

que nous avons eus avec les professionnels du métiers et les responsables des instances maritimes comoriennes, nous ont permis d'orienter nos recherches sur huit volets.

1. **Formation des spécialistes en droit maritime**. Selon nos analyses, la reforme du droit maritime comorien, passera par la formation des spécialistes en droit maritime. Cela répondra à un besoin évident, qui est le manque de spécialiste en droit maritime. Tout ce que l'Etat ou les professionnels du secteur entreprendront pour répondre aux exigences du droit maritime international, passera par là, qu'il s'agisse de mettre en valeur le droit maritime comorien, de structurer la justice pour rendre les décisions transparentes et cohérentes (volet maritime) et de veiller à ce que la loi soit appliquée, de structurer les instances maritimes permettant un meilleur échange d'informations, d'œuvrer pour une bonne organisation des professionnels du secteur maritime, ou tout simplement, de former des spécialistes capables de régler des différends internationaux.

2. **Structurer la justice**. Tous les professionnels (représentants des armateurs internationaux, transitaires, agence de manutention, etc.) que nous avons rencontré ont exprimé la même inquiétude : le manque de transparence et de cohérence sur les décisions rendues par la justice, concernant le droit maritime.

   Cela, pourrait s'expliquer par l'absence des textes maritimes. Rappelons qu'avant la promulgation du CMMC en octobre 2015, les textes maritimes qui étaient censés régir le droit maritime comorien, à savoir la loi du 18 juin 1966 (supra, n° 461) et le décret du 31 décembre 1966 n'étaient pas très bien connus, même au niveau de certains juges qui devaient les appliquer. Ce qui a conduit à certains magistrats à faire appel, soit, aux actes de l'OHADA, qui ne devraient pas avoir de place, étant donné que l'OHADA n'a pas encore traité de questions maritimes, soit, à prendre des décisions par l'analyse des dossiers et des plaidoiries des parties et en faisant appel à leur compétence, ce qui pourrait laisser planer des zones de non-droit, quant au sens des décisions. En grande partie, c'est ce qui expliquait que deux situations

identiques aboutissaient à deux décisions différentes. Nous espérons que la promulgation du nouveau texte, qui sera forcément connu, changera la donne.

La structure de la justice facilitera également les travaux de nos futurs chercheurs, qui sont indispensables pour maintenir notre droit maritime en conformité aux normes et évolutions du droit maritime international, notamment, par un accès facile aux informations nécessaires, favorisant les recherches.

3. **Structurer les instances maritimes comoriennes**. Bien qu'il ait d'autres institutions maritimes, nous évoquons ici, le Ministère chargé des transports et l'autorité portuaire des Comores (APC), que nous estimons pouvoir beaucoup apporter pour la reforme du droit maritime comorien. Le Ministère chargé des transports, par sa direction des affaires maritimes, joue un rôle important pour tout ce qui est lois et pratiques relatives au droit maritime. Le projet du code de la marine marchande qui vient d'être promulgué, émane de cette institution. Lors de nos voyages de recherche aux Comores, nous avons passé beaucoup de temps dans ce Ministère et avons constaté une concentration de pouvoir au sein d'une équipe restreinte. Peut être, parce qu'il n'y a pas, à notre avis, assez de spécialistes en droit maritime, ce qui rejoint à l'idée de former des spécialistes en droit maritime. C'est une institution clé pour la réforme du droit maritime comorien.

Structurer cette institution, permettrait de repartir les taches au sein des petits groupes spécialisés. Quelques individus, courageux et compétents qu'ils soient, ne peuvent pas tout faire au sein d'un Ministère peu connu et dont plusieurs défis restent à relever. Rappelons que l'ancienne structure administrative de la direction maritime comorienne avait reparti les taches au sein de petits groupes spécialisés tel que nous le concevons, sauf que c'était théorique, peut être par manque de spécialistes capables d'assurer les différentes fonctions assignées. La nouvelle structure qui vient d'être mise en place par la nouvelle équipe dirigeante n'a rien prévu pour le volet juridique, volet qui pose énormément de problèmes selon les professionnels du domaine maritime.

Structurer cette institution permettrait la création d'un groupe de recherche permanent, pour les politiques à mettre en action, comme par exemple, à bâtir

des projets permettant à l'Etat d'investir pour attirer des investisseurs étrangers (des armateurs, des assureurs maritimes, etc.) à venir s'installer aux Comores. Il en est de même pour la mise en place d'une structure d'assurance maritime nationale, quitte même à faire de l'Etat, le gestionnaire d'une telle assurance, les professionnels cotiseraient pour faire assurer leurs affaires.

L'autorité portuaire des Comores (APC), même si elle est sous l'autorité de la direction des affaires maritime, a la responsabilité de la gestion des ports des Comores où des investissements doivent être réalisés pour améliorer les infrastructures portuaires afin que les ports comoriens répondent dans la mesure du possible, aux normes internationales. La concession d'une partie des activités des ports, notamment les services de manutention, à des sociétés privés, dans le but de réhabiliter les ports, constitue pour nous, une avancée importante. Reste que cette initiative nous semble insuffisante. Nous pensons qu'il faudrait bien veiller au respect des engagements des sociétés concessionnaires tels que décrits dans les cahiers de charge. Nous pensons également que l'APC irait un peu loin, en concédant d'autres services, voire même, en permettant la concurrence au sein de la manutention afin que les opérateurs maritimes puissent en bénéficier davantage.

4. **Organisation des professionnels du domaine maritime**. Les professionnels du secteur jouent un rôle important dans l'exercice de leur fonction. Ils peuvent agir pour faire évoluer la loi car ils sont au cœur de l'action. C'est généralement eux qui subissent davantage. Lorsqu'ils se rendent compte que certaines décisions sont rendues contrairement à la législation maritime internationale, ils pouvaient se lever pour dire non et faire à ce que les pouvoirs publics prennent les décisions qui s'imposent. L'Etat agit généralement selon les lois, mais aussi, en fonction des revendications des professionnels et des spécialistes du domaine.

5. **Intervention de l'Etat pour favoriser la réforme du droit maritime comorien**. Comme tout secteur en difficulté, l'intervention de l'Etat est ici importante pour prendre les mesures nécessaires et favoriser les bonnes initiatives afin que le droit maritime comorien puisse répondre aux enjeux et

aux normes maritimes internationales. On peut difficilement parler de réforme maritime dans un pays où il n'y a aucun navire opérant au niveau international, alors que beaucoup de nos produits qui se vendent bien à l'international périssent. Le pays n'a aucune assurance maritime, ce qui est difficile, lorsqu'on connait l'importance des sommes engagées dans une expédition maritime. Lorsque le secteur privé ne comble pas certaines lacunes, l'intervention de l'Etat devient presque indispensable.

6. **Accords internationaux ratifiés par la France avant 1975.** Ces accords soulèvent deux principales interrogations que nous essayons de clarifier : Ces accords offrent-ils à l'Union des Comores le statut de pays membre? Sinon, ces accords peuvent-ils être appliqués à l'Union des Comores ?

Pour que l'Union des Comores soit membre à ces accords, elle devait satisfaire à une condition essentielle :

- Ratifier ou adhérer à ces accords. Sur ce cas précis, étant donné que les accords ont été ratifiés par l'ex-puissance coloniale, l'Union des Comores, en tant qu'Etat indépendant, devait, après le 6 juillet 1975, soit faire une déclaration de continuité, soit faire une déclaration d'adhésion auprès des organismes ou des pays dépositaires desdits accords.

Et à la constitution de l'Union des Comores d'ajouter : les traités ou accords internationaux ne peuvent être ratifiés ou approuvés qu'en vertu d'une loi (art. 10).

Concernant la convention de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (règles de la Haye » et toutes les conventions relatives au droit maritime (annexe1), nous n'avons trouvé ni déclarations de continuité, ni adhésions de l'Union des Comores à ces conventions. Nous pouvons donc conclure que l'Union des Comores n'est pas partie à ces conventions internationales.

En ce qui concerne l'application de tels accords à l'Union des Comores, cela dépend principalement des dispositions de chaque accord et de la volonté de l'Etat non contractant, à accepter d'appliquer un accord qu'il n'a pas ratifié ni adhéré. Si l'on prend l'exemple de la convention de 1924 non modifiée, citée ci-dessus, elle précise qu'elle s'applique à « tout connaissement (ou document similaire) crée dans un Etat contractant (art. 10). Nous n'avons pas trouvé un texte comorien qui déclare non applicable la convention de 1924 à l'Union des Comores. Par conséquent, pour le moment, la convention de 1924 peut être appliquée aux Comores avec un pays

contractant. Toutefois, lorsque l'Union des Comores ratifiera la convention de Hambourg de 1978 (règles de Hambourg) ou les règles de Rotterdam (le moment venu), la convention de 1924 ne pourra pas être appliquée aux Comores. En effet, les règles de Hambourg et les règles de Rotterdam obligent tous les pays membres à dénoncer toute autre convention relative au droit maritime.

Un autre élément entre souvent en compte pour l'application par un Etat d'une convention non ratifiée par ledit Etat : la volonté des parties, qui s'exprime souvent par des clauses insérées, soit dans le contrat, soit dans le connaissement ou tout autre titre de transport, même si la convention de 1924 non modifiée ne l'a pas prévue.

7. Gestion du pavillon comorien

Le pavillon comorien est jusqu'à nos jours, géré dans le flou. A l'heure d'aujourd'hui, il est difficile de connaitre avec précision, le nombre des navires battant pavillon comorien. Cette gestion qui a été jusqu'alors, confiée à des sociétés étrangères, le dernier contrat en date du 7 novembre 2014 donnant mandat à la Société VRS MARITIME SERVICE JTL, la représentation pour l'enregistrement international des navires à l'Union des Comores[1898]. Cette gestion opaque est à l'origine de plusieurs difficultés et incertitudes, comme en témoigne le bateau battant pavillon comorien pris en délit de pêche illicite par la communauté européenne[1899].

Rappelons que, l'octroi de la nationalité à un navire est un acte de souveraineté, appartenant au pays la délivrant tel qu'énonce la convention de Montego Bay sur le droit de la mer, ratifiée par l'Union des Comores (art. 91 §1) : « Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon ». Le texte poursuit : il doit avoir un lien substantiel entre l'Etat et le navire qui bat son pavillon.

Il n'est donc pas interdit de faire appel à des compétences étrangères en cas de nécessité, mais si tel est le cas, ça devrait être d'une manière provisoire, le temps que l'Etat en question forme son personnel.

[1898] ARRÊTÉ N° 14- 109/VP-MFEBICEI/CAB, ARRÊTÉ N° 14- 029/MPTPNTCTT/CAB du 18 déc. 2014.
[1899] Source : Al-Watwan, n°2773 du mardi 6 octobre 2015.

L'Agence Nationales des Affaires Maritimes (ANAM), créée par l'article 57 du code de la marine marchande comorienne et promulguée en 2016, devrait permettre de tourner la page et d'assurer la gestion du pavillon comorien par nos soins, et ainsi, lever toutes les zones d'ombres qui planent sur la gestion de notre pavillon. En effet, l'ANAM est dotée de cette compétence (art. 4). C'est une bonne initiative, mais encore faut-il qu'il ait des spécialistes pour assurer cette mission.

8. Traitement de l'information

Nous vivons dans un monde globalisé où l'information est devenue une donnée importante, voire essentielle, pour la gestion d'une institution ou d'une entreprise. Les grandes multinationales du monde (Google, Apple, Microsoft,etc.) payent des milliards de dollars pour acheter ces informations. Il est donc important de prendre soins de ces informations.

Aux Comores, particulièrement, l'information est de moins en moins soignée et mal conservée. Au ministère des transports, et dans les autres ministères et institutions concernées, en tout cas en ce qui concerne le domaine maritime, il est difficile de trouver des textes législatifs et réglementaires datant des années 1960, même les textes issus de l'ex-puissance coloniale qui devaient pourtant régir le droit maritime comorien avant le 26 octobre 2015 (loi du 18 juin 1966 et son décret du 31 décembre 1966 relatifs aux contrat d'affrètement et de transport maritimes ; loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, ou encore, la loi du 3 janvier 1967 relative au statut du navire et autres bâtiments de mer). Certains de ces textes sont difficilement trouvables dans les journaux officiels des Comores et de Madagascar, conservés au centre national de développement et des recherches scientifiques (CNDRS).

Ces lacunes en traitement, gestion et conservation des données, constituent un handicap majeur pour l'Union des Comores et pour son droit. Nos chercheurs ont du mal à trouver les informations nécessaires pour avancer leurs travaux de recherches. Certains de ces textes ont pu être conservés aux mains de certaines personnes qui ont vu et compris l'utilité de ces textes. L'on ne peut pas envisager une véritable réforme du droit maritime comorien sans remédier à cette défaillance informationnelle.

Propositions.

1. **Introduire la discipline « droit maritime » dans notre faculté de droit pour la formation des spécialistes**. Nous avons déjà soumis un projet au Président et aux responsables de l'Université des Comores pour l'ouverture dès 2017, d'une formation en droit maritime. Le projet est en cours d'étude et semble bien en bonne voie. Un problème de professeurs pourrait se poser, mais si tel est le cas, on pourrait même faire appel à certains professionnels. On peut même se contenter d'ouvrir pour un début, une salle.

2. **Créer un service maritime au sein de la justice**. Ce service veillerait à la transparence des décisions et au respect de la loi. Il veillerait également, dans la mesure du possible, à ce que les audiences soient publiques car pour l'instant, les décisions maritimes sont rendues en quasi-totalité, en référé. Ce service aurait également comme mission, de créer une base de données dans laquelle, les décisions maritimes seraient classées et mises à la disposition de toutes personnes justifiant une cause légale. Cela permettrait aux professionnels (avocats, huissiers, professionnels, etc.) de mieux défendre leurs causes, et aux futurs chercheurs, d'avoir les informations nécessaires. La liste des fonctions qu'assurerait un tel service, est loin d'être exhaustive. La mise en place d'un tel service permettrait de lever les zones d'ombres et de non-droit qui planent sur certaines décisions juridiques.

3. **Repartir les taches au sein de la Direction des affaires maritimes, en créant plusieurs services spécialisés**. Nous avons évoqué le « service de recherche » qui s'occuperait des éventuelles pistes de recherches qui pourraient aboutir à un projet de loi. Les services doivent être spécialisés et assignés à des missions précises (service de gestion du pavillon, service contentieux, service de la règlementation, service juridique, etc.). Ces services permettraient le bon fonctionnement de la direction des affaires maritimes, mais encore faut-il qu'il ait des spécialistes à ces services et des taches bien précises.

4. **Créer un service spécial à l'APC**. Ce service veillerait au respect des engagements pris avec les différentes sociétés que l'autorité portuaire a

concédé une partie des services (exemple Moroni terminal). Au long de nos voyages de recherche aux Comores, nous avons rencontré des professionnels qui se plaignaient des conditions difficiles liées à la gestion des services de manutention, alors que l'objectif de la concession était de faciliter les professionnels, tout en rendant moderne les infrastructures portuaires. Il serait du ressort de ce service, de réfléchir à d'autres pistes permettant de développer les conditions d'exploitation des ports (exemple : concurrencer la société Moroni terminal, concéder d'autres services du port, etc.).

5. **Créer un comité de professionnels maritime**. Ce comité qui regrouperait les meilleurs professionnels du domaine, aurait entre-autres comme missions, de réfléchir sur l'avenir du droit maritime comorien et sur les perspectives d'évolution du droit maritime. Il aurait également comme rôle d'agir en faveur de l'unité et l'évolution du secteur maritime, et non des intérêts particuliers. Son rôle serait également de se mobiliser auprès des instances concernées pour défendre une cause légale (exemple : lorsqu'il se rend compte que les livraisons sans connaissement constituent un danger pour la profession, le comité pourrait se lever pour que les mesures nécessaires soient prises). Il serait également du ressort du comité, de réfléchir sur une autre voie de règlement des différends, type, commission d'arbitrage.

6. **Intervention de l'Etat**. Pour réformer le droit maritime comorien, l'Etat est appelé à jouer un rôle important. Il devrait adopter une politique permettant d'attirer les investisseurs étrangers. A l'état où le droit maritime comorien se trouve actuellement, nous pensons que l'Etat devrait investir pour acquérir au moins un porte-conteneurs. Ce dernier aurait pour mission principale, le transport des fruits comoriens qui périssent, à destination du marché international, notamment la France, où ils peuvent bénéficier d'une meilleure rentabilité. Cela favoriserait également l'économie du pays.

7. **Création d'une caisse nationale d'assurance maritime**. Il est difficile de parler de reforme du droit maritime dans un pays où il n'y a aucune assurance maritime, d'autant plus que les textes maritimes internationaux et nationaux l'exigent (art. 869, CMMC). Nous proposons la création d'une caisse nationale

d'assurance maritime qui serait gérée ou contrôlée par l'Etat, et dans laquelle les professionnels assureraient leurs risques. Nous savons qu'il n'est pas facile de mettre en place une telle assurance, mais les règles du droit maritime (réassurance, limitation de responsabilité, cas exceptés, etc.) aideraient à la mise en place d'une telle assurance.

8. **Ratification aux conventions internationales régissant le droit maritime**. La ratification aux conventions internationales en la matière, notamment, la ratification des « règles de Hambourg », nous semble une étape décisive pour que le droit maritime comorien puisse répondre véritablement aux enjeux et défis du droit maritime international.

   Toutefois, étant donné l'état actuel du droit maritime comorien, qui est au stade de renaissance, nous pensons que la ratification aux conventions internationales, bien qu'elle soit importante, ne constitue pas une urgence. Avant de telle ratification, il parait nécessaire de nous préparer d'abord au niveau national, en procédant aux réformes nécessaires, que nous pensons, avoir fourni quelques pistes de réflexion.

9. Formation du personnel pour la gestion du pavillon comorien

Nous proposons la formation de trois (3) personnes pour assurer la gestion du pavillon comorien. Nous pensons qu'une formation de six mois maximum, permettrait de sortir le pays d'une gestion externalisée. Bien entendu, l'Etat est appelé à jouer un rôle important pour la promotion du pavillon comorien au niveau international.

10. Traitement de l'information

Pour remédier aux lacunes en traitement, gestion et conservation des données, nous proposons d'affecter dans nos archives, des spécialistes capables d'assurer l'ensemble des ces fonctions. Nous rappelons que dans certaines de nos institutions, des salles d'archivage sont disponibles mais sans contrôle, ni personnel affecté.

L'affectation de personnel dans les différents centres d'archivage permettrait un meilleur traitement, une bonne gestion et une bonne conservation des données. Elle permettrait également de passer du stade de l'archivage papier à l'archivage numérique, comme dans beaucoup de pays, notamment, nos voisins malgaches.

Pour conclure, le droit maritime comorien tel que nous venons de le décrire, impose une réforme profonde pour qu'il soit à la hauteur des enjeux du droit maritime international. La promulgation le 26 octobre 2015 du code de la marine marchande comorienne, que nous avons contribué, constitue une étape importante pour amorcer cette réforme, mais le plus difficile reste à venir. La promulgation d'une loi est une chose, sa mise en application en est une autre. Les instances maritimes concernées, doivent profiter de cet élan pour réformer en profondeur le droit maritime comorien, et surtout, faire à ce que les textes soient mis en application.

L''arbitrage est un mode de règlement des litiges maritimes de plus en plus développé et apprécié par les professionnels, du fait de ses nombreux avantages. Il serait heureux qu'un tel sujet puisse être traité en droit comorien.

ANNEXE I

Conventions internationales et ratifications

Conventions	France	Comores
Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement « Règles de la Haye »	04/01/1937	Non
Protocole du 23 février 1968 « Règles de Visby »	10/07/1977	Non
Protocole du 21 décembre 1979 « DTS »	18/11/1986	Non
Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer « Règles de Hambourg 31 mars 1978 »	Non	Non
Convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes	01/07/1981	Non
Convention internationale du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes	23/08/1935	Non
Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage	01/02/1913	Non
Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage	25/05/1957	Non
Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer	Non	Non
Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer	25/05/1957	Non
Convention internationale du 28 avril 1989 sur l'assistance	21/12/2001	Non
Convention des Nations-Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (Montego Bay)	11/04/1996	21/06/1994
Convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires	31/10/1980	22/11/2000

ANNEXE II

Tableau des limitations de la responsabilité de l'armateur

Convention de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire de mer	**Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes**	**Protocole de 1996, modifiant la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité**
-**Dommages corporels** 3100 francs Poincaré/tjb ; -**Dommages matériels** 1000 francs Poincaré/tjb ; -**Dommages corporels et matériels** 3100 francs Poincaré, dont 2100 pour les dommages corporels et 1000 francs pour les dommages matériels.	-**Créances pour morts ou lésions corporels des passagers** 46.666 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter, sans dépasser 25 millions DTS -**Créances pour morts ou lésions corporels des non-passagers** 333000 DTS (navires <= 500 tjb) ; -500 DTS par tjb en plus, entre 501 et 3000 tjb ; -333 DTS par tjb en plus, entre 3001 et 30000 tjb ; -250 DTS par tjg en plus, entre 30001 et 70000tjb ; -167 DTS par tjb en plus, au dessus de 70000tjb. -**Autres créances** 167000 DTS (navires <= 500 tjb ; -167 DTS par tjb en plus, entre 501 et 30000 tjb; -125 DTS par tjb en plus, entre 30001 et 70000tjb ; -83 DTS par tjb en plus, au dessus de 70000tjb.	**-Créances pour morts ou lésions corporels des passagers** 175000 DTS multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter, conformément à son certificat. **-Créances pour morts ou lésions corporels des non-passagers** 2 millions DTS (navire <= 2000 unités) -800 DTS en plus par unité, entre 2001 et 30000 unités ; -600 DTS en plus par unité, entre 30001 et 70000 unités ; -400 DTS en plus par U, au dessus de 70000 Uté. - **Autres créances** 1 million DTS (navires <= à 2000 unités) -400 DTS en plus par unité entre 2001 et 30000 unités ; -300 DTS en plus par unité entre 30001 et 70000 unités ; -200 DTS par unité en plus, au dessus de 70000 unités.
NB : **Les limites appliquées aussi bien en droit français qu'en droit comorien, sont celles du protocole de 1996.**		

ANNEXE III

Tableau des limitations de la responsabilité du transporteur maritime

Conventions internationales	Montants des limitations
Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Règles de la Haye)	**100 livres sterling par colis ou unité,** ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement.
Convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par le protocole du 23 février 1968 (Règles de Visby 1968)	**10.000 francs Poincaré par colis ou unité ou,** **30 francs Poincaré par kilo.** A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement.
Convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre1979 (Protocole DTS 1979)	**666,67 DTS par colis ou unité, ou 2DTS par kilo.** La limite la plus élevée étant applicable.
Convention des Nations-Unies sur le contrat de transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg 1978)	**835 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou** **2,5 DTS par kilo.** La limite la plus élevée étant applicable.
NB : Les Comores appliquent les limites établies par les règles de Hambourg, alors que la France applique les limites établies par la convention de Bruxelles, modifiée par les protocoles de 1968 et 1979.	

ANNEXE IV

Loi 75 04 /ANP du 29 juillet 1975 adoptée à la suite de l'indépendance

Art. 1. « Les dispositions législatives, juridiques et administratives françaises en vigueur aux Comores jusqu'au 29 juillet 1975 seront appliquées tant que des textes de remplacement ne seront pas adoptés »[1900].

[1900] Source : Nations-Unis, Convention relative aux droits de l'enfant « examen des rapports présentés par les Comores, 7 octobre 1998 ».

ANNEXE V

Code de la marine marchande comorienne.

Chapitre 2 : copropriété de navire

Art.107. Société quirataire
Un navire peut appartenir indivisiblement à plusieurs copropriétaires.
Dans ce cas, la valeur du navire est divisée en parts égales dites quirats qui doivent être numérotées et dont le nombre ne peut dépasser vingt-quatre (24).

Art.108. Indivisibilité du quirat
Lorsque la propriété d'un navire est déjà divisée en vingt-quatre (24) quirats, chacun de ceux-ci est indivisible.
Si plusieurs personnes acquièrent par succession, donation ou autrement la copropriété d'un tel quirat, elles doivent, à défaut de licitation, désigner un mandataire pour exercer les droits attachés à cette part. Faute par elles de ce faire, le Co-indivisaire le plus âgé sera de droit considéré comme leur fondé de pouvoir.

Art.109. Cession de quirats
La cession d'un ou plusieurs quirats doit préciser les numéros de ceux-ci et être faite dans les formes prévues aux dispositions du Livre IV, Titre III, Chapitre 2.

Art.110. Décision des quirataires
Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, exception faite des dispositions de l'article 123. Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Art.111. Droits des quirataires
Chaque copropriétaire peut disposer de sa part, sauf à rester tenu des dettes contractées antérieurement à la vente pour la conservation ou l'exploitation du navire.
L'aliénation qui doit entraîner la perte de la nationalité comorienne pour le navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.
Les copropriétaires ne peuvent pas hypothéquer leurs parts de propriété dans le navire.

Art.112. Recours
Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois (3) ans et portés devant le tribunal du port d'attache du navire.

Art.113. Annulation de décision
L'annulation est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

Art.114. Gestion de la copropriété
La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.
Faute de publication d'acte portant sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.
En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.
Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété, en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

Art.115. Situation du capitaine
Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants, sous réserves de son pouvoir discrétionnaire, notamment en matière de sécurité et de sûreté du navire.

Art.116. Fonctionnement de l'exploitation
Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

Art.117. Congédiement des quirataires
Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et exiger le rachat de leurs parts par les autres copropriétaires. A défaut d'accord amiable, le prix des parts est fixé par le tribunal de commerce.
Le montant de ce capital est fixé par les experts convenus ou nommés par la justice.

Art.118. Droits du capitaine
Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut nonobstant toute convention contraire, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui représente sa part.

Art.119. Responsabilité illimitée
Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété.
Il en est de même, sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants.
Les conventions contraires visées au paragraphe précédent ne sont opposables aux tiers qu'après leur publication.

Art.120. Indisponibilité du quirat
La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

Art.121. Conditions de cession du quirat
Chaque copropriétaire peut disposer de sa part. Il reste cependant tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire relative à l'aliénation.

Art.122. Sûreté du quirat
Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes définies au chapitre III du présent titre.

Art.123. Privilège du gérant
Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quart de la valeur du navire.

Art.124. Dissolution de la copropriété
Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères par licitation volontaire ou par décision de justice.
La licitation volontaire du navire est décidée par la majorité en valeur du navire.
La décision de licitation définit les modalités de la vente.
La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande de copropriétaire représentant au moins la moitié des quirats et la majorité en valeur du navire, sauf convention contraire.

Art.125. Décision judiciaire
Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 119, ordonne les conditions de la vente du navire.

Art.126. Effets d'une voie d'exécution
Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

Art.127. Conventions contraires
Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent, sous peine de nullité, être formulées par écrit.

Chapitre 3 : privilèges et hypothèques maritime

Section 1 : Les privilèges sur les navires

Art.128. Créances privilégiées
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 mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et 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 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 ou s'il s'agit de sa créance ou de celles des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Art.129. Privilèges de premier rang
Les créances privilégiées énumérées à l'article 128 ci-dessus sont de premier rang. Elles sont préférées à toutes hypothèques.

Art.130. Privilèges de second rang
Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées sont de second rang et passent après les hypothèques.

Art.131. Accessoires du navire
Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 128 sont :
(1). les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;
(2). 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 ;

(3). les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée au sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.
Sont assimilés au fret le prix du passage, et éventuellement, la somme forfaitaire représentant le fret, prévue pour la limitation de la responsabilité de navires.

Art.132. Indemnité d'assurance et subvention de l'Etat
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.

Art.133. Créance résultant du contrat d'engagement
Par dérogation à l'article 128, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art.134. Classement par voyage
Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent.
Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

Art.135. Classement dans un même voyage
Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 128. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.
Toutefois, les créances visées aux alinéas (4). et (6). de l'article 128 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Art.136. Limitation de la responsabilité des propriétaires
Les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans tenir compte des règles relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire.
Toutefois, le dividende leur revenant ne doit pas dépasser la somme due en vertu desdites règles.

Art.137. Droit de suite
Les privilèges prévus à l'article 128 suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Art.138 Délai d'expiration
Les privilèges s'éteignent à l'expiration du délai d'un (1) an pour toute créance autre que les créances de fournitures visées à l'alinéa (6) dudit article ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six (6) mois.
Ces délais courent :
(1). pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ;
(2). pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ;
(3). pour les privilèges garantissant les créances pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être livrés ;
(4). pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures ou autres cas visés à l'alinéa (6). de l'article 128 à partir du jour de la naissance de la créance ;
(5). dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La créance du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire n'est pas rendue exigible, au sens de l'alinéa précédent, par la demande d'avances ou d'acomptes.

Art.139. Extinction des privilèges
Les privilèges seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :
(1). Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois des douanes, de police ou de sûreté ;
(2). Par la vente du navire en justice, faite dans les formes prévues au chapitre VI du présent livre ;
(3). En cas de vente ou de tout transfert volontaire de la propriété, deux (2) mois après la publication de la vente faite dans les conditions citées dans l'article 104.

Art.140 : Exercice du privilège
Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Art.141 : Domaine d'application du privilège
Les dispositions des articles 128 à 141 s'appliquent aux navires exploités, soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Section 2 : Les hypothèques maritimes

Art.142. Domaine d'application
Les navires immatriculés d'une jauge brute supérieure à vingt-cinq (25) sont susceptibles d'hypothèques maritimes.

Art.143. Formes
L'hypothèque ne peut être que conventionnelle. Elle peut être constituée, soit par un acte public, soit par un acte sous seing privé, mais elle doit, sous peine de nullité, être constituée par écrit.

Art.144. Personnes habilitées
L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du navire ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.
Si le navire est en copropriété, l'armateur gérant pourra l'hypothéquer pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation des copropriétaires représentant les deux tiers des quirats.

Art.145. Hypothèque de navire en construction
L'hypothèque peut être constituée sur un navire en construction.
Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, portant des mentions indiquées par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

Art.146. Assiette de l'hypothèque
L'hypothèque consentie sur un navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès et apparaux.
Elle ne s'étend pas au fret.

Art.147. Subrogation en cas de perte ou d'avarie du navire
Si le navire est perdu ou avarié, sont subrogées éventuellement au navire et à ses accessoires :
a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire ;
b) les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ;
c) 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 hypothéqué ;
d) les indemnités d'assurance sur corps du navire.

Art.148. Inscription au registre des hypothèques maritimes
L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre des hypothèques maritimes tenu auprès de l'Agence Nationale des Affaires
Maritimes.
Les modalités tenues de ce registre, la forme et le contenu des inscriptions, les conditions de radiation et de la publication sur les inscriptions non réglées par le présent Code, ainsi que les tarifs des droits à percevoir par l'administration pour ces diverses opérations, sont fixés par arrêté conjoint du Ministre en charge des Finances et le Ministre en charge de la Marine Marchande.

Art.149. Hypothèques consenties en pays étrangers
Les hypothèques consenties en pays étrangers sur un navire battant pavillon
Comorien produisent leurs effets à l'égard des tiers du jour seulement où elles sont inscrites sur le registre des hypothèques maritimes prévu à l'article 148.

Art.150. Hypothèques sur navires étrangers
Les hypothèques ou autres sûretés conventionnelles constituées avant l'enregistrement d'un navire acheté ou en construction à l'étranger, sont valables et produisent effet à l'égard des tiers dans les conditions fixées par arrêté du
Ministère en charge de la Marine Marchande.

Art.151. Translation du droit hypothécaire
Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

Art.152. Péremption et renouvellement des inscriptions
L'inscription doit être renouvelée avant l'expiration du délai de dix (10) ans, sous peine de péremption.
Le renouvellement d'inscription se fait dans la même forme que l'inscription primitive.

Art.153. Radiation des hypothèques
Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, soit à l'expiration du délai prévu à l'article 152 ci-dessus.

Art.154. Ordre de préférence
S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.
Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de l'inscription.

Art.155. Droit de suite
Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou une portion de bâtiment le suivent, en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.
Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques, consenties durant l'indivision par un ou plusieurs des copropriétaires dûment autorisés, continuent à subsister après le partage ou la licitation.
Toutefois, si la licitation résulte d'une vente judiciaire dans les formes déterminées par le présent Code, le droit de préférence des créanciers sera reporté sur le prix de la vente.

Art.156. Purge des hypothèques
L'acquéreur d'un navire qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 158 est tenu, trois (3) mois avant le versement du prix, de notifier l'Agence Nationale des Affaires Maritimes et déclarer qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix du navire sans distinction des dettes exigibles et non exigibles.
L'Agence Nationale des Affaires Maritimes doit aviser tous les créanciers hypothécaires. Elle doit, par ailleurs, adresser à l'acquéreur un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions ; le deuxième le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Art.157. Poursuite judiciaire
Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus, et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.
Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix (10) jours des notifications. Elle contiendra assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu de son port d'attache, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Art.158. Vente aux enchères
La vente aux enchères aura lieu à la diligence, soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes judiciaires, d'après le présent Code.

Art.159. Vente à une personne ou société étrangère
La vente volontaire, l'échange ou l'apport en société d'un navire Comorien grevé d'hypothèque sont interdits au profit d'un étranger ou d'une société étrangère, quels que soient le lieu de l'acte et la nationalité du ou des créanciers hypothécaires. La même interdiction s'applique à la cession volontaire au profit d'un étranger de plus de la moitié de la copropriété d'un navire Comorien grevé d'hypothèque.
L'acte fait en fraude de cette interdiction rend son auteur passible des peines de l'abus de confiance.
L'auteur et ses complices sont poursuivis et jugés par les juridictions
Comoriennes quel que soit le lieu du délit.

Art.160. Droits d'inscription, de radiation, d'attestation hypothécaire
Les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques maritimes sont fixés par arrêté conjoint du Ministre chargé des finances et du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Chapitre 4 : Saisie des navires

Section 1 : La saisie conservatoire

Sous-section A : Le régime applicable

Art.161. Droit interne
Les saisies des navires battant pavillon Comorien pratiquées par des créanciers de droit comorien sont soumises aux dispositions du présent chapitre.

Art.162. Droit international
Les saisies internationales pratiquées dans les Etats parties à la Convention signée à Bruxelles le 10 mai 1952 sur des navires d'autres Etats sont soumises à ladite convention.
Les saisies pratiquées sur les navires d'Etats non contractants peuvent obéir à la Convention ou à la loi interne de l'Etat où a lieu la saisie.

Sous-section B : Les conditions requises

Art.163. Conditions tenant à la nature de la créance
L'autorisation de saisie conservatoire peut être accordée dès lors que la créance paraît fondée dans son principe, quelle que soit l'origine de celle-ci, maritime ou non.
Pour les Etats contractants à la Convention de Bruxelles, la saisie conservatoire ne peut être requise que pour les créances énumérées à l'article 1 de ladite Convention.
Toutefois, aux termes de l'article 8 de la même convention, un navire battant pavillon d'un Etat non contractant, peut être saisi dans l'un des Etats contractants pour toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat. Dans ce cas, l'application de la Convention est facultative.

Art.164. Conditions tenant à l'affectation du navire
Tout navire tel que défini au Livre IV, Titre II, chapitre 1 du présent Code, est susceptible de saisie aux risques et périls du créancier saisissant, quelle que soit son affectation : commerce, pêche, plaisance.
Les navires de guerre et les navires d'Etat affectés exclusivement à un service public ne peuvent faire l'objet d'une saisie.

Art.165.n Conditions tenant à l'appartenance du navire
Le navire auquel la créance se rapporte, peut être saisi, que cette créance soit née du propre chef de son propriétaire actuel ou non. Une mutation de propriété antérieure à l'ordonnance de saisie est inopérante.
Hormis le navire auquel la créance se rapporte le créancier peut faire saisir tout autre navire appartenant à son débiteur. Toutefois, aux termes de la Convention de 1952, la saisie d'un navire autre que celui auquel la créance se rapporte, n'est autorisée que si ce navire appartenait au débiteur ou faisait l'objet d'un affrètement avec remise de la gestion nautique au débiteur, lors de la naissance de la créance maritime.

Art.166. Saisie de la cargaison
La saisie des marchandises à bord des navires ne relève pas du droit maritime mais du droit commun.

Sous-section C : La procédure

Art.167 Tribunal compétent
En Union des Comores, la saisie conservatoire doit être autorisée par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président d'une section de tribunal. Le président rend une

ordonnance autorisant la saisie si la créance lui paraît sérieuse dans son principe sans que le créancier ait à justifier d'un titre exécutoire.

Art.168. Ordonnance de saisie
L'ordonnance fixe la somme pour laquelle la saisie est autorisée. Elle assujettit le créancier à justifier au préalable d'une solvabilité suffisante ou d'une caution pour garantir les dommages intérêts éventuellement encourus par le saisissant.
Elle doit fixer aux créanciers un délai dans lequel il devra saisir le tribunal compétent du fonds de sa demande, sous peine de nullité de la saisie.

Art.169. Formes de la saisie
Il est procédé à la saisie conservatoire dans les formes prescrites ci-dessous pour la saisie exécution.

Sous-section D : Les effets de la saisie conservatoire

Art.170 . Interdiction d'appareillage
La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte au droit du propriétaire. Elle empêche le départ du navire. A cet effet, l'Agence Nationale des Affaires
Maritimes doit refuser l'autorisation de départ du navire et retenir les documents de bord. L'huissier qui a procédé à la saisie établit un gardien à bord.

Art.171. Libération du navire contre caution
Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de première instance peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une caution fixée par le président en fonction du montant de la créance, des frais et accessoires.
Le président fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances.
Si, à l'expiration du délai fixé, le navire saisi n'a pas rejoint ce port, la caution est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par une police sur corps.

Art.172. Validité du procès-verbal de la saisie
Il est opposable aux tiers à compter de la date de son inscription sur le registre des hypothèques.
La vente du navire n'est opposable aux créanciers ayant procédé à une saisie conservatoire qu'après inscription sur la fiche matricule.

Art.173. Droit d'appel
L'ordonnance qui autorise ou refuse la saisie est susceptible d'appel. La saisie ordonnée est exécutoire nonobstant appel.

Art.174. Saisie abusive
Le créancier saisissant par la décision de mainlevée doit supporter les conséquences dommageables de son initiative notamment les frais de mainlevée et le manque à gagner dû à l'immobilisation du navire.

Chapitre 3 : Contrat d'affrètement

Section 1 : Les règles générales pour tout affrètement

Art.635. Définition
Par un contrat d'affrètement, le fréteur s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affréteur, moyennant le paiement d'un fret, en vue de son exploitation commerciale.
Il en est trois (3) variétés :

- l'affrètement coque nue ;
- l'affrètement à temps ;
- l'affrètement au voyage.

Art.636. Preuve et conditions d'affrètement
Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat ou, à défaut, par les dispositions du présent titre.
L'affrètement est matérialisé par une charte-partie qui énonce les engagements du fréteur et de l'affréteur.
Le fréteur a, pour le paiement de son fret, un privilège sur les marchandises chargées à bord du navire affrété, dans la mesure du fret encore dû au titre du contrat conclu pour leur transport.

Art.637. Loi applicable
Le contrat d'affrètement conclu en Union des Comores est régi par la loi du pavillon du navire affrété ou par la loi du lieu d'exécution du contrat sauf convention contraire des parties.
Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de jauge brute de moins de vingt-cinq (25).

Art.638. Délai de prescription
La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est de deux ans à compter :
- de la date du débarquement complet de la marchandise, ou de l'événement qui a mis fin au voyage, en cas d'affrètement au voyage ;
- de l'expiration de la durée du contrat ou de l'interruption définitive de son exécution en cas d'affrètement à temps ou « coque nue » ;
- pour le sous-affrètement, dans les conditions réglées ci-dessus selon le sous affrètement est au voyage ou à temps ».
- La prescription peut être interrompue ou suspendue conformément au droit commun.

Art.639 Visa de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes
Une copie de toute charte-partie concernant un navire ou un affréteur de nationalité comorien doit être déposée auprès de l'Agence Nationales des Affaires Maritimes. Elle ne peut être communiquée aux tiers sans le consentement de l'une des parties.
Mention de l'affrètement doit être portée au fichier central de la flotte, dont extrait peut être librement délivré.
Cette mention doit préciser l'identité, la nationalité et le domicile ou siège social du fréteur et de l'affréteur, le nom du navire, la nature et la durée de l'affrètement.
Par le fait et du jour de cette inscription, la charte-partie correspondante est opposable aux tiers, notamment aux créanciers, assureurs ou acquéreurs du navire.

Art.640. Vente d'un navire affrété
La vente d'un navire affrété doit être notifiée à l'affréteur. Celui-ci peut opter, dans les trente (30) jours suivant la notification, entre la résiliation ou le maintien de l'affrètement.

Art.641. Droits de visa et de délivrance
Le visa des chartes-parties et la délivrance des copies mentionnées à l'article 656 sont soumis aux dispositions de l'article 103.

Section 2 : Affrètement au voyage

Art.642. Définition
Par affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, tout ou partie d'un navire armé en bon état de navigabilité armé et

équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie et à le maintenir dans cet état, pendant la durée du contrat.

Art.643. Contenu de la charte-partie
Pour l'affrètement à voyage, la charte-partie doit énoncer :
- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- l'importance de la cargaison et, s'il y a lieu, sa nature ;
- les lieux de chargement et de déchargement ;
- l'époque du chargement ;
- les délais alloués pour le chargement et le déchargement ;
- le forfait de fret.

Art.644. Obligations du fréteur
Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.
Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire affrété.

Art.645. Obligations de l'affréteur
L'affréteur doit accomplir le chargement ou le déchargement du navire durant les délais de staries ou jours de planche prévus par la charte partie.
En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit une indemnité au fréteur.
Cette indemnité dite de surestaries est considérée comme un supplément du fret.

Art.646. Cas de force majeure
S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages intérêts à raison du retard.
Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure survient pendant le voyage.

Art.647. Délai de prescription
Les actions nées de l'affrètement au voyage se prescrivent par un (1) an. Le délai court depuis le débarquement de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage.

Section 3 : Affrètement à temps

Art.648. Définition
Par affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur pour un temps défini un navire en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie et à le maintenir dans cet état, pendant la durée du contrat.

Art.649. contenu de la charte-partie
La charte-partie doit énoncer :
Les éléments d'individualisation du navire ; les noms du fréteur et de l'affréteur ; le nom du capitaine ; le montant du fret ; la durée du contrat.

Art.650. Obligation du fréteur
Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations. Il conserve la gestion nautique du navire.

Art.651. Obligation de l'affréteur

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.
Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à la charge de l'affréteur.

Art.652. Pouvoirs de l'affréteur sur le capitaine
Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

Art.653. Paiement du fret
Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat. Il est payable par mensualité et d'avance. Il n'est pas acquis à tout événement.

Art.654. Suspension du fret
Le fret n'est pas dû pour les périodes excédant vingt-quatre (24) heures durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable par l'effet d'un événement imputable au fréteur ou par suite d'un arrêt de puissance nationale ou étrangère.
Dans les cas d'interruption définitive et de suspension, les calculs se font par jour. Toute journée commencée est due.

Art.655. Délai de prescription
Les actions nées du contrat d'affrètement à temps se prescrivent par un (1) an.
Le délai court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution.

Section 4 : Affrètement coque nue

Définition
Par affrètement « coque nue », le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, un navire déterminé en bon état de navigabilité, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplet.

Art.656. Contenu de la charte-partie
Le contrat doit préciser :
1) les éléments d'individualisation du navire ;
2) les noms du propriétaire, du fréteur et de l'affréteur, ainsi que leur nationalité ;
3) la durée du contrat ;
4) la date et le lieu auxquels celui-ci commencera à prendre effet ;
5) le montant du fret appelé loyer dans cette variété d'affrètement.
Le contrat doit être annexé un état descriptif du navire, de ses agrès, apparaux et annexes.

Art.657. Obligation du fréteur
L'affréteur garantit le fréteur contre tout recours des tiers consécutifs à l'exploitation du navire.

Section 5: Sous-affrètement

Art.658. Définition
L'affréteur peut sous-fréter le navire en cédant les droits qu'il tient du contrat d'affrètement si ce dernier ne le lui interdit pas ou l'utiliser à des transports sous connaissement.
Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Art.659. Action directe en paiement du fret
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. Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.
Section 6: Le louage de navires et engins non destinés au transport de marchandises

Art.660. Application des règles du droit civil
Le louage de chalands, allège, mahonnes, citernes, grues flottantes et autres engins de servitude des ports maritimes, est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles et par la convention des parties.
Les mêmes règles sont applicables au louage de tous bâtiments flottants non destinés à la navigation maritime.

Art.661. Navires à des fins autres que le transport de marchandises
Le louage des navires destinés au transport de passagers, à la navigation de plaisance, au remorquage, au sauvetage, à des usages scientifiques, à la pose des câbles et, plus généralement, à des fins autres que le transport de marchandises, sera soumis, à défaut de conventions spéciales des parties, aux dispositions du présent code concernant l'affrètement à temps ou coque nue des navires de charge complétées par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles.

Chapitre 4 : Contrat de transport de marchandises par mer

Section 1 : Dispositions générales, champ d'application

Art.662. Champ d'application général
Par le contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre, et le chargeur à en payer le fret.
Le contrat qui implique outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer que dans la mesure où il se rapporte à la partie maritime du transport.
Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transports effectués au départ et/ou à destination d'un port de l'Union des Comores. Elles s'appliquent également depuis la prise en charge jusqu'à la livraison de la marchandise
Les dispositions du présent chapitre découlent de celles de la Convention de
Hambourg, 1978, sur le transport de marchandises par mer, à laquelle il est fait référence et qui est appliquée à titre supplétif.

Art.663. Application
Les dispositions du présent titre s'appliquent :
- entre tous les intéressés au transport maritime, en l'absence de charte-partie ;
- dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie. En cas de divergence entre la charte-partie préalable d'un navire affrété et le connaissement émis en exécution de cette charte-partie, la préférence est donnée aux stipulations de la charte-partie dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur.
Dans les rapports entre le transporteur et le chargeur, seul le connaissement fait foi à moins qu'il ne se réfère expressément à la charte-partie préalable et en donne copie.

Art.664. Début et fin du contrat de transport maritime
Sauf convention contraire, le contrat de transport maritime comprend les opérations qui précèdent le chargement, depuis la prise en charge des marchandises par le transporteur, le transport par navire et les opérations qui suivent le déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires.

Les règles du droit maritime nationales et internationales s'appliquent à l'ensemble de ces opérations.

Section 2 : Les documents de transport

Art.665. Connaissement
Hormis le cas de transport sous charte-partie, le transporteur ou son représentant est tenu de délivrer un connaissement au chargeur qui en fait la demande.
Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes : la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification. Une déclaration expresse les cas échéants du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telle que ces indications ont été fournies par le chargeur ;
1. l'état apparent des marchandises ;
2. le nom et l'établissement principal du transporteur ;
3. le nom du chargeur ;
4. le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur ;
5. le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement ;
6. le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer ;
7. le nombre d'exemplaires originaux du connaissement s'il en existe plusieurs ;
8. le lieu d'émission du connaissement ;
9. la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom ;
10. le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ;
11. la mention des causes de nullité au préjudice du chargeur ou du destinataire ;
12. l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée ;
13. la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties ; et
14. la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord.

Section 3 : Exécution du contrat

Art.667. Transport et livraison des marchandises
Le transporteur, dans les conditions prévues par les présentes dispositions, conformément aux clauses du contrat de transport et en contrepartie du paiement d'un fret, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

Art.668. Obligations particulières
1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au désarrimage, au déchargement et à la livraison des marchandises.
2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du présent texte traitant des obligations et de la responsabilité du transporteur pour pertes, dommages ou retard et des obligations du chargeur envers le transporteur, les parties peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage, le désarrimage ou le déchargement des marchandises seront exécutés par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

Art.669. Obligations particulières applicables au voyage par mer
Le transporteur est tenu avant et au début du voyage, de faire diligence pour :
1. mettre et conserver le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;

2. armer, équiper et approvisionner convenablement le navire ;
3. approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, y compris les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriées et en bon état, pour leurs réception, transport et conservation.

Il doit aux marchandises les soins ordinaires, conformément à la convention des parties ou à l'usage du port de chargement.

Art.670. Marchandises en pontée
1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport :
(a) est exigé par la loi ;
(b) s'effectue dans ou sur des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ; ou
(c) est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce en question ;
(d) a été fait en accord avec le chargeur.
2. Les dispositions présentes relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises, ou du retard de leur livraison, qui résulte des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa a) c) ou d) du paragraphe 1 du présent article.
3. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises sont transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention sur le document de transport ou le document électronique de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur a la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire qui est détenteur de bonne foi du document de transport ou du document électronique de transport.
4. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de leur livraison qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense.
5. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.
6. S'il est expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

Art.671. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses
Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes ou les biens ou pour l'environnement :
a. Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant que l'expéditeur ne les remette à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce défaut d'information ; et
b. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques

qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

Art.672. Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer
Nonobstant les articles 667 à 669, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.
En cas de faillite ou de liquidation judiciaire des chargeurs ou réceptionnaires avant l'expiration de la quinzaine, le transporteur maritime est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Art.674. Prescription
Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu du présent code est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.
Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.
Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

Section 4 : Responsabilité du transporteur de marchandises

Art.675. Durée de la responsabilité
La responsabilité du transporteur couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde depuis le port de chargement jusqu'au port de déchargement.

Art.676. Responsabilité en cas de dommage subis par la marchandise pendant la garde du transporteur
Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte ou le dommage ou le retard est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Art.677. Irresponsabilité de l'armateur en cas de pertes d'animaux
En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport.

Art.678. Irresponsabilité de l'armateur en cas de perte résultant des mesures prises pour sauver des vies humaines
Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison d'une marchandise résulte de mesures prises pour sauver des vies humaines ou des biens en mer.

Art.679. Interdiction de transporter de marchandises en pontée
Le transporteur n'est autorisé à transporter des marchandises en pontée que si
ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages considérés ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur. Lorsque ces conditions sont remplies, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui résultent uniquement du fait que la marchandise a été chargée en pontée.

Art.680. Responsabilité du transporteur pour les fautes commises par les transporteurs substitués
Le transporteur est responsable des fautes et négligences commises par les transporteurs qu'il s'est substitué pour tout ou partie de l'exécution du contrat de transport, dans les mêmes conditions que s'il avait lui-même effectué le transport.

Art.681 Limitation de la responsabilité du transporteur en cas de perte ou dommage subi par la marchandise
En cas de perte ou dommage subi par les marchandises transportées, la responsabilité du transporteur est limitée, par colis, ou autre unité de chargement, ou par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, au montant prévu par la Convention de Hambourg de 1978 sur le transport de marchandises par mer.
En cas de retard à la livraison, la responsabilité du transporteur est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises retardées, sans que cette somme excède le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport des marchandises chargées à bord du navire.
Le transporteur, ses préposés ou ses mandataires ne peuvent se prévaloir de la limitation prévue au présent article, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison de la marchandise résulte d'un acte ou d'une omission qu'ils ont commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard, en résulterait probablement.

TITRE II : ENTREE EN VIGUEUR

Art.1068 : Modalités d'applications
Les modalités d'applications du présent code seront fixées par voie réglementaire.

Art.1069 Art. 1070 :
Toutes les dispositions législatives et réglementaires, antérieurs contraires à la présente loi sont abrogées.

Art.1070 Art. 1071 : Exécution et publication
La présente loi est exécutée comme loi de l'Union et est publiée au journal officiel.

BIBLIOGRAPHIE

I. **Traités, ouvrages et thèses**

BONNASSIES (P), SCAPEL (Ch), Traité de droit maritime, LGDJ, 2010 (réf. Principale).

CHAUVEAU (P), Traité de droit maritime, Litec, 1958.

MESTRE (J), PUTMAN (E), BILLIAU (M), Traité de droit civil. Droit commun des suretés réelles, LGDJ, 1996.

RIPERT (G), Traité de droit maritime, Tome III, Rousseau & Cie, 1953.

RODIERE (R), Traité de droit maritime, Tome II, Dalloz, 1978.

BEURIER (J-P), CHAUMETTE (P), HESSE (Ph), MESNARD (A-H), NDENDE (M), PROUTIERE-MAULION (G), RENZENTHEL (R), TASSEL (Y), Droits maritimes, Dalloz Action, 2ème éd., 2009.

BON-GARCIN (I), BERNADET (M), REINHARD (Y), Droits des transports, Précis Dalloz, 2ème éd., 2010.

CORNU (G), Vocabulaire juridique, 8ème éd., Quadrige, 2007.

DELEBECQUE (Ph), Droit maritime, précis Dalloz, 2014 (réf. Principale).

DELEBECQUE (Ph), SMILER (Ph), Droit civil, Les suretés, La publicité foncière, Précis Dalloz, 4ème éd. 2004.

DU PONTAVICE (E), Le statut du navire, Litec, 1967.

DU PONTAVICE (E), CORDIER (P), Transports maritimes et affrètements, Delmas, 2ème éd., 1990.

GRIMALDI (C), Quasi-engagement et engagement en droit privé, Defrénois, 2006.

HOU (W), La liberté contractuelle en droit de transport maritime de marchandise, PUAM, 2013, Préf. DELEBECQUE Ph.

LEFEBVRE (G), L'obligation de navigabilité et le transport sous connaissement, Les cahiers de droit, 1990.

LEGEAIS (D), Suretés et garanties de crédit, LGDJ, 4ème éd., 2004.

MOLFESSIS (N), Requiem pour la faute nautique », in Mélange BONASSIES, éd. Moreaux, 2001.

MONTAS (A), Droit maritime, Vuiber, 2012.

OILLEAU (K), Le crédit tiré du navire, PUAM, 2010.

PAULIN (Ch), Droits des transports, Litec, 2005.

PESTEL-DEBORD (P.), GARO (Ph.), La saisie conservatoire de navires, Pratic Export 1994.

PESTEL-DEBORD (P), BAUNAUD (J), L'agent consignataire de navires en France, Aspects économiques et juridiques, L'antenne transport, éd., 1983.

REMOND-GOUILLOUD (M), Droit maritime, Pédone, 2ème éd., 1993.

RODIERE (R), DU PONTAVICE (E), Droit maritime, Précis Dalloz, 12ème éd., 1997.

SABADIE (B), L'affrètement d'espace, PUAM, 2004, Préf. TASSEL. Y.

AZEBAZE (S), Le contrat d'affrètement maritime : évolutions et perspectives, thèse Paris1, 2009.

DELEBECQUE (Ph), Les clauses allégeant les obligations dans les contrats, thèse Aix-Marseille, 1981.

FARHANA (F), Le commissionnaire de transport en droit comparé, thèse Aix-Marseille, 2001.

GARRON (R), La responsabilité du capitaine, thèse Aix-en-Provence, 1966.

MESA (R), Les fautes lucratives en droit privé, thèse Boulogne, 2006.

NDENDE (M), Les armements d'Etat et leur participation au transport maritime, thèse Brest, 1992.

ROSTAIN (G), Le remorquage, thèse, Paris II, 1983.

TCHENDJOU (M), Les applications contemporaines de la stipulation pour autrui, thèse Paris I, 1995.

TRACOL (P), Le renouveau de la copropriété de navire, thèse Nantes, 2000.

SCAPEL (Ch), Le domaine de la limitation légale de responsabilité du transporteur maritime, thèse, Aix-en-Provence, 1973.

II. **Etudes, articles et revues**

Agence Française de Développement (AFD), Etude sur la desserte maritime de l'Océan indien, 2009.

Banque mondiale, Comores-vue d'ensemble, 2013

Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), Etude sur les transports maritimes, 2013.

Comité Maritime international (CMI), Règles du CMI pour le connaissement électronique, 29 juin 1990.

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, Mission de la flotte de commerce sous pavillon français, 2015.

ARRADON (F), « Loi française et contrats maritimes », Gazette CAMP, n° 10.

BARRIERE (F), « La fiducie, commentaire de la loi du 19 février 2007», Bull. Joly Sociétés, 2007, n° 20.

BAUNAUD (J), « Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français », DMF 2001.1041.

BONASSIES (P), « La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers », DMF 1980. 131.

BONASSIES (P), « Les surestaries en matière de transport de produits pétroliers », in Le transport de produits pétroliers par mer, IMTM 2004.

CACHARD (O), « Aspects procéduraux des litiges relatifs à la construction navale »: Jonction et intervention volontaire ou forcée, 18ème congrès de l'arbitrage maritime international, 13-18 mai 2012.

DELEBECQUE (Ph), « JCI Transport, vis hypothèque maritime », fasc 1095, n° 8 ; JO déb. Ass. Nat. 15 déc. 1966, p. 5531.

DU PONTAVICE (E), « Le développement des autres garanties du crédit maritime », in Le centenaire de l'hypothèque maritime en France, Rencontre internationale des 12 et 13 décembre 1974 organisée par l'AFDM et le crédit naval-CMAF, vol.2, p. 75.

CADIET (H) et BRAJEUX (G), « La procédure de saisie conservatoire de navires entre droit commun et règles applicables », DMF 1998. 995.

JMM, « Une formule qui se développe dans le financement maritime : le crédit-bail, affrètement coque-nue avec promesse de vente », 2 avril. 1970, p. 783.

LAFFOUCRIERE (F), « La responsabilité civile du pilote », DMF 2008. 595.

ODIER Françoise, « Les aspects juridiques nouveaux du remorquage », JMM 1985. 2075.

PAPE (M) et DOLL (R-H), « Nature juridique du contrat de leasing pour les navires », DMF, 1973, p. 378 et 451.

RACINE (J-B), « Le retard dans le transport maritime », RTD com. 2003. 223, spéc. n°, 42 et s.

TASSEL (Y) et SABADIE (B), « exploitation du navire : affrètement à temps - affrètement coque-nue - sous-affrètement - contrat de tonnage -contrat d'affrètement d'espace », JCI Transport, fasc 1225, n° 67 et s.

THOMAS (J-P), « La nouvelle police française corps de navire », Gazette CAMP, n° 23.

III. **Législations**

1. Conventions internationales

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement « Règles de la Haye ».

Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer « Règles de Hambourg 31 mars 1978 ».

Convention des Nations-Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer « Règles de Rotterdam ».

Convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Convention internationale du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer.

Convention des Nations-Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (Montego Bay).

Convention des Nations-Unies du 7 février 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires.

Protocole du 23 février 1968 portant modification de la convention de Bruxelles « Règles de Visby ».

Protocole du 21 décembre 1979 portant modification de la convention de Bruxelles telle qu'amendée par le protocole de 1968 « Protocole DTS 1979 ».

Protocole du 2 mai 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

2. Lois et décrets français

Code des transports

Code des assurances

Code des douanes

Code civil

Décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Décret du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiment de mer.
Loi du 3 janvier 1967 sur le statut du navire et autre bâtiment de mer.
Loi du 26 juin 1987 modifiant la loi du 3 janvier 1967 sur le statut du navire et autre bâtiment de mer.

3. Lois et décrets comoriens

Code de la marine marchande comorienne (CMMC).
Décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.
Loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.
Loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires et autres bâtiments de mer.
Loi n° 82-005/AF du 6 mai 1982 relative à la délimitation des zones maritimes de la République Fédérale Islamique des Comores.
Loi N°82-015/ relative à l'activité des Navires de pêche étrangers dans les zones maritimes Comoriennes.
Loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.
Acte uniforme de l'OHADA sur le droit commercial.

INDEX ALPHABETIQUE

(Les chiffres renvoient aux numéros de pages)

A

Acquisition et perte de la nationalité 40
Affrètement à temps 278
Affrètement à temps et les arrêts *Ann Bewa et Fatima* 177
Affrètement au voyage 281
Affrètement coque-nue 274
Agent commercial de l'armateur 245
Agents de l'armement 230
Apériteur 361
Armateur 179
Armement à la pêche en droit comorien 145
Armement à la pêche en droit français 142
Armement au commerce 149
Arrimage 325
Arrimage en pontée 325
Assiette de l'hypothèque 100
Assiette des privilèges 112
Assurance de responsabilité 377
Assurance des navires 359
Assurance sur facultés 369
Assurances maritimes 358
Avantages du crédit-bail 91

B

Bénéficiaire de l'assurance sur facultés 370

C

Calcul des staries 284
Capitaine 230
Cas exceptés 353
Chargement 324
Clauses de non-responsabilité 287
Clauses limitatives de responsabilité. 288
Co-armement : Un phénomène d'ordre économique. 174
Code des transports 310
Code maritime comorien (CMC) 310
Commissionnaire de transport maritime 263
Commissionnaire en douane 266
Composition de l'équipage 34
Conclusion du contrat d'affrètement à temps 279
Conclusion du contrat d'affrètement coque-nue 275
Conclusion du contrat d'assurance sur corps 361
Conclusion du contrat d'assurance sur facultés 370
Conclusion du contrat de transport maritime (droit français) 311
Condition de propriété 34
Connaissement 312
Connaissement à ordre 313
Connaissement à personne dénommée 314
Connaissement au porteur 314
Connaissement électronique 317
Conséquences de la publicité 76
Consignataire de la cargaison 259
Consignataire du navire 243
Constatation des dommages 376
Constitution d'un fonds de limitation 193
Constitution de l'hypothèque maritime 93
Constitution de la copropriété du navire 151
Construction au forfait ou à l'entreprise 54
Construction du navire 53
Construction par économie 54
Contrat d'affrètement 272
Contrat d'assurance garantie « franc d'avaries particulières sauf…. » (FAP sauf….). 375
Contrat de pilotage 205
Contrat de transport maritime de marchandise 299
Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes 187
Convention de Genève sur les conditions d'immatriculation des navires 31
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay 30
Convention des Nations-Unis sur le transport par mer « les règles de Hambourg du 31 mars 1978 304
Convention des Nation-Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (règles de Rotterdam ... 306
Convention internationale du 25 août 1924 « règles de la Haye ». 300
Copropriétaires gérants 163
Copropriétaires non-gérants 163
Courtier maritime 256
Courtiers 255
Courtiers d'affrètement 257
Couverture de la responsabilité civile des armateurs par les clubs de protection et d'indemnité (P & I clubs) 380
Créances autorisant la saisie 119
Créances de responsabilité 109
Créances fiscales et parafiscales 108
Crédit-bail affrètement coque-nue 89
Crédit-bail du navire 63

D

Déchargement. 328
Définition du navire 25
Définition et extension de la notion du navire 18
Délai du transport 327
Délaissement 369
Délimitation des espaces maritimes 11
Déplacement des marchandises 326
Description de l'activité maritime comorienne. 12
Différentes attributions du capitaine 233
Dispositions du droit communautaire pour d'octroi de la nationalité du navire 33
Dispositions du droit français pour l'octroi de la nationalité du navire 33
Dissolution et liquidation de la copropriété 153
Domaine de la responsabilité de plein droit 352
Droit de préférence 104
Droit de suite 105
Droit du créancier à la conservation du gage 102
Droits des créanciers privilégiés 113

E

Effet de la constitution du fonds 195
Effets de l'hypothèque 102
Effets de la saisie 127
Effets du prêt à la grosse 80
Emanation de l'Etat 168
Entreprises de manutention 209
Entreprises de remorquage 222
Enumération des privilèges 107
Etat armateur 165
Etat personne morale de droit public 166
Exploitation des navires par des groupements privés. 149
Exploitation des navires par des groupements privés (en droit français) 150
Extinction des privilèges 115

F

Fiducie 84
Fonctions du connaissement 314
Fonctions et conditions du prêt à la grosse 79
Formation du contrat de vente de navire 65
Forme du contrat de construction navale 55
Formes du connaissement 313
Frais de justice 108
Fret payable à destination 335

G

Garanties de paiement du fret. 335
Gestion de la copropriété 152

H

Hypothèque maritime 92

I

Individualisation du navire 26
Introduction générale 8

L

Lease back *(cession-bail* 82
Lettre de transport maritime (LTM 316
Limitation de responsabilité de l'armateur 184
Limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention 215
Limitation de responsabilité du commissionnaire 265
Limitation légale de responsabilité du transporteur ... 355
Livraison (délivrance). 328
Livraison sans connaissement 329
Loi du 18 juin 1966 309
Loi française du 2 avril 1936 308

M

Marchandises dangereuses 342
Mise à bord des marchandises 324
Modalités et procédure de francisation 39
Modes d'acquisition de la propriété 52
Mutation en douane 74

N

Nationalité du navire et loi applicable 41
Nationalité ou pavillon du navire 29
Nature juridique de la copropriété 154
Nature juridique du contrat de remorquage 224
Navigabilité nautique et commerciale du navire 322
Navire et aptitude à affronter les risques de la mer 23
Navire et autonomie de conduite 24
Navire et dimension 20
Navire et eaux maritimes 22
Navire, engin flottant 21
Navire, objet mobilier 19
Nom du navire 26

O

Objet susceptible d'hypothèque 94
Obligation de délivrance 57
Obligation de garantie 58
Obligation de l'acheteur 69
Obligation de l'affréteur au voyage 283
Obligation de livraison et de conformité 67
Obligation du destinataire 337, 338
Obligations de l'affréteur 276

Obligations de l'affréteur à temps 280
Obligations de l'armateur 60
Obligations de l'assuré sur corps 362
Obligations de l'assuré sur facultés 371
Obligations de l'assureur sur corps 365
Obligations de l'assureur sur facultés 373
Obligations des quirataires 157
Obligations du chargeur 330
Obligations du constructeur 57
Obligations du fréteur 276
Obligations du fréteur à temps 279
Obligations du fréteur au voyage 282
Obligations du transporteur 321
Obligations du vendeur 66
Opérateur économique agrée (OEA) 267

P

Paiement de la prime d'assurance 362
Paiement du fret 332
Paiement du fret. 334
Pavillons bis français. Immatriculation aux Terres australes et antarctiques, le « pavillon des Kerguelen 37
Pavillons bis ou pavillons de libre immatriculation 36
Pilote 203
Port d'attache 28
Port de Moroni 12
Port de Mutsamudu 13
Présentation générale du crédit-bail 87
Prêt à la grosse aventure 78
Prise en charge 323
Privilèges de premier rang 107
Privilèges de second rang 111
Privilèges maritimes 106
Procédure de constitution du fonds 194
Procédure de la saisie conservatoire 123
Procédure de saisie-exécution 131
Procédure de vente des biens saisis 133
Protocole du 2 mai 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes 191
Protocole du 21 décembre 1979 303
Protocole du 23 février 1968 (règles de Visby) 302
Publicité de l'hypothèque 98
Publicité de la vente 70
Publicité du statut du navire 71
Purge des hypothèques 105

R

Réassurance 361
Régime applicable à l'armateur non-propriétaire 182
Régime juridique applicable entre l'Etat et le propriétaire du navire réquisitionné ou affrété 166
Régime juridique des parts de copropriété 156
Registre international français (RIF 38
Règlement d'avaries 368
Règlement de l'indemnité d'assurance 368
Remise de la marchandise 331
Remorquage d'engin inerte 225
Remorquage en haute mer 228
Remorquage portuaire 227
Réquisition de navire par l'Etat 164
Réserves du transporteur 323
Responsabilité civile du capitaine 240
Responsabilité de l'agent commercial 245
Responsabilité de l'entrepreneur de manutention 214
Responsabilité de plein droit (droit français 350
Responsabilité des entreprises de remorquage 223
Responsabilité du capitaine 239
Responsabilité du commissionnaire de transport 264
Responsabilité du consignataire 244
Responsabilité du consignataire de la cargaison 260
Responsabilité du fréteur au voyage 286
Responsabilité du pilote 206
Responsabilité du transitaire 262
Responsabilité du transporteur 350
Responsabilité environnementale du capitaine 242
Responsabilité pénale du capitaine 241
Responsabilités (affrètement à temps 280
Responsabilités (affrètement coque-nue) 277
Risques couverts (assurance sur facultés) 373
Risques exclus (assurance sur corps) 367
Risques exclus (assurance sur facultés) 374
Risques garantis (assurance sur corps 366
Route à suivre 326

S

Saisie conservatoire du navire 118
Saisie-exécution 131
Ship planner 246
Sincérité des déclarations 331
Situation générale des Comores 10
Situations de non-propriétaire armateur 180
Soins à la cargaison 327
Souscripteur de l'assurance sur facultés 370
Staries 284
Statut des copropriétaires 156
Subrécargue 258
Surestaries. 284

T

Tonnage ou jauge du navire 27
Transfert de la qualité d'armateur 176
Transitaire 261
Types de pêches pratiquées En France 143

V

Vente du navire 64

TABLE DES MATIERES

Remerciements ***4***

Dédicace ***5***

Principales abréviations ***6***

Introduction générale ***8***

Partie 1. Le Statut du navire **16**

Chapitre 1. Détermination et individualisation du navire 17

Section 1 : Définition et extension de la notion du navire 18

§ 1 Recherche d'une définition 19

A. Navire, objet mobilier 19

B. Navire et dimension 20

C. Navire, engin flottant 21

D. Navire et eaux maritimes 22

E. Navire et aptitude à affronter les risques de la mer 23

F. Navire et autonomie de conduite 24

§ 2 Individualisation du navire 26

A) Nom du navire 26

B) Tonnage ou jauge du navire 27

C) Port d'attache 28

D) Nationalité ou pavillon du navire 29

(1) Textes conventionnels 29

a) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay) 30

b) Convention des Nations-Unies sur les conditions d'immatriculation des navires .. 31

c) Dispositions du droit communautaire pour d'octroi de la nationalité du navire 33

(2) Dispositions du droit français pour l'octroi de la nationalité du navire 33

a) Composition de l'équipage. 34

b) Condition de propriété 34

(3) Pavillons bis ou pavillons de libre immatriculation 36

(4) Modalités et procédure de francisation 39

§2 bis. Individualisation du navire en droit comorien 43

A. Nom 44

B. Port d'attache 44

C. Jaugeage ou Tonnage 44

D. Numéro d'identification de l'OMI 45

E. Signal distinctif 45

F. MMSI (Maritime Mobile Service Identity). 46

G. Nationalité du navire 46

(1) Enregistrement. 49

(2) Publication 50

(3) Radiation au registre d'immatriculation 50

(4) Analyse. 51

Chapitre 2. Propriété du navire 52

Section 1 : Modes d'acquisition de la propriété 52

§ 1 Construction du navire 53

A) Types de construction 53

(1) Construction par économie 54

(2) Construction au forfait ou à l'entreprise 54

B) Analyse du contrat 55

(1) Forme du contrat de construction navale 55

(2) Obligations 56

a) Obligations du constructeur 57

b) Obligations de l'armateur 60
(3) Réparation et contentieux. 61
§ 2 Crédit-bail du navire 63
§ 3 Vente du navire 64
A) Formation du contrat de vente de navire 65
B) Obligations des parties 66
(1) Obligations du vendeur 66
a) Obligation de livraison et de conformité 67
b) Obligation de garantie. 68
(2) Obligation de l'acheteur 69
a) Paiement du prix. 69
b) Prise de livraison 70
Section 2 : Publicité du statut du navire 71
§ 1 Ecrit 72
§ 2 Registre et fichiers 72
§ 3 Inscription et acte de francisation 73
§ 4 Mutation en douane 74
§ 5 Nature de la publicité 75
§ 6 Conséquences de la publicité 76
Chapitre 3. Navire, élément de patrimoine et de sureté 77
Section 1 . Crédit du navire et ses nouvelles formes 78
§ 1 Prêt à la grosse aventure 78
A) Fonctions et conditions du prêt à la grosse 79
B) Effets du prêt à la grosse 80
§ 2 Nouvelles formes de crédit 81
A) Lease back (cession-bail) 82
B) Fiducie 84
C) Crédit-bail 86
(1) Présentation générale du crédit-bail 87
(2) Avantages du crédit-bail 91
Section 2 : Suretés maritimes 92
§ 1 Hypothèque maritime 92
A) Constitution de l'hypothèque maritime 93
(1) Conditions de fond 94
a) Objet susceptible d'hypothèque 94
b) Nationalité du navire 95
c) Constituant 96
(2) Conditions de forme 97
B) Effets de l'hypothèque 102
(1) Droit du créancier à la conservation du gage 102
(2) Droit de préférence 104
(3) Droit de suite 105
§ 2 Privilèges maritimes 106
A) Enumération des privilèges 107
(1) Privilèges de premier rang 107
(2) Privilèges de second rang 111
B) Exercice des privilèges 112
(1) Assiette des privilèges 112
(2) Droits des créanciers privilégiés 113
a) Droit de préférence 114
b) Droit de suite 115
(3) Extinction des privilèges 115
a) Vente du navire 117
b) Autres causes d'extinction 117
Section 3 : Droits des créanciers sur le patrimoine de l'armateur 118
§ 1 Saisie conservatoire du navire 118
A) Saisie conservatoire en droit international 119

(1) Créances autorisant la saisie ... 119
(2) Navire, objet de la saisie ... 121
(3) Procédure de la saisie conservatoire ... 123
(4) Effets de la saisie ... 123
B) Saisie conservatoire en droit français ... 124
(1) Créances autorisant la saisie ... 124
(2) Navire, objet de la saisie ... 124
(3) Procédure ... 126
(4) Effets de la saisie ... 127
C) Saisie conservatoire en droit comorien ... 128
(1) Créances autorisant la saisie ... 128
(2) Navire, objet de la saisie ... 129
(3) Procédure ... 129
(4) Effets de la saisie ... 130
§ 2 Saisie-exécution ... 131
A) Saisie-exécution en droit français ... 131
(1) Procédure de saisie-exécution ... 131
(2) Procédure de vente des biens saisis ... 133
(3) Paiement et distribution du prix ... 133
B) Saisie-exécution en droit comorien ... 135
(1) Procédure de saisie ... 135
(2) Procédure de vente ... 137
(3) Paiement et distribution du prix ... 138

Conclusion de la première partie ... 139

Partie 2. L'exploitation du navire ... 141
Chapitre 1. Formes juridiques de l'exploitation du navire ... 142
Section 1 : Armement à la pêche ... 142
§ 1 Armement à la pêche en droit français ... 142
§ 2 Armement à la pêche en droit comorien ... 145
Section 2 : Armement au commerce ... 149
§ 1 Exploitation des navires par des groupements privés ... 149
A) Exploitation des navires par des groupements privés (en droit français) ... 150
(1) Statut de la copropriété ... 151
a) Constitution de la copropriété du navire ... 151
b) Fonctionnement ... 151
c) Gestion de la copropriété ... 152
d) Dissolution et liquidation de la copropriété ... 153
e) Nature juridique de la copropriété ... 154
(2) Statut des copropriétaires ... 156
a) Régime juridique des parts de copropriété ... 156
b) Copropriétaires et dettes de la copropriété ... 157
B) Exploitation des navires par des groupements privés (en droit comorien) ... 159
(1) Statut de la copropriété de navire ... 160
a) Cession et hypothèque des quirats ... 160
b) Fonctionnement de la copropriété ... 161
c) Gestion de la copropriété ... 161
d) Dissolution de la copropriété ... 162
(2) Régime de la responsabilité des copropriétaires ... 163
a) Copropriétaires gérants ... 163
b) Copropriétaires non-gérants ... 163
§ 2 Exploitation des navires de commerce et l'Etat ... 164
A) Intervention de l'Etat (en droit français) ... 164
(1) Intervention directe de l'Etat (en droit français) ... 164
a) Réquisition de navire par l'Etat ... 164
b) Etat armateur ... 165
c) Etat personne morale de droit public ... 166

d) Régime juridique applicable entre l'Etat et le propriétaire du navire réquisitionné ou affrété 166
e) Emanation de l'Etat 168
(2) Intervention indirecte 169
B) Intervention de l'Etat (en droit comorien) 172
(1) Navigation réservée 172
§ 3 Exploitation commerciale des navires en commun 173
A) Co-armement : Un phénomène d'ordre économique 174
B) Co-armement et nature juridique 176
Chapitre 2. Personnel de l'exploitation du navire 178
Section 1 : Armateur 179
§ 1 Armateur non- propriétaire 179
A) Armateur non-propriétaire (droit français) 180
(1) Situations de non-propriétaire armateur 180
a) Situations de transfert total de la qualité d'armateur 180
b) Situations de transfert partiel de la qualité d'armateur 181
(2) Régime applicable à l'armateur non-propriétaire 182
B) Armateur non-propriétaire (droit comorien) 183
§ 2 Limitation de responsabilité de l'armateur 184
A) Limitation de responsabilité de l'armateur (droit international) 184
(1) Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer 184
a) Créances pouvant être limitées 185
b) Montants de limitation 186
(2) Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes 187
a) Créances soumises à la limitation 188
b) Montants de limitation 189
B) Limitation de responsabilité de l'armateur (droit français) 192
(1) Créances soumises à la limitation 192
(2) Règles de mise en œuvre de la limitation de responsabilité 193
C) Limitation de responsabilité (droit comorien) 199
(1) Créances soumises à la limitation de responsabilité 199
(2) Règles de mise en œuvre de la limitation de responsabilité 201
Section 2 : Auxiliaires du navire 203
§ 1 Pilote 203
A) Pilotage (droit français) 203
(1) Stations de pilotage 204
(2) Contrat de pilotage 205
(3) Responsabilité du pilote 206
B) Pilote (droit comorien) 207
(1) Services de pilotage 208
(2) Responsabilité du pilote 208
§ 2 Entreprises de manutention 209
A) Entrepreneur de manutention (droit français) 210
(1) Personnel des entreprises de manutention 210
a) Ouvriers dockers 210
b) Grutiers et portiqueurs 212
(2) Relations contractuelles 212
(3) Responsabilité de l'entrepreneur de manutention 214
B) Entrepreneur de manutention (droit comorien) 216
(1) Personnel des entreprises de manutention 218
(2) Relations contractuelles 218
(3) Responsabilité de l'entrepreneur de manutention 218
§ 3 Entreprises de remorquage 222
A) Entreprise de remorquage (droit français) 223
(1) Responsabilité des entreprises de remorquage 223

(2) Nature juridique du contrat de remorquage 224
(3) Remorquage d'engin inerte 225
B) Entreprise de remorquage (droit comorien) 227
(1) Responsabilité des entreprises de remorquage 227
(2) Nature juridique du contrat de remorquage 228
(3) Remorquage d'engins inertes 228
§ 4 Agents de l'armement 230
A) Agents de l'armement (droit français) 230
(1) Capitaine 230
a) Définition et évolution 231
b) Exigences professionnelles 232
c) Différentes attributions du capitaine 233
d) Responsabilité du capitaine 239
(2) Consignataire du navire 243
(3) Agent commercial de l'armateur 245
(4) Ship planner 246
B) Agent de l'armement (droit comorien) 248
(1) Capitaine 248
a) Conditions requises pour être capitaine 249
b) Fonctions du capitaine 250
c) Responsabilité du capitaine 252
(2) Consignataire du navire 253
a) Définitions et missions 253
b) Responsabilité du consignataire du navire 254
c) Analyse critique 254
§ 5 Courtiers 255
Section 3 : Auxiliaires de la marchandise 258
§ 1 Auxiliaires de la marchandise (droit français) 258
A) Subrécargue 258
B) Consignataire de la cargaison 259
(1) Rôle et obligations du consignataire de la cargaison 260
(2) Responsabilité du consignataire de la cargaison 260
C) Transitaire 261
D) Commissionnaire de transport maritime 263
E) Opérateur économique agrée (OEA) 267
§ 2 Auxiliaires de la marchandise (droit comorien) 268
A) Subrécargue 268
B) Consignataire de la cargaison 269
C) Transitaire 270
D) Commissionnaire de transport 271
Chapitre 3. Principales opérations de l'exploitation du navire 272
Section 1 : Contrat d'affrètement 272
§ 1 Principaux types d'affrètement (droit français) 274
A) Affrètement coque-nue 274
(1) Conclusion du contrat d'affrètement coque-nue 275
(2) Obligations du fréteur coque-nue 276
(3) Obligations de l'affréteur coque-nue 276
(4) Responsabilités (affrètement coque-nue) 277
B) Affrètement à temps 278
(1) Conclusion du contrat d'affrètement à temps 279
(2) Obligations du fréteur à temps 279
(3) Obligations de l'affréteur à temps 280
(4) Responsabilités (affrètement à temps) 280
C) Affrètement au voyage 281
(1) Obligations du fréteur au voyage 282
(2) Obligation de l'affréteur au voyage 283
(3) Staries et surestaries 284

(4) Responsabilité du fréteur au voyage 286
a) Clauses de non-responsabilité. 287
b) Clauses limitatives de responsabilité. 288
§ 2 Principaux types d'affrètement (droit comorien) 289
A) Affrètement coque-nue 289
(1) Conclusion du contrat d'affrètement coque-nue 290
(2) Obligations du fréteur coque-nue 290
(3) Obligations de l'affréteur coque-nue 291
(4) Responsabilités (affrètement coque-nue) 291
B) Affrètement à temps 292
(1) Conclusion du contrat d'affrètement à temps 293
(2) Obligations du fréteur à temps 293
(3) Obligations de l'affréteur à temps 294
(4) Responsabilités (affrètement à temps) 294
C) Affrètement au voyage 295
(1) Obligations du fréteur au voyage 296
(2) Obligations de l'affréteur au voyage 297
(3) Responsabilité du fréteur au voyage 298
Section 2 : Contrat de transport maritime de marchandise 299
§ 1 Textes applicables 300
A) Convention internationale du 25 août 1924 « règles de la Haye » 300
B) Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer « les règles de Hambourg du 31 mars 1978 ». 304
C) **Convention des Nation-Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (**règles de Rotterdam)**.** 306
D) Lois nationales 308
(1) Lois et décrets français 308
§ 2 Conclusion du contrat de transport maritime (droit français) 311
A) Connaissement 312
(1) Formes du connaissement 313
(2) Fonctions du connaissement 314
B) Autres titres de transport maritime. 316
§ 2 bis. Conclusion du contrat (droit comorien) 318
§ 3 Exécution du contrat de transport maritime (droit français) 321
A) Obligations du transporteur 321
(1) Obligations relatives au navire 322
(2) Obligations relatives aux marchandises 323
B) Obligations du chargeur 330
(1) Remise de la marchandise 331
(2) Sincérité des déclarations 331
(3) Paiement du fret 332
C) Obligation du destinataire 337
§ 3 bis. Exécution du contrat de transport maritime (droit comorien) 339
A. Obligations du transporteur 339
(1) Obligations relatives au navire. 340
(2) Obligations relatives aux marchandises 340
B. Obligation du chargeur 346
(1) Remise des marchandises 346
(2) Sincérité des déclarations 347
(3) Paiement du fret 347
C. Obligation du destinataire 349
§ 4 Responsabilité du transporteur 350
A) Responsabilité du transporteur (droit français) 350
B) Domaine de la responsabilité de plein droit 352
C) Cas exceptés 353
§ 4 bis Responsabilité du transporteur (droit comorien) 355
A. Principe de responsabilité 355

B. Domaine de la responsabilité de plein droit 356
C. Exceptions à la responsabilité de plein droit 357
Chapitre 4. Assurances maritimes 358
§ 1 Assurance des navires (assurance sur corps) 359
A) Principaux éléments du contrat 360
(1) Parties au contrat 360
(2) Courtier maritime 360
(3) Réassurance 361
(4) Apériteur 361
B) Conclusion du contrat d'assurance sur corps 361
C) Obligations de l'assuré sur corps 362
(1) Paiement de la prime d'assurance 362
(2) Autres obligations. 363
D) Obligations de l'assureur sur corps 365
(1) Risques garantis (assurance sur corps) 366
(2) Risques exclus (assurance sur corps) 367
(3) Règlement de l'indemnité d'assurance 368
§ 2 Assurance sur facultés (assurance des marchandises) 369
A) Principaux éléments du contrat 369
(1) Parties au contrat 370
(2) Souscripteur de l'assurance sur facultés 370
(3) Bénéficiaire de l'assurance sur facultés 370
B) Conclusion du contrat d'assurance sur facultés 370
C) Obligations de l'assuré sur facultés 371
(1) Paiement de la prime 371
(2) Autres obligations 371
D) Obligations de l'assureur sur facultés 373
(1) Risques couverts (assurance sur facultés) 373
(2) Risques exclus (assurance sur facultés) 374
(3) Règlement de l'indemnité d'assurance 376
§ 3 Assurance de responsabilité 377
A) Police responsabilité du propriétaire d'un navire de mer 377
B) Assurance responsabilité du transporteur maritime 379
C) Couverture de la responsabilité civile des armateurs par les clubs de protection et d'indemnité (P & I clubs) 380

Conclusion de la deuxième partie 381

Conclusion générale 383

ANNEXE I 394

ANNEXE II 395

ANNEXE III 396

ANNEXE IV 397

ANNEXE V 398

BIBLIOGRAPHIE 415

INDEX ALPHABETIQUE 420

TABLE DES MATIERES 423