



**HAL**  
open science

## De la construction à la vente du navire

Dora Brun-Dhaouadi

► **To cite this version:**

Dora Brun-Dhaouadi. De la construction à la vente du navire. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2020. Français. NNT : 2020PA01D016 . tel-04777523

**HAL Id: tel-04777523**

**<https://theses.hal.science/tel-04777523v1>**

Submitted on 12 Nov 2024

**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.

Université Paris 1- Panthéon-Sorbonne  
École doctorale de droit de la Sorbonne (565)  
Institut de Recherches juridiques de la Sorbonne (EA4150)



# DE LA CONSTRUCTION À LA VENTE DU NAVIRE

Thèse pour le Doctorat en droit privé

Dora BRUN-DHAOUADI

Présentée et soutenue publiquement le 17 janvier 2020, à Paris

## **Membres du Jury :**

Philippe DELEBECQUE, Professeur de Droit privé et sciences criminelles à l'Université Panthéon-Sorbonne – Paris 1, Directeur de thèse

Cyril BLOCH, Professeur de Droit privé à l'Université d'Aix-Marseille, CDMT et Institut du Droit des Affaires

Frédéric BUY, Professeur de Droit privé à l'Université d'Aix-Marseille, Institut du Droit des Affaires, Rapporteur

Arnaud MONTAS, Maître de conférences HDR de droit privé et sciences criminelles à l'Université de Bretagne Occidentale, Rapporteur

## REMERCIEMENTS

J'exprime ici mes plus sincères remerciements au Professeur Philippe DELEBECQUE pour ses précieux conseils, sa patience et sa confiance ayant renforcé mon vif intérêt pour le monde maritime. Sa bienveillance dans l'examen assidu de mon travail m'a confortée dans l'idée que ma détermination n'était pas veine et dès lors que mon projet d'évolution en qualité d'avocat maritimiste pouvait être tangible et fructueux.

Je voudrais également remercier les membres du jury qui me font ainsi l'honneur de leur présence et de leur évaluation rigoureuse.

J'adresse aussi ma gratitude au professeur Pierre BONASSIES et au regretté Maître Jean-Léopold RENARD qui m'ont inspirée dans la poursuite de cet enrichissement personnel.

Enfin, je ne saurais oublier ma famille, mes amis et notamment ma mère et mon époux Flavien pour leurs manifestations de patience et d'écoute eu égard à la poursuite dans l'accomplissement de la présente thèse.



***Pour ma fille Éléonor BRUN...***

*« La mer, compliquée du vent, est un composé de forces. Un navire est un composé de machines.  
Les forces sont des machines infinies, les machines des forces limitées.  
C'est entre ces deux organismes, l'un inépuisable, l'autre intelligent,  
que s'engage ce combat qu'on appelle la navigation. »*

Victor Hugo



## SOMMAIRE

**PREMIÈRE PARTIE – L'ÉCONOMIE DES CONTRATS DE VENTE DU NAVIRE.....27**

TITRE 1 – LE CONTRAT DE CONSTRUCTION, LE NAVIRE EN PROJET.....29

TITRE 2 – LE CONTRAT DE VENTE, LE NAVIRE EN TANT QU'OBJET D'ÉCHANGES.....117

**DEUXIÈME PARTIE – L'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS PAR LES PARTIES ET LES TIERS.....161**

TITRE 1 – LES LIENS JURIDIQUES ENTRE LES PARTIES AU CONTRAT DE CONSTRUCTION AU FORFAIT ET AU CONTRAT DE VENTE.....163

TITRE 2 – INTERVENTION DES TIERS DANS LA VENTE DU NAVIRE.....237



## LISTE DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

Al.	Alinéa
Art.	Article
BIMCO	Sigle « <i>Baltic International Maritime Council</i> »
BRDA	Bulletin rapide de droit des affaires
Bull.civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation, chambres civiles et chambre commerciale
c /	contre
C. civ	Code civil
C. com	Code de commerce
CDMT	Centre de Droit Maritime et des Transports
Comm.	Commentaires
CPC	Code de procédure civile
C. pén.	Code pénal
C.transp.	Code des transports
CA	Cour d'appel
CAA	Cour d'appel administrative
CAMP	Chambre Arbitrale Maritime de Paris
Cass.com	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. Crim.	Chambre criminelle de la Cour de cassation
Cass. Civ.1 <sup>ère</sup> , 2 <sup>ème</sup> et 3 <sup>ème</sup>	Première, Deuxième, Troisième chambre de la Cour de cassation
Cass. Ass.plén.,	Cour de cassation réunie en Assemblée plénière
CE	Conseil d'État
CJCE	Cour de Justice des Communautés Européennes
CJUE	Cour de Justice de l'Union européenne (depuis Traité de Lisbonne 2009)
Coll.	Collection
ColReg	Acronyme anglais <i>Collision Regulations</i> (Convention 1972)
D.	Recueil Dalloz
DMF	Droit maritime français (doctrine)
DP	Recueil périodique et critique mensuel Dalloz (années antérieures à 1941)
Dr. et Patr.	Droit et Patrimoine

EWCA	<i>England Wales Court of Appeal</i>
Fasc.	Fascicule
Gaz. Pal.	Gazette du Palais
IR	Informations rapides du Recueil Dalloz
JCl. Transp.	Juris-Classeur Transports
<i>JCP G.</i>	Juris-Classeur périodique, édition générale
JCP E	Juris-Classeur périodique, édition entreprise
JDI	Journal de droit international (Clunet)
JMM	Journal de la Marine Marchande
JORF	Journal officiel de la République française
Juris-data	Décision de jurisprudence extraite des bases de données Juris-Data (voir Lexis-Nexis.fr)
LGDG	Librairie générale de droit et de jurisprudence
MARPOL	Acronyme anglais <i>Marine Pollution</i> (Convention 1973)
obs.	Observations
PUF	Presses Universitaires de France
RDC	Revue des contrats
Rev. crit. DIP	Revue critique de droit international privé (Dalloz)
Rev. Sociétés	Revue des sociétés (Dalloz)
Rev. dr. transp.	Revue Droit des transports
Req.	Chambre des Requêtes de la Cour de cassation
RJDA	Revue de jurisprudence de droit des affaires
RLDC	Revue Lamy droit civil
RTD civ.	Revue trimestrielle de droit commercial
RTD com.	Revue trimestrielle de droit civil
RTD eur.	Revue trimestrielle de droit européen
Sent. Arb.	Sentence arbitrale
SOLAS	Acronyme anglais <i>Safety of Life at Sea</i> (Convention 1974)
Somm.	Sommaires
TI	Tribunal d'instance
Tr. Corr.	Tribunal correctionnel
TGI	Tribunal de grande instance
TA	Tribunal administratif
V.	Voir
Vs.	<i>Versus</i>

## INTRODUCTION

**1.** Au centre de la dimension maritime, demeure le navire qui est avant tout « *une chose construite, sophistiquée et coûteuse* », et qui nécessite « *d'importants capitaux, figurant dans un patrimoine par l'effet d'une vente* »<sup>1</sup>. Selon l'article 583 du Code civil<sup>2</sup>, le navire est un bien meuble que l'on peut déplacer, mais aussi qui se déplace souvent par ses propres moyens. Autrefois, la division des biens n'était pas manifestement claire si bien que sous l'influence des civilistes, la division en meubles et immeubles, la *summa divisio*, devenait opportune. Ce faisant, le navire s'est trouvé être un bien meuble qui obéit à juste titre, aux règles du droit civil. Toutefois, au regard du statut de la propriété du navire, l'on s'aperçoit qu'il n'est pas un bien meuble comme les autres. Sa nature mobilière et à la fois sa condition immobilière ont alimenté de multiples discussions doctrinales si bien que la jurisprudence s'est efforcée sans cesse de clarifier plusieurs aspects relevant de la notion du navire et de son statut réel si original.

La notion du navire vaut particulièrement une attention car, nonobstant une tendance à sa personnification<sup>3</sup>, il est un bien de grande valeur dont la complexité, les exigences de sécurité conditionnent sa construction. À ce titre, le navire exige du constructeur ou de son propriétaire des vigilances particulières de nature technique et juridique. Au stade de sa création, il s'agira de savoir à quel moment cette « *masse en construction* »<sup>4</sup> pourra être qualifiée de navire. Ce moment est crucial et correspond au transfert de propriété. Sa portée est essentielle car sous le rapport de l'application de « *la recette du navire après essais* »<sup>5</sup>, le navire en construction change de nature juridique.

**2.** En tout état de cause, il représente un patrimoine qui donne lieu à des transactions coûteuses et contraignantes. Le navire est donc un objet d'échanges en matière d'acquisition et de vente. En outre, il est soumis à des contrôles administratif et technique et les procédures en sont multiples<sup>6</sup>. Il s'agit de la francisation qui permet au navire d'opérer sous pavillon

---

<sup>1</sup> Ph. -J. Hesse, J.-P. Beurier, P. Chaumette, Y. Tassel, A.-H. Mesnard, R. Rezenthel, *Droits Maritimes Mer, Navire, Marins*, Tome 1, les éditions Juris Service, p. 210.

<sup>2</sup> Art. 583 Code civil : « *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 ...* ».

<sup>3</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 158 ; A.T. Howard, « *Personnification of the vessel : fact or fiction* », *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1990, 319. Le système juridique de la *Common Law* personnalise fortement le navire, voire même le féminise. Par ailleurs, la tradition anglophone considère le navire comme une entité juridique bien distincte « *the ship is a legal entity* » si bien qu'il est responsable de ses fautes à l'égard des tiers. Les privilèges ou « *maritime liens* » établissent un lien direct entre le navire et ceux qui ont subi un préjudice du fait de son action. Ainsi, le navire est traité comme un sujet du droit international, représenté notamment en haute mer, par l'armateur ou le capitaine.

<sup>4</sup> J.-F. Cheneval et A. Luquiau, « *La limitation de responsabilité des propriétaires de navires en construction* », *DMF* 1997, p. 771.

<sup>5</sup> Article L. 5113-3 du code des transports ; ancien article 6 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer : « *Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise avec la recette du navire après essais.* » Abrogé par l'Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010.

<sup>6</sup> Articles L. 5114-1 et suivants du Code des transports ; Anciens article 88 et suivants du décret d'application

français, des inscriptions sur la fiche matricule, de la publicité et de la mutation en douane matérialisant le transfert de propriété en cas de vente du navire déjà *achevé*. L'inscription au fichier des navires est un élément essentiel car la fiche matricule authentifiera toutes les indications mentionnées telles que le nom, l'identité du propriétaire, le chantier de construction, le port d'attache, la jauge ou tonnage.

## I. Notion de navire

**3.** À ce titre, le navire a toujours fait l'objet d'une attention considérable de la part du législateur en raison de son statut réel si particulier et des règles spécifiques qui en découlent quant à son *existence* juridique, à sa nationalité ou à son immatriculation.<sup>7</sup> Il faut préciser d'emblée que la notion de navire a toujours été au cœur d'une fascination doctrinale, et de surcroît commande l'application du droit maritime. La définition du navire était jurisprudentielle et l'on s'accordait pour dire que le navire était un engin capable d'affronter les périls de la mer et doté d'une certaine autonomie.<sup>8</sup>

Toutefois, le concept de navire a posé des difficultés en ce sens que la complexité pour la recherche de sa qualification et de sa nature juridique n'était pas sans peine. Dans un premier temps, deux critères ont été élaborés<sup>9</sup> pour définir le *navire* : l'aptitude à affronter les périls de la mer et son affectation à la navigation en mer qui par ses propres moyens, rend possible l'expédition en mer. En d'autres termes, la notion de navire suscitait toujours des débats doctrinaux et des discussions jurisprudentielles<sup>10</sup> quant à sa nature et aux difficultés d'une définition claire et définitive.<sup>11</sup>

**4.** En fin de compte, les critères dégagés par la doctrine ont permis de mieux distinguer le navire d'un autre bien meuble et d'en esquisser les contours : la capacité à affronter le risque de mer et l'établissement d'un acte de francisation, document indispensable à la navigation. Ainsi, depuis l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010<sup>12</sup>, le navire est défini par le Code des transports à l'article L. 5000-2. Celui-ci dispose que :

I. - « *Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :*

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*

---

n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatifs à la publicité de la propriété et de l'état des navires (Abrogés).

<sup>7</sup> P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF* 2007, p. 99.

<sup>8</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 145 et s.

<sup>9</sup> K. Gilleau, *Le crédit tiré du navire*, thèse, préface A. Vialard, Presses universitaires d'Aix-Marseille 2010, collection CDMT, n° 16.

<sup>10</sup>S. Miribel, « Évolution de la notion de navire en droit français », *DMF* 2015, p.1000.

<sup>11</sup> Outre la recherche dans la clarté d'une définition précise du navire, le corpus doctrinal s'est efforcé de dissocier le navire du bâtiment de mer ; le Professeur Delebecque propose une distinction cohérente lorsqu'il écrit : « *un engin flottant de nature mobilière affecté par l'exploitant à une fonction qui l'expose habituellement aux risques de la mer. Parmi ces bâtiments, les navires se distingueraient parce qu'ils sont affectés à la navigation maritime.* » Ph. Delebecque, *Droit maritime, Précis Dalloz* 2014, 13<sup>ème</sup> édition, n° 83 et s.

<sup>12</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du Code des transports. Concernant les navires de guerre, la plupart des textes maritimes les exclut de leur champ d'application. En revanche, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, réserve aux navires de guerre un statut particulier. Cf. articles 29 à 32.

caractère administratif ou industriel et commercial. »

Cette disposition substitue ainsi la notion d'affectation à la navigation au concept de capacité à affronter le risque de mer. C'est dans cette nouvelle perspective que s'inscrit l'arrêt du navire *Prince* du 9 juillet 2013.<sup>13</sup> La Cour de cassation consacre le principe de la valeur de l'acte de francisation et précise l'importance fondamentale de l'utilisation normale du navire, ou « véritable destination du navire de par sa nature intrinsèque. »<sup>14</sup> Ce faisant, la Cour estime que la détention de l'original de l'acte de francisation est une condition *sine qua non* à l'exploitation du navire, voire même que la détention à bord est un « préalable absolu »<sup>15</sup> à la navigation. Autrement dit, l'assertion selon laquelle l'acte de francisation constitue un véritable accessoire de la vente du navire, s'inscrit nettement dans le courant jurisprudentiel.

5. À cet égard, il est intéressant de relever la décision de la Cour Suprême des États-Unis en date du 15 janvier 2013<sup>16</sup> relative à la définition du navire qui en adopte un critère plus pragmatique que celui de l'affectation à la capacité maritime<sup>17</sup>. En effet, dans l'affaire *Lozman*, la Cour Suprême met l'accent sur un critère essentiel que doit comporter un navire : il doit être conçu pour un « but de transport maritime ». Comment distinguer un navire d'une structure, certes flottante, mais non maritime ? Tel était l'enjeu autour de la notion du navire.

En l'espèce, une procédure *in rem* fut engagée à l'encontre du propriétaire de la « maison flottante » : un village en Floride, lieu d'amarrage et d'installation de la structure litigieuse était demandeur à l'action. Le demandeur prétendait qu'il s'agissait d'un navire et de surcroît qu'il fallait lui appliquer l'hypothèque maritime en vue des frais d'amarrage impayés et pour « intrusion maritime » (*maritime trespass*). Au contraire, le propriétaire arguait que le droit maritime n'était pas applicable à son *domicile flottant*, qui était une structure non maritime. En premier lieu, la définition usuelle du navire<sup>18</sup>, codifiée par le Congrès américain dans le *US Code of Federal Regulations*, était la suivante : « Toute motomarine de n'importe quelle nature ou autre engin artificiel qui est utilisé ou bien est capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau. »

---

<sup>13</sup> Cass.Com. 9 juillet 2013, n°12-21.062 ; *RTD com.* 2013, p.794, obs. B.Bouloc ; *DMF 2013*, p.997, rapp. Rémy, note. P. L'Herrou.

<sup>14</sup> Cass.Com. 9 juillet 2013, n°12-21.062 ; *DMF 2013*, p.1003, note P. L'Herrou.

<sup>15</sup> Cass.Com. 9 juillet 2013, n°12-21.062 ; *DMF 2013*, p.1002, note P. L'Herrou.

<sup>16</sup> Droit comparé : Cour Suprême des États-Unis, Affaire *Lozman c/ City of Riviera Beach*, n° 11-629, 15 janvier 2013, *DMF 2015*, p. 995, note C. Kende.

<sup>17</sup> « The structure involved consisted in a « floating home », made of plywood, with an empty bilge space underneath, and « French doors », rendering it far more similar to a residence than a vessel. Based on a « reasonable observer analysis », the Court determined that the structure was not a vessel because it was not designed to any practical degree for the transportation of persons, or things over water ; it was lacking in a steering mechanism, with no capacity for propulsion and no ability to generate or store electricity. »

[Traduction libre] : La structure, objet du litige, étant un domicile flottant, constitué par un cadre en bois de la forme d'une maison avec des portes à ouverture à la française, est plutôt assimilée à une maison qu'à un navire. Sur la base d'une opinion raisonnable émise par toute personne, la Cour a estimé que la structure en cause ne relevait pas d'un navire puisque sa conception ne suscitait aucune utilisation pour le transport maritime de personnes et de biens ; elle était dépourvue de tout système de propulsion, d'étrave et d'équipements électriques de navigation et de groupes électrogènes.

<sup>18</sup> Voir USC Titre 1 *General Provisions- Chapitre 1 Rules of construction- Section 3 Vessel*: « every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water. » Le US Code est la codification du droit américain fédéral à caractère général et permanent.

Dans l'affaire *Lozman*, la Cour Suprême des États-Unis a cassé la décision de la Cour d'appel au sujet de son interprétation de cette définition. Elle a rejeté l'approche de la notion de navire retenue par la Cour d'appel, *i.e.* « tout ce qui flotte est un navire ».

Selon le raisonnement de la Cour Suprême, une structure *flottante* n'est pas pour autant un navire dès lors qu'elle n'a pas été conçue dans la perspective de transporter des personnes ou des biens sur des eaux navigables. La Cour a également relevé l'absence de tout « intérêt maritime » dans la classification des domiciles flottants alors qu'un navire est soumis d'une part à des enregistrements auprès des autorités fédérales et d'autre part à l'application des lois maritimes et des procédures *in rem* (*maritime liens, vessel arrest, foreclosure of lien and judicial sale*).

## II. Patrimonialité du navire

6. En tant que valeur refuge, le navire constitue un véritable patrimoine pour son véritable propriétaire ou pour l'armateur exploitant. Selon le Doyen Rodière : « *l'armateur apportait son navire(...), les marchands leurs marchandises et les matelots leur force de travail. À la fin du voyage, s'il n'y avait eu naufrage, on faisait les comptes et on partageait les profits. S'il y avait naufrage chacun perdait son apport ou le fruit de son travail* ». <sup>19</sup>

La construction du navire pour le compte de l'armateur, puis son exploitation par ce dernier requièrent un important besoin de crédit. Non seulement, le coût initial de conception, construction et classification du navire est considérable, mais il faut aussi prendre en considération les coûts liés à l'exploitation : approvisionnement des soutes, maintenance et réparation à bord, salaires des équipages, frais de port, rémunérations des fournisseurs, événements de mer en cas d'avaries communes ou abordages. En tout état de cause, le navire se trouve être à l'origine des dettes du propriétaire ou de l'armateur mais constitue à la fois un élément d'actif essentiel dans leur sphère patrimoniale. Par les charges qui grèvent le navire au profit des créanciers, le Doyen Rodière, a convenu de le dénommer crédit réel<sup>20</sup>. Puisque le navire peut être l'assiette de sûretés, les établissements bancaires octroient du crédit et les entreprises accomplissent les « *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* »<sup>21</sup>. Dès lors, les sûretés maritimes garantissent les créances maritimes.

Selon la formule du Professeur Delebecque, le navire est également un instrument de crédit : « *De même qu'un commerçant exploite son fonds de commerce, et le plus souvent l'affecte en garantie à ses créanciers, de même un armateur commerce avec ses navires et, en même temps, en tire crédit : ses navires financent son exploitation.* »<sup>22</sup> Outre la possibilité de recourir à des mesures conservatoires, à des

<sup>19</sup> R. Rodière, *Introduction à l'armement*, Traité Général de Droit Maritime 1976 Dalloz, p. 389.

<sup>20</sup> R. Rodière, *Traité de droit maritime*, tome 2, Le navire, 1980, Dalloz, n° 105.

<sup>21</sup> Art. 1 (k) Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer.

<sup>22</sup> Ph. Delebecque, *Répertoire Droit commercial Dalloz*, Hypothèque et privilèges maritimes, février 2005, actualisation octobre 2010, n° 1.

actions obliques<sup>23</sup> ou pauliennes,<sup>24</sup> ou encore de prendre des sûretés personnelles<sup>25</sup>, les créanciers de l'armateur disposent de garanties spécifiques en droit maritime : l'hypothèque et les privilèges maritimes. En effet, le navire est sans nul doute la valeur sur laquelle s'exercent certains droits particuliers tels que les privilèges maritimes institués dans la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 relative aux privilèges et hypothèques maritimes, ou telles que les créances maritimes évoquées dans la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 relative à la saisie conservatoire.

7. Le navire, bâtiment apte à la navigation maritime, est un bien meuble immatriculé, ce qui a pu amener à le qualifier d'hybride<sup>26</sup>. Par essence, il est un meuble corporel car il a précisément pour fonction d'exécuter des voyages maritimes, sans lien ni incorporation physique à un fonds terrestre. Néanmoins, il est un immeuble par analogie en raison de son statut réel<sup>27</sup> : outre sa valeur économique et patrimoniale qui désavoue l'adage *res mobilis res vilis* et son architecture qui excède parfois des biens immeubles, le navire présente la particularité d'être immatriculé. Tout navire a une nationalité et dispose d'un port d'attache assimilé à une *demeure fixe*. De ce fait, chaque État dispose d'une réglementation portant sur la constitution d'hypothèques maritimes ou de *mortgages* sur les navires battant son pavillon et qui lui sont rattachés par l'immatriculation, fût-elle provisoire s'agissant des navires en construction.

C'est en ce sens que le particularisme du droit maritime réside dans son articulation avec le droit des sûretés. L'on peut affirmer que les privilèges maritimes et hypothèques coexistent tant dans les conventions internationales que dans le droit national. La Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges maritimes et hypothèques pose le principe de la reconnaissance des hypothèques régulièrement constituées dans un État contractant (Art.1), énumère la liste des privilèges (Art.2) et en détermine l'assiette (Art.4). En revanche, la Convention fait renvoi aux droits nationaux eu égard au formalisme de l'hypothèque maritime (Art.12) et à la compétence juridictionnelle, l'aspect procédural, les voies d'exécution. (Art.16). Tout comme l'hypothèque, les privilèges maritimes sont attachés à la qualité de la créance si bien que certains créanciers bénéficient d'un droit de préférence qui s'exercera sur le navire lui-même<sup>28</sup>. Il convient de distinguer les privilèges maritimes, *stricto sensu*, ayant pour assiette le

---

<sup>23</sup> Nouvel art. 1341-1 Code civil : « Lorsque la carence du débiteur dans l'exercice de ses droits et actions à caractère patrimonial compromet les droits de son créancier, celui-ci peut les exercer pour le compte de son débiteur, à l'exception de ceux qui sont exclusivement rattachés à sa personne. »

<sup>24</sup> Nouvel art. 1341-2 Code civil : « Le créancier peut aussi agir en son nom personnel pour faire déclarer inopposables à son égard les actes faits par son débiteur en fraude de ses droits, à charge d'établir, s'il s'agit d'un acte à titre onéreux, que le tiers cocontractant avait connaissance de la fraude. »

<sup>25</sup> Les créanciers peuvent aussi se prévaloir de l'art. 2285 Code civil : « Les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers ; et le prix s'en distribue entre eux par contribution, à moins qu'il n'y ait entre les créanciers des causes légitimes de préférence. »

<sup>26</sup> R. Jambu-Merlin, « Le navire, hybride de meuble et d'immeuble », in Mélanges Flour, 1979, p. 305 ; P. Chaumette, « Le navire n'est pas une personne », *DMF* 2007, p. 584.

<sup>27</sup> J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », in Mélanges C. Scalpel, PUAM 2013, p. 77.

<sup>28</sup> Y. Tassel, « Du concept de *lien*. Nature juridique et histoire », *DMF* 1997, p. 867 : au sujet de l'action *in rem*, l'auteur observait que le concept de *lien* s'était trouvé être rapporté à l'existence de ce type d'action particulier puisque l'action *in rem* comportait une demande maritime pour objet et était liée à une compétence *in rem* (par rapport au navire). Ainsi il écrivait que : « Comme l'action *in rem* emporte également un remède provisoire sous la forme d'une saisie conservatoire, l'aspect sécuritaire originnaire s'est trouvé tout naturellement attaché à l'aspect juridictionnel et à

navire, des privilèges de droit commercial<sup>29</sup> qui s'exercent sur les cargaisons ou marchandises transportées à bord.

**8.** Le droit maritime, auxquelles des dispositions particulières s'articulent autour du navire, emprunte des concepts du droit civil, du droit commun des contrats et du droit immobilier. En cela, l'intérêt de cette étude repose sur la coloration immobilière<sup>30</sup> que peut comporter le statut réel du navire. Dès lors, ce manuscrit aura pour but d'illustrer l'application du droit civil au droit maritime.

De surcroît, une tendance à revêtir le navire d'un caractère propre au bien immeuble a toujours suscité certaines polémiques. En effet, le navire est un bien meuble exposé à un régime d'inspiration immobilière du fait de sa *demeure fixe*, ou de son port d'attache, de l'hypothèque et de la publicité des droits réels qui le grèvent.

Autrement dit, le navire est un bien *meuble* parfaitement identifiable dont la fixité de son port d'attache permet d'assurer sa publicité<sup>31</sup> si bien qu'il est soustrait aux dispositions de l'article 2276 du Code civil : « *En fait de meuble, la possession vaut titre* ».

Il est vrai que les privilèges mobiliers ne sont pas soumis à la publicité et ne confèrent pas de droit de préférence ou de droit de suite. Or dans la pratique maritime, les privilèges maritimes sont assortis du droit de suite comme le dispose l'article L.5114-18 du Code des transports : « *Les privilèges prévus par la présente section suivent le navire en quelques mains qu'il passe.* »<sup>32</sup>

**9.** Ainsi, le navire est susceptible de donner naissance à des privilèges en tout temps et tout lieu. À l'instar des droits de suite, les droits de préférence<sup>33</sup> rattachés aux hypothèques et aux privilèges illustrent le particularisme du droit maritime et la « résistance » à la nature mobilière du navire. De ce fait, le navire est affecté dans le patrimoine du propriétaire et peut être légué comme tout autre meuble. Ainsi, le navire est « *un bien meuble fortement individualisé dans le patrimoine de son propriétaire* »<sup>34</sup>, qui peut donner lieu à des transactions, des échanges ou faire l'objet d'une opération économique de grande envergure en matière de construction navale.

### III. Le navire en tant que bien

**10.** La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, appelée communément la Loi maritime, posait des règles générales<sup>35</sup> en termes d'exigences réglementaires relatives à la sécurité, la sûreté, l'hygiène et l'habitabilité à bord, mais aussi définissait particulièrement le régime du contrat de construction navale desquelles les dispositions sont reproduites aux articles L. 5113-2 à L. 5113-5 du Code des transports.

---

*l'aspect conservatoire.* »

<sup>29</sup> Voir par exemple art. L. 5422-8 Code des transports : « *Le transporteur est privilégié, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours suivant leur délivrance si elles ne sont pas passées dans les mains de tiers.* »

<sup>30</sup> J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », in Mélanges C. Scalpel, PUAM 2013, p. 77.

<sup>31</sup> R. Rodière, Traité général de Droit maritime, *Le Navire*, Dalloz 1980, n° 108.

<sup>32</sup> Ancien article 39 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut du navire et autres bâtiments de mer.

<sup>33</sup> Article L. 5114-8 et L. 5114-13 Code des transports ; Ancien article 32 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>34</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *opt.cit.*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n°158.

<sup>35</sup> Article L. 5113-1 Code des transports.

Plus précisément, la Loi maritime a eu pour ambition de créer un statut réel spécial en ce qu'il déroge au droit commun des contrats de vente et d'entreprise. Ce faisant, elle régissait les différentes conventions afférentes à la construction, à la vente, mais aussi à la réparation du navire sans opérer aucune distinction selon la qualification juridique du contrat en cause. Ce régime, propre à ces conventions portant sur le navire, est toutefois inspiré du droit du contrat d'entreprise, notamment quant à la date du transfert de propriété qui s'opère « avec la recette du navire après essais »<sup>36</sup>, et au droit de la vente eu égard à la garantie des vices cachés au profit du client-armateur<sup>37</sup>. Ce renvoi implicite au droit commun et à la réglementation de la vente d'immeubles à construire a illustré une « *profonde incertitude jurisprudentielle et doctrinale qui a régné sur la qualification du contrat de construction navale, celui n'étant que le paradigme du problème plus général de la qualification de la convention par laquelle une personne crée au profit d'une autre, une propriété nouvelle, fruit de la conjonction de son travail et de la matière qu'elle fournit : contrat d'entreprise ( articles 1787 du Code civil) ou contrat de chose future ( articles 1601-1, 1601-2 et 1601-3 du Code civil) ?* »<sup>38</sup>

**11.** On pourrait affirmer que les dispositions légales n'exigent aujourd'hui d'écrit « *ad probationem* » que pour le contrat de construction au forfait, *i.e.* pour le compte d'un client mais imposent la rédaction d'un écrit « *ad validatem* »<sup>39</sup> concernant les avenants au contrat de construction au forfait. Certes, bien que le contrat à l'économie soit tombé en désuétude, la distinction entre ces deux contrats offre peu d'intérêt mais demeure nécessaire pour éluder toute confusion entre ces deux types de contrat de construction.

Plusieurs dispositions législatives régissent le contrat de construction au forfait. Outre le décret d'application n° 67-967 du 27 octobre 1967, il s'agissait essentiellement du chapitre II de loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, plus exactement aux articles 5 à 9<sup>40</sup> sans oublier l'article 45 qui réglementait l'hypothèque du navire en construction.<sup>41</sup>

**12.** En outre, il est de tradition que des clauses contractuelles relatives aux garanties techniques d'exécution ou de performance soient insérées dans les contrats de construction navale. Les garanties contractuelles définies dans le contrat sont indépendantes et additionnelles de la garantie légale des vices cachés au regard de l'article L. 5113-4 Code des transports (ancien article 7 de la Loi n°67-5 du 3 janvier 1967). Elles relèvent des problèmes techniques auxquels le constructeur s'engage dans des conditions précises à couvrir les frais en cas de dysfonctionnements subis par le navire sauf preuve rapportée par ses propres soins d'un mauvais usage par l'acquéreur. Il s'agit de la conformité du navire aux spécifications contractuelles et aux performances fixées par le contrat. Par ailleurs, les clauses résolutoires

---

<sup>36</sup>Ancien article 6 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 devenu article L. 5113-3 Code des transports.

<sup>37</sup>Ancien article 7 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 devenu article L. 5113-4 Code des transports.

<sup>38</sup> Cass. Com., 13 octobre 1998, *Société Marine Projets c/ Loquais*, *Recueil Dalloz* 2000, p. 17, note V. Brémond « Droit commun des contrats de vente et d'entreprise et droit spécial de la construction de navires : ligne de partage ».

<sup>39</sup>Ancien article 5 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 ; désormais codifié à l'article L. 5113-2 Code des transports : « *La construction d'un navire pour le compte d'un client fait l'objet d'un contrat écrit. Les modifications à ce contrat sont, à peine de nullité, établies par écrit.* »

<sup>40</sup> Articles désormais codifiés L.5113-2 à L.5113-6 du Code des transports.

<sup>41</sup>Également art. 245 Code des douanes : « *L'hypothèque peut être consentie sur un bâtiment de mer en construction.* »

précisent les conditions de résiliation pouvant être requises aussi bien par le chantier constructeur que par le client armateur.<sup>42</sup> Pour l'armateur, ce sera essentiellement le retard trop important par rapport au délai convenu qui peut conduire à la résolution du contrat. Pour le chantier, ce sera le non-paiement d'une échéance, *a priori* après une mise en demeure restée infructueuse pendant un délai fixé dans le contrat. Ou encore, la rupture du contrat pourrait résulter de prestations modificatives ou supplémentaires à la demande de l'armateur ayant une incidence sur la certification ou la sécurité du navire. Concernant l'assurance sur corps du navire, des aménagements sont prévus à l'article L.173-16 du Code des assurances.

**13.** Au surplus, la construction navale est une opération qui suscite de nombreux contrats, principaux et accessoires. En effet, il est fréquent que des contrats de sous-traitance s'adosent au contrat conclu entre le chantier et le client, maître de l'ouvrage. À ce titre, la loi du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance a une portée générale en ce sens que l'exigence de la fourniture d'un cautionnement au regard de l'article 14 de la même loi s'applique pour tout contrat de sous-traitance en ce domaine. Autrement dit, les sous-traitants opérant dans la construction navale, auront droit à la même protection résultant de cette obligation légale que ceux qui exercent dans d'autres secteurs d'activité.

#### **IV.** Le navire en projet

**14.** La construction d'un navire nécessite un savoir-faire spécifique, des compétences et connaissances techniques, une pratique commerciale confirmée, une organisation financière et un encadrement juridique. Le coût d'un navire est très élevé et sa construction nécessite d'importants capitaux d'où les multiples modes de financements au moyen de contrats d'hypothèque, de crédit-bail ou par le biais de la constitution d'une copropriété maritime. En effet, outre le fait que la copropriété maritime représente un mode d'accession à la propriété du navire, la *société de quirataires* est aussi un mode de financement propre à la matière maritime.

**15.** *De prima facie*, le contrat de construction au forfait ou contrat de vente « à livrer » semble un contrat complexe et original dont il sera opportun d'analyser les aspects clés de cet outil contractuel pour une meilleure compréhension, notamment comme le transfert de propriété, qui sera réellement définitif dès la signature du procès-verbal de recette du navire. Au préalable, une distinction fondamentale apparaîtra au cœur des développements lorsqu'il sera question d'opposer la construction à l'économie à la construction au forfait et, de surcroît il sera nécessaire de nuancer le contrat d'entreprise et le contrat de vente « à livrer ».

En effet, le contrat de construction au forfait est ainsi analysé comme un contrat de vente car l'objet de la convention entre le chantier et l'armateur est un navire *achevé*. Plus précisément, il y a vente d'un objet à construire, *i.e.* une vente « à livrer » en ce sens qu'il s'agit d'un contrat commutatif puisque le navire se créera entre les mains du chantier de construction et sera transmis, transféré dans le patrimoine de l'armateur après achèvement. À cet égard, la qualification de vente de chose future paraît cohérente dans la mesure où le

---

<sup>42</sup> CA Caen, Ch.1<sup>ère</sup>, 27 mai 2010, n°08-14540.

navire aurait « une existence juridique anticipée lui permettant de constituer l'objet d'obligations dès la conclusion de l'acte », alors que dans un contrat d'entreprise, il « ne saurait être identifié comme objet d'obligations avant d'avoir été créé ». En fin de compte, « entre les contrats de vente et d'entreprise, l'opposition est donc entre une opération d'anticipation par laquelle les parties reconnaissent une existence juridique prématurée à la chose future et une opération de progression par laquelle les contractants collaborent à la réalisation de l'ouvrage dont le transfert au maître constitue la finalité de l'acte. »<sup>43</sup>

Cette conception suppose que le navire en construction a une existence juridique anticipée lui permettant d'être l'objet de droits et d'obligations dès lors qu'il peut être grevé d'hypothèque. Dès lors, un examen attentif sera préférable aux fins d'appréhender la nature juridique du contrat de construction navale et les obligations qui en découlent.

**16.** Certes, le projet de construction d'un navire suscite une mise en œuvre extrêmement longue et complexe, d'où les montants en cause qui requièrent un financement optimisé par l'emploi de moyens et de techniques sophistiqués. Il va de soi que les navires, de plus en plus grands, de plus en plus onéreux et spécialisés suscitent une attention particulière en raison des nombreux contrats qui leur sont rattachés : construction, vente, hypothèque, affrètements et financement. Ainsi, les armateurs s'entourent de professionnels aptes à les guider dans leurs démarches de sorte qu'ils valident la réalisation et la rentabilité de leurs investissements par des montages judicieux. Par exemple, le constructeur peut prendre une hypothèque sur le navire qui demeure sa propriété ou il peut se faire consentir un crédit fournisseur pour le financement de la construction par un établissement bancaire choisi par ses soins.

Différentes entités administratives et organismes privés interviennent dans le processus de la construction en vue de contrôler la conformité réglementaire du navire et d'établir les certificats nécessaires. Ainsi, il conviendra de souligner l'intervention de l'autorité administrative compétente, *i.e.* l'Administration des douanes mais aussi le rôle prépondérant des sociétés de classification dans la certification des navires conformes aux normes techniques instituées par les conventions internationales (ColReg, MARPOL, SOLAS).

**17.** Par ailleurs, les déclarations administratives sont d'une importance considérable dans la mesure où le processus de construction est subordonné à ces prérogatives énoncées à l'article D. 5113-1 du Code des transports. D'autre part, l'article L. 5112-2 du Code des transports dispose que le service des douanes régularise la francisation et procède au jaugeage du navire pour ensuite établir le certificat de jauge.

Préalablement à la mise en chantier du navire, le chantier de construction sera tenu de notifier sa construction au bureau de la recette des Douanes d'où dépend le lieu de construction. Il s'agit d'une demande de mise en chantier dans laquelle le chantier notifie la mise en construction et indique les caractéristiques du navire et le service auquel il sera destiné.<sup>44</sup> Selon le règlement intérieur établi par la Direction générale des Douanes<sup>45</sup>, « la

---

<sup>43</sup> P. Puig, *Contrats spéciaux*, Hypercours Dalloz, 6<sup>ème</sup> édition 2015, n°824.

<sup>44</sup> Voir en Annexe 8 : modèle de « Déclaration de mise en chantier ».

<sup>45</sup> Antoine Luquiau, *Jcl Transport, Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de délivrance*, fasc. 1061, n° 55.

demande de jaugeage se confond avec la déclaration de mise en construction que le chantier doit adresser en double exemplaire, dès la mise sur cale du bâtiment, au receveur du bureau des douanes dans la circonscription duquel le navire est en construction. » En retour du formulaire de déclaration, la Direction générale des douanes adresse au constructeur un « certificat d'inscription du navire en construction » ainsi qu'une copie du formulaire qui seront par la suite déposés au Centre de sécurité des navires. Ces formalités déclaratives doivent être effectuées avant la mise sur cale du navire, *a priori* première étape de la construction et concernent tous les navires à l'exception des navires de plaisance d'une longueur inférieure à 24 mètres à usage personnel.<sup>46</sup>

**18.** Outre la garde du navire pendant sa construction, un autre aspect qui méritera d'être traité sera sa délivrance en matière de contrat de construction au forfait : la recette du navire. La garde du navire par le chantier naval pendant la construction, puis sa délivrance à l'armateur-client, sont d'une importance considérable. Tant que la délivrance n'est pas réalisée, le constructeur conserve la garde du navire. Cette situation peut s'avérer délicate pour le chantier qui répondrait des accidents survenus sous sa garde et sa responsabilité pourrait être engagée en qualité de gardien.<sup>47</sup>

À ce propos, les auteurs Cheneval et Luquiau<sup>48</sup> évoquent la limitation de responsabilité des propriétaires de navires en construction qui s'appliquerait sous l'angle de la garde du chantier constructeur ayant la qualité de propriétaire<sup>49</sup> en cas d'incendie. Si un tel dommage se produisait avant la recette du navire, le chantier constructeur bénéficierait de cette limitation au sens de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 et invoquerait légitimement les articles 1.7 et 2.1 (a) relatifs aux créances maritimes. En outre, l'article L. 5121-2 du Code des transports admet le droit à la limitation de responsabilité au chantier constructeur en tant que *bénéficiaire concerné*.

La délivrance résultera d'une phase importante nommée « la recette du navire » qui est marquée par un formalisme singulier. La délivrance correspond au moment du transfert de propriété du navire selon les termes de l'ancien article 6 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (devenu article L. 5113-3 du code des transports) : « *Le transfert de propriété se réalise avec la recette du navire après essais* ». C'est un acte juridique considérable en ce sens qu'il permet de vérifier l'aptitude du navire à la navigation et d'approuver la conformité aux spécifications contractuelles établies dans le contrat de construction au forfait. Plusieurs intervenants, tels que des ingénieurs d'armement ou experts de la société de classification préalablement désignée, assistent le client-armateur sur les aspects fonctionnels et techniques de *sa nouvelle propriété*. Lors de cette phase critique, le nouveau propriétaire peut formuler ses réserves suivant son appréciation.

---

<sup>46</sup> Art. D. 5113-1 Code des transports.

<sup>47</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 30 mai 2006, n° 05.13.980, *DMF* 2006, p. 808, obs. R. Rézenthel ; *Affaire Mme Foucou-épouse Sybille c/ Société Hyères Espace Plaisance* : pour un incendie survenu dans le chantier naval ayant détruit le navire de plaisance. En l'espèce, il s'agissait d'un contrat de réparation et le chantier était tenu de respecter la garde du navire.

<sup>48</sup> J.-F. Cheneval et A. Luquiau, « La limitation de responsabilité des propriétaires de navires en construction », *DMF* 1997, p. 771

<sup>49</sup> Art. L. 5113-3 du Code des transports, art. 6 de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer

En l'état, la question primordiale est de s'interroger sur la recette du navire après essais qui pourrait douter de toute contestation de la part du nouvel acquéreur, dans l'hypothèse où un défaut, un dysfonctionnement se manifesterait ultérieurement. Eu égard à cet aspect litigieux, l'ancien article 7 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967<sup>50</sup> a su appréhender cette situation en disposant que « *le constructeur demeure garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserve par le client* ». Il s'agit en quelque sorte d'une influence du droit commun, relevant précisément de l'article 1641 du code civil,<sup>51</sup> dans le domaine maritime. *A fortiori*, il faut admettre que les vices cachés ne peuvent être décelés qu'après coup, et le constructeur doit répondre de la garantie des vices cachés qui est une responsabilité très lourde en raison de son prétendu professionnalisme selon l'illustre adage *Unusquisque peritus esse debet artis suae*.

**19.** Comme tout contrat synallagmatique, le contrat de construction, peu important sa qualification, comporte des obligations réciproques dont l'inexécution, par l'une des parties, peut conduire soit à l'exécution forcée soit à la résolution du contrat. Les principales obligations de l'armateur reposent sur le paiement du prix et l'engagement de prendre livraison du navire. Schématiquement, l'obligation de payer le prix correspond à celle de transférer la propriété du navire par le chantier, et l'obligation d'enlèvement du navire correspond à l'obligation de délivrance.

## **V.** Le navire en tant qu'objet d'échanges

**20.** Le navire est « *susceptible d'appropriation* »<sup>52</sup> si bien qu'il peut faire l'objet d'un droit de propriété individuelle et de droits réels au profit d'une personne physique ou d'une personne morale. En l'état, les actes constitutifs, translatifs, extinctifs, doivent être inscrits sur les fichiers publics pour les navires francisés et en construction en vue d'assurer une publicité officielle de ces actes et des droits<sup>53</sup> qui présentent un intérêt pour les tiers et la puissance publique : propriété, acte de vente, hypothèque, conventions relatives à la copropriété maritime, clauses de contrats donnant à l'affrèteur la qualité d'armateur, actes de saisie. Cette publicité a vocation à garantir la sécurité des droits et des transactions puis à assurer *a priori* l'opposabilité de ces droits inscrits aux tiers. À cet effet, l'article L. 5114-1 du Code des transports sanctionne l'inobservation dans l'établissement de ces actes.

En matière de vente de navires, l'acte de francisation revêt un caractère important dans la détermination de la qualité de propriétaire et du transfert de la propriété du navire. La francisation est une formalité qui attribue au navire le droit de porter le pavillon de la

---

<sup>50</sup> Désormais codifié à l'article 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* ».

<sup>51</sup> Art. 1641 du Code civil : « *Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus* ».

<sup>52</sup> J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », in Mélanges C. Scalpel, PUAM 2013, p. 80.

<sup>53</sup> Art. R. 5114-6 Code des transports ; ancien art. 92 décret n°67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogé).

République française avec les avantages qui s'y attachent<sup>54</sup>. Outre la protection diplomatique et militaire, les faveurs octroyées aux navires francisés<sup>55</sup> sont d'ordre pécuniaire. Ces avantages permettent de bénéficier d'aides au cabotage ou au remorquage, d'allègements fiscaux concernant les emprunts en vue de la reconstruction ou modernisation de la flotte de commerce ou de pêche. Cette opération<sup>56</sup> est effectuée par l'Administration des douanes qui délivre dès lors l'acte de francisation tout en reportant les renseignements de la fiche matricule<sup>57</sup> du navire. Les bureaux de douane sont habilités à tenir rigoureusement les fichiers d'inscription des navires.

**21.** À l'instar de l'acte de francisation, la fiche matricule est établie pour chaque navire, et comporte différentes informations telles que le nom du propriétaire et notamment des actes, parmi lesquels, certains sont translatifs de propriété.<sup>58</sup>

Toutefois, l'affaire du navire *Calypso*<sup>59</sup> a montré que les mentions portées sur l'acte de francisation pouvaient donner lieu à des contestations sur l'exactitude de la propriété du navire. De ce fait, des problématiques quant à l'opposabilité de l'acte de vente se sont donc posées selon qu'il s'agit de la portée juridique des mentions<sup>60</sup> sur l'acte de francisation, ou selon qu'il s'agit du moment à partir duquel la vente d'un navire francisé sera opposable aux tiers. En effet, la vente du navire est opposable au jour de son inscription<sup>61</sup> sur la fiche matricule du navire en vertu de l'article L. 5114-1 du Code des transports.<sup>62</sup> En effet, la francisation induit une procédure indispensable lors de la vente du navire : la mutation en douane. Par conséquent, l'acquéreur doit démontrer avoir pris toutes les mesures nécessaires pour procéder à ladite inscription à l'occasion du transfert de propriété, aux fins de régulariser le statut réel du navire et d'opposer la vente du navire aux tiers.

Le changement de propriété doit être porté à la connaissance de l'Administration des douanes, *gardienne de ladite propriété*. Il s'en suit que l'acte de vente doit être présenté « *dans le délai d'un mois au service des douanes du port d'attache du navire, lequel annote en conséquence l'acte de francisation* »<sup>63</sup> et modifie en conséquence la fiche matricule.

Dès lors, il conviendra de s'interroger sur la portée juridique de la mutation en douane. Plus précisément, il s'agira de déterminer si le défaut de mutation en douane est sanctionné par la nullité de la vente ou l'inopposabilité de celle-ci aux tiers, ou bien encore si la réalisation de la mutation en douane purge de son vice l'acquisition du navire qui aurait été faite auprès du vendeur qui n'était pas le réel propriétaire.

---

<sup>54</sup> Anciens articles 2 et 4 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut du navire et autres bâtiments de mer.

<sup>55</sup> Y. Tassel, *Jcl Transport*, Individualisation. Immatriculation. Francisation, fasc.1075, n°107.

<sup>56</sup> Article 217 du Code des douanes précise que « *Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation* ».

<sup>57</sup> Voir en Annexe 3 : exemple de la fiche matricule du navire *Myosotis Sloop* permettant de découvrir que le navire, inscrit au Havre en juillet 1884, avait été construit à Southampton en 1877 et qu'il appartenait alors à M. Janselme de Paris. Les colonnes donnent des informations, année par année, sur ses armements et désarmements et les permis de plaisance qui lui ont été délivrés.

<sup>58</sup> Art. L. 5114- 3 Code des transports.

<sup>59</sup> Cass. Com. 11 décembre 2007, *navire Calypso*, DMF 2008, p. 27, obs. P. Bonassies.

<sup>60</sup> *Idem*

<sup>61</sup> Art. L. 5114-2 Code des transports « *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* »

<sup>62</sup> Ancien art. 10 de la loi du 3 janvier 1967 ; ancien Art. 93 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogés).

<sup>63</sup> Alinéa 2 Art. 231 Code des douanes.

**22.** L'on pourrait comparer la mutation en douane à la transcription immobilière<sup>64</sup>, qui en matière de publicité foncière, rend opposable l'acquisition d'un bien immobilier à l'égard des tiers. Autrement dit, la transcription confère à la vente une opposabilité effective aux tiers et permet donc à l'acquéreur de faire valoir son droit de propriété aussi bien à l'égard de ces derniers qu'à l'égard du vendeur. Dès lors, si l'acte translatif de propriété du navire n'était pas inscrit, par déduction il serait inopposable aux tiers.<sup>65</sup>

La publicité n'est pas une condition de validité des actes mais une condition d'opposabilité aux tiers, une formalité destinée à les informer, dès lors « *ils en tirent la conséquence que le transfert de propriété se réalise inter partes lors de la conclusion de l'acte de vente et erga omnes lors de l'accomplissement de la publicité.* »<sup>66</sup>

Dans le même sens, un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence<sup>67</sup> en date du 11 juin 2009, avait fait observer qu'une société figurant en en-tête du bon de commande d'un navire de plaisance avait non seulement la qualité de vendeur, mais aussi la qualité de propriétaire en raison de l'acte de francisation tenu en sa possession pour son profit personnel du navire. À la lecture de cet arrêt, la Cour s'est efforcée de nuancer l'acte de vente régi par l'ancien article 10 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967<sup>68</sup> et, le bon de commande qui avait force probante sur la validité de l'accord définitif entre les parties concernant la vente du navire. En l'espèce, l'acheteur n'était pas encore réputé être le réel propriétaire en raison de son manquement aux formalités administratives de transfert et en raison du défaut de paiement intégral. L'on observera que les effets de la vente du navire et les obligations qui en résultent pour les parties, sont régis par le droit commun de la vente mobilière, eu égard à la garantie des vices cachés ou à l'obligation de conformité, sans omettre leurs aménagements conventionnels au moyen des clauses limitatives ou exclusives de garantie.

## **VI.** Portée de la garantie légale des vices cachés dans la vente du navire

**23.** La garantie des vices cachés, appelée communément la garantie édilicienne<sup>69</sup>, est un concept dont les fondements sont issus de l'ancien droit romain civil. À cette époque, la garantie des vices cachés n'était pas rattachée au contrat. Par conséquent, l'acquéreur ne trouvait pas dans les actions nées du contrat de vente le moyen d'obtenir réparation du dommage que causait le vice de la chose. Son seul recours se trouvait dans les actions extérieures au contrat, nées d'une stipulation particulière ou accordées par les édiles curules<sup>70</sup>.

---

<sup>64</sup> Formalité impérative prescrit par le notaire en vue d'assurer la publicité de la constitution ou du transport de l'acte dans le registre du conservateur des hypothèques.

<sup>65</sup> E. du Pontavice, *Le statut du navire*, Litec, 1976, n° 97.

<sup>66</sup> P. Lagarde, « La loi française sur la vente des navires francisés est une loi de police », *Rev. Crit. DIP*, 2005, p.55 ; A. Vialard, *Droit maritime*, PUF 1997, n° 345.

<sup>67</sup> CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> chambre, 11 juin 2009 n° 07/10509 ; *Casella c/ SARL Haris Yachting : Juris-Data n°2009-022298* ; M. Ndendé, « Litiges en matière de vente de navires », *Revue de droits des transports* n°10, Octobre 2010, commentaire 201.

<sup>68</sup> Codifié désormais à l'article L. 5114-1 Code des transports : « *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.* »

<sup>69</sup> T. Canfin, « Conformité et vices cachés dans le droit de la vente », *Collection Droit et Sciences Politiques, EPU, Éditions Publibook Université*, 2010, n° 25.

<sup>70</sup> Les édiles curules (*aediles curulis*) furent des magistrats de la Rome antique dont la fonction initiale était liée à l'administration urbaine et plus particulièrement, leur rôle consistait à assurer la police des marchés publics. Ils

De ce fait, l'acquéreur disposait de *l'actio empti* (action civile de l'acquéreur de bonne foi) en cas de dol du vendeur. En outre, la garantie pouvait être obtenue au moyen d'une *stipulatio*. Pour ce faire, le vendeur était tenu de stipuler l'absence de vices cachés pour que l'acheteur pût prétendre à une protection. En matière de vente d'animaux et d'esclaves, l'usage était fréquent certes, mais dans un souci de simplification en vue de pallier aux lourdes formalités, les édiles curules instaurèrent la garantie des vices obligatoire dans ce domaine précis de la vente.

Par conséquent, un édit fut établi selon lequel le vendeur était censé connaître les vices de la chose qu'il vend, et de surcroît, il était tenu de la garantie, eût-il été de bonne foi. Deux actions s'offraient à l'acquéreur en cas de découverte du vice caché. En premier lieu, il s'agissait de *l'actio redhibitoria* qui permettait d'obtenir la résolution du contrat si cette action était intentée dans les six mois suivant la découverte du vice caché. En outre, l'acquéreur pouvait bénéficier d'une action en réduction du prix, *actio aestimatoria* ou *quantis minoris*, qui devait être exercée dans le délai d'un an. Par la suite, ce système d'indemnisation de l'acquéreur, fut étendu à toutes les ventes de meubles et d'immeubles si bien qu'il fut institué dans le « Digeste » de l'empereur Justinien.<sup>71</sup>

Autrement dit, l'obligation de garantie s'était fondue dans le contrat si bien que l'acheteur bénéficia d'un régime de protection et d'indemnisation fondé dans le contrat.

**24.** Au demeurant, la vente du navire ne s'inscrit pas dans un champ contractuel contemporain<sup>72</sup> dès lors que l'Ordonnance de Colbert sur la Marine de 1681 mettait déjà en exergue le régime juridique si particulier du navire et organisait les mécanismes de sa vente. À ce titre, il sera opportun d'analyser l'évolution jurisprudentielle et la portée de certaines anciennes décisions<sup>73</sup> à travers l'articulation des délais de prescription de droit commun et des délais d'action en garantie résultant des articles 1648 et L. 5113-5 du code des transports. Contrairement à la souplesse du système juridique anglais<sup>74</sup>, le droit français est

---

constituèrent un ordre considérable dans la hiérarchie du *cursus honorum* qui représentait l'ensemble des Magistratures Publiques. Les édiles curules contribuèrent aux balbutiements de la garantie des vices cachés.

<sup>71</sup> *Ibidem*

<sup>72</sup> Cf. Livre Second – Titre X de l'Ordonnance de Colbert sur la Marine de 1681.

<sup>73</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, navire *Gewill*, DMF juin 1998, p. 603, obs. P. Bonassies ; également en matière de construction navale : Cf. Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen*, DMF Mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies.

<sup>74</sup> A. Besnard, C. De Salins, C. Delormel, « Régimes français et anglais de la garantie des vices cachés en matière de construction et réparations navales », *Revue droit transports 2013*, dossier 8, p. 9 : En droit anglais, il n'existe pas de régime légal de garanties des vices cachés. La législation anglaise sur la livraison conforme et l'adéquation à l'usage auquel le navire est destiné n'a pas un caractère impératif. Ainsi, les obligations du constructeur naval et les garanties dont dispose le client-armateur dépendent très largement de la volonté des parties si bien que celles-ci peuvent librement convenir d'un régime de garanties contractuelles et exclure les garanties légales. Le système juridique anglais propose néanmoins le « *Latent Damage Act 1986* » relatif au régime des dommages cachés (*latent damages*) et non des vices cachés (*latent defects*). Cette législation ne traite pas du vice ou du défaut de la chose mais du dommage résultant d'un vice. Le caractère non manifeste de ce dommage caché suppose que la prescription ne commence à courir qu'à partir de sa découverte. Le « *Latent Damage Act 1986* » édicte un régime procédural de prescription à l'encontre de celui dont la faute a causé un dommage caché (*act of negligence*). Le délai de prescription de l'action en réparation est de trois ans à partir de la connaissance du dommage. D'autre part, l'acquéreur dispose du droit à agir dans un délai maximum de quinze ans à compter du fait générateur du dommage. Contrairement au régime légal des vices cachés français, le « *Latent Act 1986* » ne déroge pas aux règles de droit commun de la responsabilité qui exige une faute délictuelle ou un manquement contractuel, un dommage et un lien de causalité. Pour des raisons de preuve et d'aménagement contractuel des responsabilités, le « *Latent Act 1986* » est très peu invoqué pour exercer l'action

particulièrement restrictif en matière de garantie des vices cachés.

**25.** Tout chantier de construction navale est tenu de livrer au client-armateur un navire conforme aux spécifications techniques stipulées au contrat. En outre, les dispositions de l'article L. 5113-4 du Code des transports imposent aux chantiers constructeurs et réparateurs de garantir les vices cachés des navires si bien que les possibilités pour ces derniers d'échapper à ces obligations sont limitées : « *Le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette du navire est réalisée sans réserve de la part du client.* » Cette obligation légale s'étend également aux travaux de réparations comme en dispose l'article L. 5113-6 du Code des transports. »

L'obligation de délivrance conforme et l'obligation de garantie manifestent une ambiguïté si bien qu'il sera nécessaire de clarifier ces deux responsabilités qui incombent au chantier constructeur. Aux fins d'aplanir toute incertitude, il s'agira ainsi de démontrer que la conformité s'apprécie au regard des spécifications techniques contractuelles alors que le vice caché se caractérise au vu de l'innavigabilité du navire.

**26.** En revanche, en matière de prescription, le régime spécifique de la garantie des vices cachés diffèrera au sujet de la construction des navires « fabriqués d'avance et en série » relevant du droit commun.<sup>75</sup> À ce titre, il faudra donc s'interroger sur la qualification du contrat de construction navale en vue de déterminer si le navire est fabriqué d'avance ou en série, auquel cas le droit commun de la garantie des vices cachés s'appliquera (articles 1641 et suivants du Code civil). Dès lors, il sera nécessaire d'établir un examen attentif en vue de clarifier certains thèmes essentiels (prescription, actions en responsabilité, etc...) qui caractérisent la lourdeur des obligations et responsabilités du constructeur naval mais aussi celles du vendeur professionnel.

**27.** En outre, en vue de qualifier le vice de rédhibitoire, les juges seront tenus d'apprécier souverainement s'il y a « *impropriété radicale* »<sup>76</sup> à l'usage auquel le navire est destiné ou diminution grave de cet usage. Leur *bienveillance* dans l'examen rigoureux et méthodique est fortement sollicitée par la Haute juridiction dès lors que leur appréciation est nécessaire pour

---

en réparation des dommages cachés aux fins de rechercher la faute du chantier constructeur. Dès lors, en matière de vices cachés, il est de coutume de se référer au « *Sales of Goods Act 1979* », régissant le droit commun de la vente des biens, auxquelles les dispositions sont supplétives (articles 13 et 14). Ainsi, les garanties de conformité et de qualité ne sont pas d'ordre public si bien que les parties peuvent convenir de les modifier ou de les écarter dans les limites des dispositions de protection des consommateurs. Les biens fournis doivent être conformes à la description stipulée au contrat et adaptés à leur utilisation (*fit for purpose*). L'importance de l'obligation de fournir un navire en conformité avec la description n'est pas des moindres en ce sens que l'acquéreur rapportant la preuve d'une non-conformité suffisamment sérieuse (par rapport à la description) pourrait rebuter le navire ou exiger une réfaction. Toutefois, l'article 15 A du « *Sales of Goods Act 1979* » énonce que l'acquéreur ne peut pas refuser le navire si le défaut est si léger que le refus ne serait pas raisonnable (« *is so slight that it would be unreasonable* »). Le délai de prescription applicable est *a priori* celui du droit commun, soit un délai de six ans en vertu de la Section 5 du « *Limitation Act 1980* » et commence à courir à compter de la date de naissance du droit à agir (« *from the date on which the cause of action accrued* »). À l'instar de l'article 2254 du Code civil issu de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 permettant d'abrèger ou d'allonger la durée de la prescription, les parties peuvent aménager ce délai de prescription.

<sup>75</sup> Cass. Com., 13 octobre 1998, *Société Marine Projets c/ Loquais*, DMF 1999, p.535, obs. M. Ndendé ; CA Bordeaux, 15 décembre 2014, n° 13-01741, DMF mars 2015, p. 233, obs. G. Piette.

<sup>76</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 avril 1997: *Bull.civ.* 1997, I, n°129.

qualifier le vice reproché mais aussi pour fixer le point de départ du délai de l'action en garantie. Au vu de la garantie légale des vices cachés qui sera amplement abordée, les acquéreurs déçus bénéficient d'un choix discrétionnaire quant aux modes de réparations du préjudice suite à la découverte du vice. En effet, le client pourra saisir le juge de sorte qu'il prononce soit la résolution du contrat, soit la révision de celui-ci ou l'octroi de dommages et intérêts.

Plus précisément, l'article 1644 du Code civil se réfère au choix discrétionnaire de l'acquéreur ; deux principales options s'offrent à lui l'action rédhibitoire et l'action estimatoire. Ces deux actions sont subordonnées à l'existence d'un vice caché et à la garantie légale due par le vendeur. L'action rédhibitoire (article 1647 du Code civil) est une action en résolution du contrat de vente qui entraîne pour l'acquéreur la restitution de la chose et pour le vendeur la restitution du prix. Mais cette situation paraît assez rare car le navire ayant déjà été mis en exploitation, le vice ne serait pas réellement de nature à le rendre impropre à la navigation.<sup>77</sup> Les armateurs auront plutôt tendance à exercer l'action estimatoire assortie d'une demande en dommages et intérêts. L'action estimatoire maintient le contrat mais l'acquéreur peut revendiquer une restitution partielle du prix, c'est la réfaction. Cette réfaction est fixée par expertise et suppose que l'on détermine à quel prix de vente aurait correspondu la diminution de l'usage due au vice de la chose si l'acheteur en avait eu connaissance. Lorsque le vice cause un trouble d'exploitation, diminuant temporairement l'usage du navire, les juges ne peuvent ordonner la restitution partielle du prix mais peuvent prononcer la condamnation en paiement de dommages et intérêts à l'encontre du vendeur. En effet, il faut une diminution officiellement définitive pour exercer l'action estimatoire.

**28.** La vente du navire suppose également une multitude de recours en cascade. La pluralité des recours (appels en garantie ou actions récursoires) possibles illustre la complexité des liens entre les contrats attachés au navire, depuis sa construction jusqu'à son exploitation. La responsabilité des différents acteurs ayant contribué à la réalisation du navire est parfois recherchée par les utilisateurs. Il n'est pas rare que les vendeurs intermédiaires et sous-acquéreurs du navire exercent des actions en responsabilité à l'encontre des fabricants, des chantiers de construction et de réparation navale pour manquement aux obligations de conformité et de garantie des vices cachés. Par conséquent, il s'agira de savoir sur quel terrain l'action en responsabilité devra être placée et sur quel fondement de prescription cette action pourra être exercée en bonne et due forme. Certaines règles du droit maritime s'inspirent de l'article L. 110-2 du Code de commerce qui a des conséquences sur la compétence des tribunaux et de l'article L.110-4 qui fixe des délais particuliers de prescription, en l'occurrence pour les actions en paiement.

**29.** Au demeurant, le contentieux du contrat de construction navale ou du contrat de vente du navire se prolonge dans l'ordre international avec la détermination de la loi applicable et de la compétence juridictionnelle<sup>78</sup>. Par exemple, au regard de l'article 4

---

<sup>77</sup> J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, p. 317 et s.

<sup>78</sup> V. par exemple les arrêts suivants qui seront évoqués dans la présente étude : Cass. Civ. Ch. 1<sup>ère</sup>, 19 décembre 2018, n° 17-25.803, *DMF* mai 2019, p. 419, obs. S. Sana-Chaille de Nere (Sur l'option de compétence juridictionnelle offerte au demandeur en matière de responsabilité des produits défectueux) ; Cass. Com., 14 janvier 2004, *DMF* 2004, p.723, G. Mecarelli (Sur l'exigence de l'écrit de l'article l. 5114-1 Code des transports

(combinaison § 1,2 et 5) de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles<sup>79</sup>, et à défaut de choix de la loi par les parties, si le contrat présente des liens plus étroits avec le pays où est établi le débiteur de la prestation caractéristique alors, la loi du lieu de résidence de celui-ci s'applique. Toutefois, il se peut que la loi du lieu de résidence du débiteur de la prestation caractéristique ne soit pas pertinente au vu du contexte contractuel. En effet, cette loi peut être écartée au profit d'une autre dans la mesure où elle n'est corroborée par aucun facteur de rattachement suffisant. Ainsi, la clause d'exception (Art. 4 § 5 précité) suscitera l'intervention du juge et permettra une solution plus adéquate à la résolution des litiges.<sup>80</sup>

**30.** Certes, le sujet est riche et vaste quant à la sphère contractuelle régissant la vente du navire mais ne se pose pas dans les mêmes termes selon qu'il s'agit de navires de commerce, de pêche, de grande plaisance ou de petite plaisance, selon aussi qu'il s'agit de navires neufs ou d'occasion. En l'état, le navire est au cœur d'enjeux économiques et de transactions financières considérables, dès lors les différents cas de figure ou situations concernant sa vente, son acquisition devront être analysés. L'on observa ainsi, que le droit commun des obligations trouve application dans ce contexte si particulier qu'est la matière maritime relevant du droit spécial. À cet égard, le Professeur Delebecque formule de manière poétique ce constat juridique : « *Éternelle dialectique du droit spécial et du droit commun que le droit maritime, au demeurant, met régulièrement à l'épreuve* ». <sup>81</sup>

**31.** En tout état de cause, l'objectif de la présente thèse sera d'approfondir les thèmes principaux et pertinents aux fins d'appréhender et d'apprécier le sujet dans une approche claire et cohérente, tout en mettant en exergue les questions fondamentales autour de ce domaine fort complexe relatif à la construction et la vente du navire. La présente thèse évoquera tout de même certains aspects comme la réparation navale, le contrat de construction à l'économie, tombé en désuétude, propre aux petites unités de plaisance et de la vente judiciaire résultant des saisies conservatoires ou autrement dit, la vente forcée, ordonnée par justice, entraînant ainsi purge des droits réels constitués sur le navire.

---

comme loi de police du for au sens de l'art.7-2 de la Convention de Rome du 19 juin 1980) ; O. Cachard « La consécration du contrôle de proportionnalité au stade de l'exequatur d'une décision américaine condamnant un chantier naval français à des dommages-intérêts punitifs », Cass. Com. 1<sup>er</sup> décembre 2010, *DMF* avril 2011, p.331.

<sup>79</sup> Devenu Art. 4 § 1(b), 2 et 4 du Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), publié au Journal officiel de l'Union européenne du 4 juillet, entré en vigueur le 24 juillet 2008, applicable aux contrats conclus à partir du 17 décembre 2009.

<sup>80</sup> V. par exemple Cass.Com. 19 octobre 2010, n°09-69246, *DMF* hors-série n°15, juin 2011, p.41 : à l'instar des juges du fond, la Cour de cassation a curieusement fait fi de l'application de la clause d'exclusion (moyen de défense du pourvoi du chantier naval français qui fut d'ailleurs rejeté) alors que sa mise en œuvre paraissait valable au sens de l'art. 4 § 5 de la Convention de 1980. En effet, les hauts magistrats ont souscrit à la loi du lieu (loi hollandaise) de la résidence principale du débiteur (art. 4 § 2) de la prestation caractéristique (société chargée d'installer des ponts en bois sur le navire en construction). Toutefois, au vu des éléments de l'espèce, la loi française (loi du lieu d'exécution de la prestation caractéristique) aurait dû être déclarée applicable d'autant plus que les arguments du demandeur au pourvoi (chantier naval) paraissaient plausibles (conclusion et exécution du contrat en France, détermination des prix et correspondances en langue française).

<sup>81</sup> Formule extraite dans Cass. Com. 16 février 1999, navire *Le Kurun*, *DMF* juillet-août 1999, p. 628, obs. Ph. Delebecque.

**32.** Ainsi, l'intérêt de l'étude portera sur les outils contractuels concernant les navires armés au commerce, à la pêche et ceux armés à la grande plaisance, sans omettre l'application du droit de la consommation aux petites unités de plaisance. Le contrat de construction au forfait concernant les navires neufs et le contrat de vente de navires d'occasion seront de ce fait nuancés. Vu la complexité du sujet, il sera aussi préférable de souligner certains éléments essentiels à plusieurs reprises afin de garder à l'esprit les rouages spécifiques que représente la vente du navire. En d'autres termes, il sera opportun d'édifier un examen approfondi en menant de temps à autre une étude parfois comparative qui toutefois permettra de démarquer les distinctions et les aspects communs entre les deux types de contrat en question : le contrat de construction au forfait et le contrat de vente à proprement dit.

En outre, la présente thèse n'aura pas la prétention de mener une étude en droit comparé mais toutefois certains détours ou points de vue issus de systèmes juridiques étrangers, en l'occurrence le droit anglo-saxon, seront nécessaires afin de clarifier certains thèmes comme l'hypothèque maritime par rapport au *mortgage* ou bien comme les règles procédurales en matière d'arbitrage maritime. À cet égard, la réforme de l'hypothèque maritime est une question récurrente qui méritera d'être abordée. Sans nul doute, opérer une incursion dans le droit anglais du *mortgage* avec l'appui du droit commun de l'hypothèque du bien immeuble serait une des solutions qui s'inscrirait dans une politique de remaniement de l'hypothèque maritime.

**33.** À l'évidence, la vente du navire suscite des obligations et des responsabilités très spécifiques aussi bien pour les parties que pour les tiers au contrat (**PARTIE II**). Le navire est donc contenu dans un prisme juridique contractuel complexe dont il sera opportun d'analyser à travers deux principaux contrats de vente (**PARTIE I**) : le contrat de construction navale pour les navires neufs et le contrat de vente pour les navires d'occasion.

# PREMIÈRE PARTIE – L'ÉCONOMIE DES CONTRATS DE VENTE DU NAVIRE

**34.** À titre indicatif, il est opportun d'indiquer les modes d'acquisition « spéciaux »<sup>82</sup> de droit maritime : la prise en temps de guerre, la réquisition par l'État, la confiscation pour des raisons d'ordre pénal ou en cas de contraventions aux lois fiscales, et le délaissement admis par l'assuré à son assureur approuvant la propriété du navire délaissé.

Il s'agira d'étudier les principes et mécanismes contractuels qui gouvernent aussi bien la construction navale que la vente du navire<sup>83</sup>. Autrement dit, l'examen portera donc sur les deux modes d'acquisition de la propriété du navire : la construction navale (**TITRE I**) et la vente du navire (**TITRE II**).

---

<sup>82</sup> R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz 1997, 12<sup>ème</sup> édition, n°67.

<sup>83</sup> A. Montas, *Droit maritime*, Vuibert droit, 2<sup>ème</sup> édition, p.45 et s.



## TITRE I : LE CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE, LE NAVIRE EN PROJET

**35.** Après une période d'effervescence, la construction navale a connu des méandres d'ordre économique dans les années 1970 du fait des crises du pétrole et notamment de l'apparition de certains pays émergents en matière de construction<sup>84</sup> tels que la Chine, la Corée du Sud ou certains pays de l'Est. Dès lors, les États ont dû trouver des solutions pour pallier au problème de la baisse des activités des chantiers navals en octroyant des aides, des subventions et des facilités de crédit.<sup>85</sup> En dépit de la crise due à la bulle spéculative survenue en 2008 et ayant ainsi altéré l'activité des chantiers, le secteur de la construction navale a connu un regain d'activités à partir de 2013, notamment en Asie où les trois principaux pays constructeurs ne cessent de prospérer de manière significative. Ensuite, alors que l'année 2016 s'annonçait désastreuse du fait de la chute libre des prix et de la rareté des commandes, l'année 2017 amorçait une recrudescence insufflant une reprise d'activité considérable pour les chantiers navals. Le nombre de navires neufs (vraquiers, pétroliers, port-containers) enregistrés sur les carnets de commandes a plus que doublé. L'augmentation significative des commandes a évidemment profité aux trois principaux pays asiatiques de l'industrie navale : Chine, Corée du Sud et Japon. En effet, ils détiennent presque 95% de l'ensemble des carnets de commandes au niveau mondial de la construction navale en termes de parts de marché. En 2018, une augmentation de 15 % a été enregistrée pour les commandes de constructions neuves (95,5 millions de tonnes de port en lourd par rapport à 83, 1 millions de tonnes de port en lourd par rapport à 2017) confortant la position dominante de l'industrie navale en Asie. En parallèle, les chantiers européens ont également connu une hausse de 37 % des commandes en 2018 (106 contrats contre 77 en 2017) résultant principalement de la construction de navires de croisières (36 unités), navires rouliers (21 unités) et autres. Dès lors, l'année 2019 s'annonce davantage fructueuse.<sup>86</sup>

**36.** Cela étant, le navire demeure avant tout une chose qui est située à l'épicentre des contrats de construction. De façon synthétique, le navire est « *une coque, un système de propulsion et un espace* »<sup>87</sup>. Ses caractéristiques sont répertoriées dans des annuaires de sorte que les tiers puissent en avoir connaissance, à savoir la vitesse, la jauge brute, l'année de construction, le tirant d'eau, la société de classification. En tout état de cause, admettre l'existence du navire, c'est admettre qu'il soit avant tout une construction. En effet, le navire est issu d'un contrat de construction au forfait (**CHAPITRE I**), dont la complexité et les caractères ont mené la jurisprudence et le corpus doctrinal à le qualifier de contrat de vente à « livrer » ou de chose

---

<sup>84</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *opt.cit.*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 209.

<sup>85</sup> Règlement CE n°1540/ 98 du Conseil du 29 juin 1998 concernant les aides étatiques à la construction navale.

<sup>86</sup> Voir graphiques en Annexe 9 : Données économiques relatives à la construction navale en Asie et en Europe (Source : *Annual Review 2019, BRS (Barry Rogliano Salles) Shipping Brokering Group*).

<sup>87</sup> Ph.-J. Hesse, J.-P. Beurrier, P. Chaumette, Y. Tassel, A.-H. Mesnard, R. Rezenthel, *Droits Maritimes Mer, Navire, Marins*, Tome 1, les éditions Juris Service, p. 211.

future. Par ailleurs, la construction d'un navire relève d'une opération de grande envergure soumise à des contrôles drastiques (**CHAPITRE II**) et nécessite notamment des moyens de financement particuliers (**CHAPITRE III**).

## CHAPITRE PREMIER : LE CONTRAT DE CONSTRUCTION AU FORFAIT OU LE CONTRAT DE VENTE « À LIVRER »

**37.** *In limine*, les dispositions législatives se trouvaient essentiellement dans le chapitre II de la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires, aux articles 5 à 9 qui sont désormais codifiés aux articles L. 5113-2 à L. 5113-6 du Code des transports. Il ne faut pas omettre le décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 qui régit à présent l'hypothèque du navire en construction<sup>88</sup>.

Deux types de construction navale méritent de retenir l'attention. Le contrat de construction peut revêtir la forme d'une construction à l'économie ou d'une construction au « forfait » selon le degré d'indépendance du chantier naval. Le contrat de construction au forfait (ou « pour compte » ou « à l'entreprise ») est un contrat de vente à livrer alors que le contrat de construction à l'économie est un contrat d'entreprise. La vente et l'entreprise sont deux notions différentes qui s'appliquent tout de même à deux contrats ayant pourtant le même objet : la construction du navire. Vouloir appréhender un contrat aussi subtil que celui de la construction navale implique nécessairement d'établir une distinction entre ces deux types de construction.

**38.** Ainsi, le point d'orgue est placé sur la *physionomie* du contrat de construction navale : il est un contrat atypique. Dans son analyse, au sujet de la maîtrise d'œuvre du chantier naval, l'auteur J.-F. Cheneval avance que : « *le contrat de construction de navire porte en lui-même un caractère énigmatique*<sup>89</sup> » si bien que la recherche épineuse pour la qualification de ce contrat (**SECTION 2**) semble manifeste : serait-il un contrat d'entreprise ou plutôt un contrat de vente à livrer ? En somme, le contrat de construction navale est complexe et original (**SECTION 1**), dont les caractères seront abordés en vue d'apprécier sa singularité (**SECTION 3**).

---

<sup>88</sup>Art. 11 du décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes.

<sup>89</sup>J.-F. Cheneval, *Gazette de la chambre, Lettre d'information de la CAMP*, n° 30, Hiver 2012 / 2013 : « Quelques réflexions sur le contrat de construction de navires ».

## SECTION 1 : COMPLEXITÉ ET ORIGINALITÉ DU CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE

**39.** La preuve du contrat et les avenants qui en découlent se trouvent dotés d'un formalisme spécifique eu égard à l'importance de l'écrit (**Paragraphe 2**). Plus précisément, l'article L. 5113-2 du Code des transports édicte que les modifications apportées au contrat en cours d'exécution doivent être établies par écrit, à peine de nullité. Autrement dit, le contrat de construction au forfait est requis « *ad probationem* » et les modifications à ce contrat doivent faire l'objet d'un écrit « *ad validatem* ». Cet acte translatif de la propriété du *navire en projet* est soumis aux prescriptions de l'article L.5114-2 du Code des transports en ce qu'il fait l'objet d'une inscription au fichier tenu par de l'Administration des douanes, à peine de nullité.<sup>90</sup>

L'armateur et le chantier se basent sur des contrats complexes pour établir leurs négociations. Plusieurs modèles internationaux existent tels que le modèle BIMCO<sup>91</sup> (*Baltic and International Maritime Council Organisation*), ou de l'*Association of West European Shipbuilders Associations* (AWES) ou celui de la *Shipbuilders Association of Japan* (SAJ). En tout état de cause, à chaque navire correspond un contrat singulier avec ses clauses spécifiques. Toutefois, il n'en demeure pas moins que le transfert de la propriété et des risques opéré par la recette du navire appelle à la réflexion et permet de justifier l'originalité de ce contrat atypique (**Paragraphe 1**).

Paragraphe 1 : Le transfert de propriété par la recette du navire

**40.** Le transfert de la propriété du navire et du capital qu'il représente fait l'objet de dispositions légales spéciales : la recette de navires en construction et la mutation en douane pour les navires d'occasion. La recette du navire (**A**) est une phase décisive en termes de vérifications et de contrôles techniques, et d'un point de vue juridique, elle consacre notamment le transfert de propriété et des risques (**B**).

### A. La Recette du navire

**41.** Le Code des transports<sup>92</sup> met en évidence le caractère singulier du contrat de construction au forfait qui s'analyse en un véritable contrat translatif de propriété<sup>93</sup>. *A priori*,

---

<sup>90</sup> Ce point sera traité ultérieurement ; à la différence du Bureau des douanes, l'administration des Affaires maritimes aura un rôle prépondérant dans l'immatriculation et dans le contrôle des titres de sécurité en matière de réglementation de sécurité et de sûreté des navires.

<sup>91</sup> Voir en Annexe 1 : Modèle de contrat de construction navale BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) *Newbuildcon Standard Contract BIMCO*.

<sup>92</sup> Tout comme, jadis, le chapitre II intitulé « Construction des navires » de l'ancienne loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

<sup>93</sup> Art. L. 5114-1 Code des transports : « *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. »*

le transfert s'opère à la date de recette du navire, *i.e.* à la réception qui se réalise après une période d'essai<sup>94</sup>. Dès lors, le transfert de propriété revêtira un caractère définitif à la signature du procès-verbal de recette. Néanmoins, rien ne s'oppose à ce que les parties conviennent du transfert de propriété au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Dans ce cas de figure, le maître de l'ouvrage, client-armateur, serait ainsi garanti face aux éventuelles défaillances du constructeur par le droit de propriété qu'il aura sur le navire. Comme en matière immobilière, le caractère ferme et définitif de la vente du navire en construction s'apprécierait à la *levée des conditions suspensives* assimilée à l'achèvement des travaux du navire et à la recette après essais. Il en va de soi, car le transfert de propriété s'opère à la signature du procès-verbal de la recette du navire. Cet aspect illustre que le navire, bien meuble, est empreint d'un régime juridique propre au bien immeuble.<sup>95</sup>

**42.** Outre le transfert de propriété opéré par la recette du navire, l'on ne peut éluder la référence à la notion de *réception*<sup>96</sup> qui prend toute sa dimension en matière maritime. À l'instar de la *réception*, la recette du navire suscitera la même cohérence chronologique, à *savoir* la réception matérielle du navire par le constructeur, l'obligation de délivrance conforme et l'obligation de garantie des vices cachés.<sup>97</sup> À cet égard le professeur Bénabent proposait une analyse louable de la notion de *réception* en précisant cette cohérence chronologique des obligations du vendeur (constructeur) : « ...*la délivrance est conforme dès qu'est satisfaite la condition d'identité de la chose. La conformité s'apprécie à l'instant même de la délivrance par rapport à la chose promise et à ses caractéristiques annoncées : si la chose livrée est bien matériellement celle qui a été promise avec les caractéristiques prévues, l'obligation de délivrance est remplie. Au contraire, elle ne l'est pas si certaines caractéristiques convenues font défaut. Là s'arrête classiquement l'exécution de délivrance : les déconvenues que peut ensuite essuyer l'acquéreur à l'usage relèvent de la garantie des défauts cachés... Cette articulation chronologique donne toute son importance à la réception de la chose : un acte juridique qui manifeste l'approbation de l'acheteur, la réception couvre les vices apparents.* »<sup>98</sup>

## B. Le transfert de la propriété et des risques

**43.** Quant au transfert de la propriété et des risques, l'originalité de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, en son article 6, résidait dans le fait que la propriété et les risques, dans la vente du navire *futur*, ne sont transférés qu'à partir du moment où la *chose* sera en mesure d'être livrée par le constructeur et reçue par l'armateur acquéreur. Par rapport à une vente classique, la chose, objet du contrat, est existante et la propriété est immédiatement transférée par le seul accord des parties. En d'autres termes, l'entrepreneur conserve la propriété des matériaux qu'il fournit jusqu'à

---

<sup>94</sup>Art. L. 5113-3 Code des transports.

<sup>95</sup>Notons que la recette du navire révèle un schéma proche de celui stipulé par l'article 1601-2 du Code civil : « *La vente à terme est le contrat par lequel le vendeur s'engage à livrer l'immeuble à son achèvement, l'acheteur s'engage à en prendre livraison et à en payer le prix à la date de livraison. Le transfert de propriété s'opère de plein droit par la constatation par acte authentique de l'achèvement de l'immeuble ; il produit ses effets rétroactivement au jour de la vente.* »

<sup>96</sup>Comp. Art. 1792-6 Code civil en matière de construction d'ouvrages ou de ventes d'immeubles : « *La réception est l'acte par lequel le maître de l'ouvrage déclare accepter l'ouvrage avec ou sans réserve. Elle intervient à la demande de la partie la plus diligente, soit à l'amiable, soit à défaut judiciairement. Elle est en tout état de cause, prononcée contradictoirement.* » Voir également, notion de « *réception* » en matière de réparation navale : Cass. Com. 19 septembre 2018, n° 17-17748, *DMF* décembre 2018, p. 1039, obs. Ph. Delebecque.

<sup>97</sup>Ces deux obligations du constructeur, assimilé au vendeur professionnel seront ultérieurement traités.

<sup>98</sup>A. Bénabent, note sous Cass. Civ.<sup>ère</sup>, 5 mai 1993, *Recueil Dalloz Sirey*, 1993, 35<sup>e</sup> cahier, p.506.

achèvement et livraison de la chose commandée. Dans le cas d'un contrat d'entreprise, propre aux constructions à l'économie, dans la mesure où l'armateur, fournit les matériaux, ce dernier demeure propriétaire du navire en construction et peut donc la revendiquer à tout moment en cas de mésentente avec l'entrepreneur constructeur.

Malgré ces différences, l'article L. 5113-3 du Code des transports (ancien article 6 de la loi précitée) consacre le régime du transfert de la propriété et risques pour la construction à forfait et la construction à l'économie : « *Sauf convention contraire, le transfert de propriété n'intervient qu'à la date de la recette du navire, après essais.* » Dans la pratique, l'armateur peut exiger d'acquérir la propriété du navire en cours de construction dans la mesure où certains chantiers navals se montrent défaillants face aux difficultés techniques ou impuissants face aux aléas des contrats d'approvisionnement avec leurs propres fournisseurs. D'autre part, la crainte d'une éventuelle insolvabilité du chantier peut conduire à insérer une « *clause contractuelle subordonnant le paiement des acomptes sur le prix à une déclaration de propriété en faveur du client* ». <sup>99</sup> L'armateur client acquiert progressivement la propriété du navire en construction au fur et à mesure des versements échelonnés selon un plan de financement incorporé dans le contrat. La validité de cette clause est reconnue dans la mesure où ces transferts partiels et successifs de propriété sont opposables aux tiers, notamment les fournisseurs du chantier naval en faillite. L'opposabilité est incontestable à condition que la clause de transfert soit publiée sur la fiche matricule du navire en construction. <sup>100</sup>

Paragraphe 2 : Exigence de l'article L. 5113-2, alinéa 2 du Code des transports <sup>101</sup>

**44.** *In limine*, les dispositions de l'ancien article 5 de la loi maritime ont été reproduites à l'article L. 5113-2 du Code des transports : « *La construction d'un navire pour le compte d'un client fait l'objet d'un contrat écrit. Les modifications à ce contrat sont à peine de nullité, établies par écrit.* »

L'article L.5113-2, alinéa 2 du Code des transports prévoit expressément la sanction de la nullité quant aux modifications apportées au contrat de construction lorsqu'elles ne sont pas établies par écrit devant acte authentique ou encore acte sous seing privé. Pourvu qu'elles le soient, telle est l'exigence légale. À cet article L.5113-2, alinéa 2, on peut établir un parallèle avec l'article 1793 du Code Civil <sup>102</sup>qui édicte, en cas de construction à forfait d'un bâtiment selon un plan arrêté et convenu avec le propriétaire du sol, que les modifications ou augmentations doivent être autorisées par écrit et que le prix doit faire l'objet d'un accord sans équivoque avec le propriétaire.

---

<sup>99</sup> Cour de Cassation Sect. I du 7 février 1996 (*Diritto Marittimo 1998 II 361*, obs. Pierangelo Celle), *DMF 1999*, p.552.

<sup>100</sup> Art. L. 5114-1 Code des transports ; Art.10 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>101</sup> Ancien article 5, alinéa 2 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer : Exigence de l'écrit relative aux modifications apportées au contrat. Autrement dit, l'écrit est requis « *ad validatem* » eu égard aux modifications des travaux en cours.

<sup>102</sup> « *Lorsqu'un architecte ou un entrepreneur s'est chargé de la construction à forfait d'un bâtiment, d'après un plan arrêté et convenu avec le propriétaire du sol, il ne peut demander aucune augmentation de prix, ni sous le prétexte de l'augmentation de la main d'œuvre ou des matériaux, ni sous celui de changements ou d'augmentations faits sur ce plan, si ces changements ou augmentations n'ont pas été autorisés par écrit, et le prix convenu avec le propriétaire.* »

**45.** La règle poursuit le même objectif que l'article 1793 du Code civil en ce sens qu'il exhorte les *hommes de l'art* à respecter les dispositions du contrat sans pouvoir prétexter d'éventuelles augmentations de la main d'œuvre ou des matériaux, ou de changements établis sur les plans. C'est pourquoi, l'écrit est ici exigé à peine de nullité. Ce texte cherche à protéger les armateurs et à leur éviter des surcoûts liés aux modifications auxquelles ils n'auraient pas consenti. Ce caractère absolu et protecteur de cette exigence légale vaut également pour les chantiers navals confrontés à des armateurs clients susceptibles de bouleverser l'économie du contrat pendant le cours de la construction.

**46.** Cela étant, à défaut d'autorisation préalable aux modifications, le chantier peut apporter la preuve d'une acceptation manifeste et sans équivoque par le maître de l'ouvrage eu égard aux travaux supplémentaires, ou bien prouver que ce dernier a exigé des modifications qui ont bouleversé l'économie du contrat.<sup>103</sup> En somme, cette exigence légale encadre strictement les modifications apportées au contrat initial portant sur des travaux supplémentaires **(A)** mais ne concerne guère les prorogations de délais et les retards de livraison **(B)**.

#### **A.** Paiement des travaux supplémentaires dans les marchés à forfait

**47.** L'arrêt de la cour de Cassation du 24 janvier 1990 présente l'intérêt de délimiter les différentes situations dans lesquelles on peut admettre un supplément de prix en présence d'un marché à forfait. À l'instar de l'article 1793 du code Civil, une autorisation écrite préalable aux travaux est indispensable. L'écrit, en tant que mode de preuve exclusif, doit comporter la mention du prix des travaux supplémentaires. Également, selon la Haute juridiction, les modifications requises par le maître de l'ouvrage doivent entraîner un « *bouleversement de l'économie du contrat* » de sorte que « *la nature et le coût de l'ouvrage cessent de se situer dans les prévisions du projet initial* »<sup>104</sup>. Enfin, l'acceptation par simple silence, l'acceptation tacite, ou un comportement passif sont de nature équivoque et par conséquent sont exclus de ce dernier critère relatif à la formule employée « *l'acceptation du maître de l'ouvrage doit être expresse et non équivoque* ». En revanche, l'acceptation émise au représentant ayant reçu un mandat spécial ou « *mandat à cet effet* »<sup>105</sup> par le maître de l'ouvrage est admise. En somme, outre le bouleversement de l'économie du contrat, l'écrit est requis pour autoriser les travaux avant exécution, et l'acceptation « *expresse et non équivoque* » après achèvement doit être établi.

**48.** Par ailleurs, on serait en droit de redouter le déséquilibre de l'économie générale du contrat tel que voulu par les parties lors de sa signature car un changement de la conjoncture économique pourrait priver de toute contrepartie réelle l'engagement souscrit par le débiteur.<sup>106</sup> En effet, le changement des circonstances économiques peut entraîner un sérieux

---

<sup>103</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 24 janvier 1990, *D.* 1990, *jurispr.* p.257, A. Bénabent : « Le point sur le paiement des travaux supplémentaires dans les marchés à forfait ».

<sup>104</sup> *Ibidem*

<sup>105</sup> Cass. Com. 30 octobre 1978, Bull. civ. IV, n°244 (à propos de l'architecte ayant visé les factures, acceptant ainsi les travaux supplémentaires ; ce qui engagerait le maître de l'ouvrage suivant le mandat spécial donné à cette fin.

<sup>106</sup> Voir en ce sens, Affaire *Soffimat*, Cass. Com. 29 juin 2010, n° de pourvoi : 09-67369.

déséquilibre pour l'une des parties au contrat et de ce fait l'obligation du débiteur deviendrait sans cause.

À l'opposé, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, en date du 12 février 2009, a rejeté la prétention du chantier qui entendait « justifier sa demande en paiement des travaux supplémentaires en se fondant sur l'idée de bouleversement de l'économie du contrat, compte tenu du changement de pavillon passant de la plaisance à une exploitation commerciale. »<sup>107</sup> Selon, la Cour, la requête du chantier naval était infondée et il n'y avait pas lieu d'invoquer le *bouleversement de l'économie du contrat*. Ainsi, le *consensualisme* doit l'emporter, en l'absence d'écrit, le contrat n'est pas nul, à condition de prouver son existence par tous moyens. Néanmoins, toute modification au contrat initial est nulle et non avenue si elle n'a pas été établie par écrit entre les parties.<sup>108</sup>

## B. Prorogations de délais et retards de livraison

**49.** L'article L. 5113-2, al. 2 du Code des transports (ancien article 5 de la loi du 3 janvier 1967) n'est cependant pas applicable en matière de prorogation de délai. Mais, il est préférable que les constructeurs navals précisent et expliquent aux clients (maîtres de l'ouvrage) l'incidence des modifications sur le délai de livraison.<sup>109</sup>

Autrement dit, si le contrat stipule que toute requête ultérieure émise par le maître de l'ouvrage doit faire l'objet d'un avenant, le constructeur ne pourra pas s'en prévaloir pour décaler la date de livraison. À l'inverse, faute de prévision contractuelle, l'article 5 de la loi du 3 janvier 1967 « ne semble pas instaurer une déchéance du constructeur de bénéficier d'un délai supplémentaire du seul fait qui n'aurait pas avisé l'armateur. »<sup>110</sup>

L'affaire du navire *Austral*<sup>111</sup> a permis de corroborer ces propos mais aussi de confiner l'exigence légale. La question qui se posait était de savoir si le chantier pouvait obtenir prorogation du délai de livraison sans avertir l'armateur. A cet égard, la Cour de cassation, en date du 11 octobre 2011, rappelle et souligne que l'article 5 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 ne concerne pas les prorogations du délai de livraison, mais le paiement des travaux supplémentaires et « ne saurait être étendu au-delà de ses termes. »<sup>112</sup> Toutefois, selon les observations du Professeur Delebecque, « l'exigence de bonne foi contractuelle conduisait à tenir informé le maître de l'ouvrage des retards de livraison et de leurs causes, si ce n'est au moins pour « tempérer

---

<sup>107</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 12 février 2009 n°08-00910 (SAS H2X Yachts & SHIPS c/ SA ISIS Shipping), *DMF* 2010, p. 913, obs. Ph. Delebecque.

<sup>108</sup> Art. L. 5113-2 du Code des transports ; Article 5, alinéa 2 Loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

<sup>109</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 504, 18 octobre 1983, *DMF* 1984, p.488 ; voir également clause 24 (b) « *Modifications and changes* » - Section 3 « *Production* » *NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract*: « *The builder shall, as soon as possible after receipt of the written request for modifications or changes, give the buyer a written proposal of the consequences of implementing such modifications and/ or changes* ».

[Traduction libre] : Le constructeur devra, aussitôt que possible, après réception de la requête écrite concernant les modifications au contrat, remettre à l'armateur client une notification écrite indiquant les conséquences de la mise en œuvre de telles modifications.

<sup>110</sup> Cass. Com. 11 octobre 2011, navire *Austral*, *DMF* 2012, p. 125, Rapport de Mr Le Conseiller J. Lecaroz, p. 128, obs. Ph. Delebecque, « Le constructeur peut-il compter sur les clauses contractuelles de prorogation de délai ? ».

<sup>111</sup> *Ibidem*, p. 122.

<sup>112</sup> *Ibidem*, p. 122.

le jeu de la clause de prorogation ». <sup>113</sup>En somme, le chantier naval aurait pu notifier à l'armateur les retards de livraison, fussent-ils tolérés par avance à travers la clause contractuelle de prorogation de délai.

## SECTION II : RECHERCHE POUR LA QUALIFICATION DU CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE

**50.** La construction à l'économie suppose que l'armateur a l'exclusivité de la direction générale des travaux alors que la construction au forfait nécessite l'intervention d'un professionnel en tant que maître d'œuvre ; l'armateur *client* aura ainsi la qualité de maître d'ouvrage. En d'autres termes, la construction à l'économie relève d'un lien de subordination entre l'armateur *constructeur* et les ouvriers contrairement à la construction au forfait, qui repose sur l'indépendance du chantier naval vis-à-vis de l'armateur *client*.

Opérer une distinction entre ces deux types de construction ne semble presque plus une nécessité puisque la pratique a démontré que, pour des raisons d'ordre économique, la construction au forfait était de plus en plus généralisée et octroyait un rôle plus opérationnel et déterminant aux chantiers navals. En effet, la construction à l'économie est rare. La notion d'armateur *constructeur* semble désuète concernant les navires armés au commerce ou à la grande plaisance. L'armateur aura tendance à déléguer l'expertise de la construction du navire au chantier naval privilégiant la sécurité d'esprit. On parlera alors d'armateur *client*. Cependant, il n'est pas sans intérêt de traiter du contrat à l'économie bien que l'étude des contrats de vente portant sur le navire sera essentiellement orientée sur le contrat de construction au forfait et le contrat de vente relatif aux navires d'occasion.

**51.** Certes, le contrat de construction au forfait est analysé comme un contrat de vente « à livrer » soumis à la prescription annale de l'article L.5113-5 du Code des transports (Paragraphe 3), mais il n'en demeure pas moins que le navire peut également faire l'objet d'un contrat de construction à l'économie (notion désuète) dont le mode opératoire est totalement différent de celui du contrat de construction au forfait. Dès lors, avant d'aborder les développements sur la qualification juridique (**Paragraphe 2**) de la construction au forfait, *i.e.* le contrat de vente « à livrer », il est opportun d'établir une dissociation, un parallèle entre ces deux modes de construction (**Paragraphe 1**).

---

<sup>113</sup>*Ibidem*, p. 130.

Paragraphe 1 : Distinction entre le contrat de construction à l'économie et le contrat de construction au forfait

**52.** Le droit français distingue deux modes de construction du navire qui correspondent à deux opérations juridiques distinctes : la construction à l'économie et la construction à l'entreprise ou « au forfait ». Le contrat à l'économie est « *un mode originnaire de création de la propriété du navire* »<sup>114</sup> spécifique aux petites unités telles que les bateaux de plaisance ou bateaux de pêche. Par cette pratique, l'armateur fait construire le navire par un chantier qu'il dirige, « *avec les matériaux qu'il a achetés et par l'homme de l'art et les ouvriers qu'il a recrutés* »<sup>115</sup>.

Tel est le cas des armateurs qui concluent un contrat d'entreprise avec un architecte et des ouvriers en vue de construire des petites unités. L'armateur est propriétaire de la chose qui se crée. En effet, en matière de petite plaisance, le chantier de construction réalise les travaux en fonction de plans dressés par un architecte naval. La convention liant le chantier naval et l'architecte est un contrat de louage ouvrage ou contrat d'entreprise qui caractérise le contrat à l'économie au sens de l'article 1710 du Code civil. Jadis les compagnies de navigation étaient propriétaires de leurs chantiers de construction et faisaient construire leurs propres unités. Ainsi, les Messageries maritimes construisaient leurs navires aux chantiers de La Ciotat et la Compagnie Générale Transatlantique à Penhoët. Ce procédé de construction est tombé en désuétude s'agissant de grands navires de commerce ou de grande plaisance.

**53.** Désormais, les armateurs font appel à des chantiers de construction indépendants mettant en œuvre le contrat dit « à l'entreprise » ou « au forfait ». Le contrat de construction au forfait est assimilé à un contrat de vente « à livrer »<sup>116</sup> : le constructeur a la maîtrise totale de l'œuvre puisqu'il encadre toute la conception, l'approvisionnement et l'exécution du travail ; le constructeur est plus indépendant que l'entrepreneur exécutant le contrat à l'économie.

En tout état de cause, il a fallu remédier à l'inexistence d'une qualification légale **(A)** propre à définir le contrat de construction au forfait aux fins de le démarquer du contrat de construction à l'économie. Ainsi les critères de dissociation **(B)** dégagés par la doctrine et la jurisprudence ont permis une meilleure clarté dans la compréhension des contrats de construction navale.

#### **A.** Absence de qualification légale

**54.** *In limine*, aucune qualification légale était établie. En effet, en matière de construction navale, ni l'Ordonnance de Colbert sur la Marine de 1681, ni l'ancien Code de Commerce de 1807, ne prêtaient attention pour élaborer une distinction entre la construction au forfait et la construction à l'économie.<sup>117</sup> Il en était de même pour la loi n°67-5 du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer qui évoquait seulement la « *construction*

<sup>114</sup>R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz 1997, 12<sup>ème</sup> édition, n°68.

<sup>115</sup>Ph. -J. Hesse, J.-P. Beurrier, P. Chaumette, Y. Tassel, A.-H. Mesnard, R. Rezenthel, *opt.cit.*, Tome 1, Editions Juris Service, p. 213.

<sup>116</sup>R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz 1997, 12<sup>ème</sup> édition, n°69.

<sup>117</sup>D. Danjon, *Traité de droit maritime* : Sirey, 2e éd. 1926, n°116.

pour le compte d'un client » dans son article 5, retranscrit à l'article L. 5113-2 du Code des transports.

**55.** La qualification juridique attribuée au contrat de construction navale est cruciale en ce qu'elle soulève la question de l'identification du véritable propriétaire du navire. Pour ce faire, il convient de déterminer le moment du transfert de propriété du bâtiment, du constructeur au client-armateur. Le courant doctrinal et l'évolution jurisprudentielle ont permis d'élaborer la qualification juridique du contrat de construction navale et d'en créer les fondements.

Un arrêt de principe de la chambre civile de la Cour de Cassation du 20 mars 1872, statuant sur la question de la propriété du navire en construction, avait rejeté la revendication de l'armateur contre la faillite du constructeur pour ensuite affirmer le droit de propriété du constructeur du bâtiment de mer au visa de l'ancien article 1788 du Code civil : *L'ouvrier qui fournit la matière reste propriétaire de la chose commandée jusqu'à ce qu'elle ait été achevée et remise à celui auquel il s'était engagée à livrer*.<sup>118</sup> Dans la même lignée, la chambre civile de la Cour de Cassation, dans son arrêt du 10 juillet 1888<sup>119</sup> réaffirme de manière incisive que « *le marché à forfait pour la construction d'un navire, alors que le constructeur fournit tout à la fois son travail, son industrie et la matière, constitue non un simple louage d'ouvrage, mais une véritable vente à livrer.* » En d'autres termes, la construction du navire est exclusivement contrôlée par le chantier naval qui est plus indépendant que le simple entrepreneur ; il exerce sans nul doute la maîtrise globale de l'œuvre en ce sens qu'il supervise la conception, les approvisionnements et l'exécution du travail. Quant au transfert de propriété, la Cour énonce à nouveau que : « *Celui qui s'est chargé de construire demeure propriétaire du navire jusqu'au moment où il en fait livraison à l'armateur qui le lui a commandé* ».

## B. Critères de dissociation

**56.** L'une des différences majeures entre les deux formes contractuelles réside dans le degré d'indépendance du constructeur naval, qui est plus élevé dans la construction au forfait. Le Doyen Ripert soutenait qu'il y a construction à l'économie « *même si l'armateur avait recours à un entrepreneur qui achèterait lui-même les matériaux et rétribuerait les ouvriers, dans le cas où cet armateur fournirait les plans de la construction, forcerait l'entrepreneur à s'y conformer et surveillerait la construction.* »<sup>120</sup> Cela étant, le critère économique peut également être révélateur.

D'une part, la construction à l'économie suppose que l'armateur achète lui-même les matériaux et engage un ingénieur et des ouvriers qui travaillent sous ses ordres et ses gages, tel était le cas de la compagnie des Messageries Maritimes qui procédait à une sorte d'économie d'échelle. D'autre part, la construction au forfait est considérée plutôt comme une construction à l'entreprise ou pour compte car l'armateur fait appel à un entrepreneur qui travaille pour son *compte*. L'entrepreneur *i.e.* le chantier naval engagera et rétribuera lui-

<sup>118</sup> Cass. Civ. 20 mars 1872 : DP 1872, 1, p. 140.

<sup>119</sup> Arrêt de principe de la Cour de cassation chambre civile du 10 juillet 1888, Cass. Civ. 10 Juillet 1888 : DP 1889, 1, p. 107.

<sup>120</sup> G. Ripert, *Traité de droit maritime*, Dalloz, 4<sup>ème</sup> édition 1950, n°387.

même ses ouvriers. Ce critère de l'indépendance semble efficace mais il n'en demeure pas moins que le constructeur, *a priori*, maître de la construction, doit respecter les conditions convenues dans le contrat avec l'armateur client. Dans la pratique, ce dernier se réserve tout de même le droit d'édicter ses volontés dans le choix des équipements, des fournisseurs ou des sociétés de classifications. La véritable maîtrise d'œuvre reste alors discutable.

Comme l'écrivait Chauveau, « *Il faut rechercher qui a la direction générale de la construction. La construction à l'économie suppose que cette direction générale appartient à celui pour qui le navire est construit. Il doit être maître des plans, maître des matériaux à employer, même s'il ne les fournit pas, et avoir la direction générale des travaux, même s'il les fait exécuter par un entrepreneur. Autrement, il y a construction à forfait.* »<sup>121</sup>

Un autre critère s'ajoute pour clarifier la distinction entre ces deux modèles de construction : celui de la conception, voire celui de la spécificité. La jurisprudence se base sur la spécificité d'un produit livré pour opposer une production standard et une conception sur mesure. Plus précisément, le contrat de vente porte sur une chose dont les caractéristiques sont déterminées à l'avance en vue d'une production en série, alors que le contrat d'entreprise suppose que le fabricant exécute un travail spécifique pour les besoins particuliers d'un client dans la perspective de réaliser un produit ayant un caractère unique<sup>122</sup>. Autrement dit, le « sur mesure » correspondrait au contrat d'entreprise, tandis que la production en série relèverait plutôt du contrat de vente.<sup>123</sup> De ce fait, la notion de conception est un critère plus moderne auquel la première chambre civile de la Cour de Cassation, en date du 14 décembre 1999 s'est référée pour opérer la distinction entre contrat de vente et contrat d'entreprise en approuvant que : « *La Cour d'appel a fait ainsi ressortir que le contrat portait non sur des choses déterminées à l'avance mais sur un travail spécifique destiné à répondre aux besoins particuliers exprimés par le donneur d'ordre et en a exactement déduit que la convention ne constituait pas un contrat de vente ; qu'il en résulte donc qu'il s'agissait d'un contrat d'entreprise.* »<sup>124</sup> Néanmoins, il est permis de douter de l'opportunité de ce critère en matière de construction navale dans la mesure où les navires sont rarement produits en série (hormis ceux dans la petite plaisance). Un porte-conteneurs, un vraquier ou un navire de croisière n'auront pas les mêmes spécificités alors qu'ils sont l'objet d'un contrat de vente « à livrer ».

**57.** Pour ainsi dire, il y a contrat d'entreprise et non contrat de vente, lorsque la commande porte sur des éléments spécifiques que l'entrepreneur principal n'aurait pu acquérir auprès d'un simple fournisseur de matériaux et dont il doit confier la fabrication à une société spécialisée. Ce critère de spécificité, permettant de distinguer la vente de l'entreprise, s'applique en matière maritime.<sup>125</sup> En tout état de cause, la construction d'un navire reste toujours spécifique, fût-il produit en série, car le constructeur naval sera toujours confronté aux aléas économiques ou contraintes particulières liés à l'organisation du chantier et à l'intervention d'une multitude d'intervenants, de sociétés extérieures.

---

<sup>121</sup> P. Chauveau, *Traité de Droit maritime* : Litec, 1958, n°128.

<sup>122</sup> CA Versailles, 29 septembre 1988, *Alstom c/ Bouygues Off-Shore*, confirmation par Cass. Com. 29 mai 1990 : n° *Juris-Data* n° 1990-001655 : il ressort de ce cas d'espèce qu'il s'agit d'un rare exemple de qualification de construction à l'économie. La Cour de cassation a eu l'occasion d'employer le critère de la conception. En effet, la construction à l'économie, rarissime suit le régime du contrat d'entreprise. Le navire litigieux était une barge très spécifique, non autopropulsée avec des équipements et des quartiers d'habitation pour 200 personnes, destinée au travail *off-shore* pétrolier.

<sup>123</sup> F. Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, *contrats civils et commerciaux*, 11<sup>ème</sup> édition, 2019, n°723 et 724.

<sup>124</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 14 décembre 1999 : *Juris-Data* n° 1999-004429.

<sup>125</sup> CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 octobre 2009, n° 08-07364.

**58.** En matière de sous-traitance, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 31 décembre 1975<sup>126</sup>, outre qu'elle soit une loi protectrice pour les sous-traitants, donne une définition de la sous-traitance : « *La sous-traitance est l'opération par laquelle un entrepreneur confie par un sous-traité, et sous sa responsabilité, à une autre personne appelée sous-traitant l'exécution de tout ou partie du contrat d'entreprise ou d'une partie du marché public conclu avec le maître de l'ouvrage* ».

La loi impose l'existence de deux contrats d'entreprise successifs. En effet, la condition indispensable à la qualification de sous-traitance serait la succession de deux contrats d'entreprise. Le débat sur la qualification juridique de chaque contrat de construction est souvent repris devant les juges dans la mesure où la dénomination du contrat établie par les parties peut être contestée par un cocontractant. Il conviendra alors de rechercher si le cocontractant du constructeur de navire a exécuté une partie d'un contrat d'entreprise.<sup>127</sup> Or, la qualification juridique du contrat de construction à forfait, en tant que vente à livrer, ne permet pas d'exercer l'action directe en paiement contre l'armateur. Dès lors, les entrepreneurs preneurs d'ordres du chantier n'ont droit ni au paiement direct par l'armateur ni à l'action directe en paiement à son égard. Cependant, le chantier lui-même peut être assimilé au maître de l'ouvrage vis-à-vis des sous-traitants de ses propres preneurs d'ordres dans l'hypothèse où les contrats successifs sont des contrats d'entreprise.<sup>128</sup>

**59.** En outre, la loi protectrice des sous-traitants s'applique dans le cadre d'une construction à l'économie – hypothèse rarissime – où l'on peut qualifier ce contrat de construction navale de contrat d'entreprise, et considérer le chantier comme l'entrepreneur principal. En matière de réparation navale, la loi de 1975 s'appliquera dans la chaîne de sous-traitance mise en œuvre par le chantier. Le navire à réparer est sous sa garde et sous sa maîtrise. Il sera exposé aux demandes directes des sous-traitants des sociétés avec lesquelles il a commandé des travaux. Les dispositions de la loi du 31 décembre 1975 bénéficient aux

---

<sup>126</sup> Modifié par l'article 6 de la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier (MURCEF), JORF 12 décembre 2001.

<sup>127</sup> G. Piette, « La nature juridique du contrat de construction navale », *DMF* 2018, p. 324, à propos de la décision de la Cour d'appel de Paris du 11 octobre 2017 qualifiant un contrat de construction navale au forfait au vu de l'espèce en un contrat d'entreprise. Cette décision paraît déroutante en ce sens que la Cour se démarque clairement de la jurisprudence antérieure et de l'analyse doctrinale du contrat de construction au forfait ; CA Paris 11 octobre 2017, n° 13 / 14795.

<sup>128</sup> Cass. Com. 19 mai 1998 : *JCP E* 1998, p. 1193 ; Cass. Com. 5 novembre 2013, n°12-14645, *DMF* 2014, hors-série n°18, p.39, obs. Ph.Delebecque ; CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 octobre 2009, n° 08-07364 : Dans le cadre de travaux de construction des navires T32, C33 et D33, la société STX France Cruise SA avait commandé à la société MET B la fabrication d'éléments de serrurerie et de tuyaux, ainsi que la réalisation de travaux de tuyauterie et de tôlerie.

La société A, fournisseur de matériels très spécifiques (tubes acier, coudes acier, réductions concentriques acier, brides à collerette, brides pleines, brides pleines inox) a réclamé le montant des livraisons de ces matériels. La société MET B a été mise en demeure en vue du règlement de cette somme. Dès lors, la société A déclara sa créance auprès du représentant des créanciers de la société MET B en rappelant que les fournitures avaient été livrées pour les navires T32 et C et D33. Par la suite et en vue de recouvrer sa créance, la société A (fournisseur) assigna le chantier naval STX et la société MET B. La Cour d'appel a ainsi confirmé le jugement du Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire du 24 septembre 2008. Elle approuva que la demande de l'action directe de la société A (fournisseur) en qualité d'entreprise sous-traitante fût bien fondée aux motifs que celle-ci avait bien fourni des matériels spécifiques pour les bateaux T32 et C et D 33, et que le chantier naval STX était bien le maître de l'ouvrage. Par conséquent, elle confirma la qualité de sous-traitant de la société A de sorte que cette dernière pût bénéficier de l'agrément du maître de l'ouvrage.

sous-traitants à condition qu'ils aient été agréés par le client maître de l'ouvrage en tant que tels et que les conditions de paiement aient été acceptées.

Paragraphe 2 : Nature juridique du contrat de construction au forfait

**60.** Ainsi donc, le contrat de construction s'effectue à l'entreprise ou au forfait. L'armateur impose ses exigences et confie ses besoins au chantier naval qui construira le navire. Il est opportun de rappeler que le contrat de construction au forfait n'est pas un contrat d'entreprise. En effet, dans le contrat d'entreprise, un entrepreneur effectue un travail, une prestation pour le compte d'autrui. Le client détermine les travaux souhaités et en confie la réalisation à des entrepreneurs, à différents corps de métier. En d'autres termes, le contrat de construction d'une maison individuelle semble être une illustration satisfaisante : le propriétaire du sol est propriétaire de la maison au fur et à mesure qu'elle s'édifie et le constructeur s'engage seulement à réaliser les travaux nécessaires.

Or, dans le contrat de construction au forfait, le chantier s'engage à construire le navire et à le livrer dès son achèvement. Par conséquent, il crée une « propriété nouvelle » avec les équipements et matériaux choisis de son propre chef et avec les ouvriers qu'il emploie. L'intervention de l'armateur, qui sera le futur propriétaire, est limitée, secondaire et se résout simplement à la surveillance de l'évolution de la construction.

C'est pourquoi le corpus doctrinal<sup>129</sup> et la jurisprudence s'accordent à penser que le contrat de construction au forfait et le contrat de construction à l'économie ne relèvent pas de la même qualification juridique. À titre de rappel, un arrêt de principe du siècle dernier, en date du 10 juillet 1888 avait consacré le contrat de construction au forfait en affirmant que : « *Le marché à forfait pour la construction d'un navire, alors que le constructeur fournit tout à la fois son travail, son industrie et la matière, constitue non un simple louage d'ouvrage donnant lieu seulement à l'application de l'article 1798 du Code civil, mais une véritable vente à livrer (...). Celui qui s'est chargé de construire demeure propriétaire du navire jusqu'au moment où il en fait livraison à l'armateur qui le lui a commandé* ». <sup>130</sup>

La principale raison de cette *figure juridique*<sup>131</sup> est liée à l'appréhension des risques du contrat car un accident de force majeure (incendie) peut survenir au cours de la construction et, dans l'hypothèse où le navire serait la propriété de l'armateur au fur et à mesure de la construction, ce dernier supporterait la perte du navire due à cet événement. En revanche, dans le contrat de construction au forfait, le chantier de construction demeure propriétaire jusqu'à la livraison du navire *achevé* et toute perte du navire sera à la charge du chantier. Ainsi pour faire face à cette situation délicate, les chantiers navals se prémunissent de garanties en souscrivant des contrats d'assurance.

---

<sup>129</sup> E. du Pontavice, *Le statut des navires*, Litec, 1976, n°49 ; Bonassies et C. Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n°213 ; Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz 2014, 13<sup>ème</sup> édition, n°150.

<sup>130</sup> Cour de cassation Chambre civile du 10 juillet 1888, *DP* 1889, 1, 107 ; Antoine Luquiau, *Jcl Transport fasc.1060, Contrat de construction navale. Formalités. Nature du contrat*, n°18.

<sup>131</sup> J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, p. 317 et s.

**61.** À ce titre, interviendra l'assurance des navires en construction. Dans le souci de répondre aux risques importants que peut susciter la construction du navire, les contrats stipulent une couverture d'assurance portant sur les dommages causés au navire mais aussi sur la responsabilité du constructeur.

Pendant sa construction, le navire commence à courir des risques appelés IARD (Incendie Accidents et Risques Divers). Le moment le plus critique est celui du lancement ou de la mise à l'eau lorsque le navire est en état de navigabilité ; les risques deviennent alors maritimes. C'est pourquoi, une police d'assurance maritime sur corps est obligatoire et utilisée par les chantiers et les assureurs maritimes. L'objet essentiel de la police d'assurance est de garantir les pertes et dommages qui peuvent arriver au navire en construction, quel que soit le stade d'avancement. Cette police tous risques<sup>132</sup> laisse à l'assureur le soin de prouver l'exclusion pour se décharger de ses obligations contractuelles. Elle comporte trois principaux volets : un volet dommages au navire, y compris les matériaux destinés au navire pendant leur manutention et leur transport, un volet responsabilité civile couvrant les recours exercés contre le navire (abordages, contraventions de grande voirie), et enfin un volet relatif aux frais d'avarie commune ou d'assistance (fortune de mer). Les garanties seront acquises dès la survenance de dommages matériels, imputables à des événements extérieurs ou à une faute du personnel. Un dysfonctionnement technique ou une non-conformité ne sont pas couverts à moins qu'ils résultent d'un dommage matériel. Dans ce cas, l'assurance laissera au chantier le soin de réparer ou de remplacer la pièce défectueuse à ses frais.

Quant à l'assurance responsabilité civile, le chantier se prémunit des conséquences de sa responsabilité contractuelle qui relève de sa garantie légale (recours exercés en garantie des vices cachés) ou de sa garantie contractuelle (pertes d'exploitation du navire ou dommages consécutifs aux vices cachés). Il en va de soi que l'armateur souscrive aussi une police d'assurance corps de navire pour les dommages causés pendant la navigation car les risques passent à l'armateur dès la livraison du navire.

**62.** D'autre part, dès lors que le chantier est propriétaire du navire, la valeur du navire est inscrite dans son actif au patrimoine et si le constructeur doit faire face à une éventuelle impécuniosité du client-armateur, il pourra proposer la vente du navire à un autre acquéreur en vue du règlement des sommes non acquittées par le client-armateur défaillant. De même, le client peut prendre des précautions contre les risques liés à la faillite du chantier de construction par la voie de l'hypothèque ou par une « *clause contractuelle subordonnant le paiement des acomptes sur une déclaration de propriété en faveur du client* »<sup>133</sup>.

À présent, l'appréciation doctrinale est établie ; les effets de la dissociation entre les deux types de construction navale **(B)** permettront de clarifier les spécificités du contrat de construction au forfait et de justifier sa qualification juridique **(A)**.

---

<sup>132</sup> Article 1<sup>er</sup> : Risques couverts- Police française d'assurance maritime sur corps de navire en construction.

<sup>133</sup> Cour de Cassation Sect. I du 7 février 1996 (*Diritto Marittimo* 1998 II 361, obs. Pierangelo Celle), *DMF* 1999, p.552.

### A. Justification de la qualification juridique du contrat de construction au forfait

**63.** Comme il a été précédemment souligné, la doctrine et la jurisprudence sont unanimes à ce sujet. Le contrat de construction au forfait, ou « pour compte » ou encore « à l'entreprise » est bien analysé comme un contrat de vente à livrer. Dans ce type de vente, le chantier naval dispose d'un délai pour remettre la chose vendue à l'acquéreur. Il s'agit donc d'un contrat commutatif puisque le chantier prend l'engagement que le navire existera. Au visa de l'article 1582 du Code civil : « *La vente est une convention par laquelle l'un s'oblige à livrer une chose et l'autre à la payer.* » Dans ce cas de figure, l'objet de la vente est le navire *achevé* et non pas les matériaux nécessaires à la construction. Dès lors, le constructeur est le maître de l'entreprise qui s'engage à *bâtir* un navire spécifique et à le livrer après achèvement. Il y a donc vente d'un « *objet à construire, ce qui est une vente à livrer.* »<sup>134</sup>

L'originalité de la vente à livrer réside dans le fait que le constructeur dispose d'un terme pour achever et remettre le navire à l'armateur-client. Dès lors, de cette qualification, des incidences en résulteront au sujet du transfert de la propriété et des risques qui seront analysés ultérieurement dans le deuxième volet de la présente thèse.

Cette qualification semble cohérente dans la mesure où elle prend en considération la notion de vente par l'indépendance du constructeur (contrairement à l'entrepreneur dépourvu de cette même autonomie car il est lié par un contrat d'entreprise), et la nature même de son obligation essentielle : *achever* et *livrer* un navire, objet du contrat. Par ailleurs, cette qualification attribuée au contrat de construction au forfait se rapproche de la notion de vente de chose future.<sup>135</sup>

### B. Effets de la dissociation

**64.** De cette dissociation du contrat de construction au forfait et du contrat de construction à l'économie s'opère la distinction du contrat de vente à livrer et du contrat d'entreprise. Plusieurs éléments déterminent et justifient leur fondamentale différence.

Tout d'abord, un auteur ayant émis une analyse pragmatique à ce sujet avance que la vente de chose future « *a une existence juridique anticipée lui permettant de constituer l'objet d'obligations dès la conclusion de l'acte* »<sup>136</sup>. En revanche, le contrat d'entreprise implique que l'ouvrage « *ne saurait être identifié comme objet d'obligations avant d'avoir été créé* ». Partant de ce postulat, ce même auteur propose une conclusion pertinente : « *Entre les contrats de vente et d'entreprise, l'opposition est donc entre une opération d'anticipation par laquelle les parties reconnaissent une existence juridique prématurée à la chose future et une opération de progression par laquelle les contractants collaborent à la réalisation de l'ouvrage dont le transfert au maître constitue la finalité de l'acte.* »

Concernant le contrat de vente, la nullité peut être prononcée lorsque le prix n'est pas fixé<sup>137</sup> ou même lorsqu'il n'est pas déterminable. Il en est autrement pour le contrat

---

<sup>134</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Le navire : Dalloz 1980, p.70.

<sup>135</sup> Article 1601-1 du Code civil : « *La vente d'immeubles à construire est celle par laquelle le vendeur s'oblige à édifier un immeuble dans un délai déterminé par le contrat. Elle peut être conclue à terme ou en l'état futur d'achèvement.* »

<sup>136</sup> P. Puig, *Contrats spéciaux, Hypercours Dalloz*, 6<sup>ème</sup> édition 2015, n° 824.

<sup>137</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n°279 ; *Deffrénois* 2007, p.1729, obs.R. Libchaber :

d'entreprise dont la validité n'est pas subordonnée à cette condition. Lorsque le contrat de construction est analysé comme un contrat d'entreprise, le client peut résilier le contrat en cours d'exécution à condition qu'il dédommage l'entrepreneur de ses dépenses, des travaux, et de la perte du gain que ce dernier aurait perçu.<sup>138</sup>

**65.** En revanche, en matière de vente, dès qu'il y a accord sur le prix et la chose, quoique le navire n'ait pas été encore livré ni le prix payé, les nouvelles dispositions du Code civil<sup>139</sup>, relatives aux sanctions de l'inexécution, s'appliqueront en ce sens que le litige sera tranché par voie de justice lorsque l'une des parties ne respectera pas son engagement vis-à-vis de l'autre contractant. Cela étant, dans le domaine de la construction navale, des clauses expresses de résolution sont discutées, négociées et puis insérées dans les contrats. Il s'agira d'ouvrir un droit à résolution pour l'armateur client, par exemple, pour le non-respect des délais de construction ou encore la défaillance de l'obtention de la vitesse requise.

### Paragraphe 3 : Interprétation stricte de la prescription annale de l'article L.5113-5 du Code des transports

**66.** Le régime procédural de la garantie des vices cachés **(B)** impose une distinction **(A)** : l'action fondée sur le contrat de construction navale est soumise à la prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports. Toutefois, à l'instar de la vente d'un navire d'occasion, l'action fondée sur la vente d'un navire fabriqué en série relève du droit commun (article 1648 du Code civil). Par ailleurs, le constructeur naval ne peut guère s'exonérer par le jeu des clauses limitatives ou élusives de responsabilité au nom du principe de spécialité **(C)**.

**A.** Distinction entre l'action fondée sur le contrat de construction navale (soumise à la prescription annale de l'article L.5113-5 du Code des transports et l'action fondée sur la vente d'un navire fabriqué d'avance et en série (relevant du droit commun suivant l'article 1648 du Code civil)

**67.** L'article L.5113-5 du Code des transports<sup>140</sup> (ancien article 8 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967) ne s'applique pas aux constructeurs de navires en série. Il ne s'agit pas d'un contrat de construction au forfait ou contrat de vente à livrer, mais simplement d'un contrat de vente. En effet, cet article ne régira pas les actions en garantie des vices cachés. Seul l'article 1648 du Code civil trouvera application aux fins de résoudre les litiges relatifs à la garantie des vices cachés portant sur des navires construits en série.

---

« La vente consentie sans prix sérieux est affectée d'une nullité qui, étant fondée sur l'absence d'un élément essentiel de ce contrat, est une nullité absolue ».

<sup>138</sup> Ancien article 1184 Code civil relatif à la résolution du contrat ; Voir aussi Article 1794 du Code civil (contrat louage d'ouvrage).

<sup>139</sup> Ph. Delebecque, « L'articulation et l'aménagement des sanctions de l'inexécution du contrat », *Dr. et patr.* n° 259, juin 2016, p. 62 ; articles 1224 et suivants suite à l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 en vigueur depuis le 1er octobre relative à la réforme du droit des obligations.

<sup>140</sup> Article L. 5113-5 Code des transports : « 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 ».

C'est ainsi, que la Cour de cassation, dans son arrêt du 13 octobre 1998 <sup>141</sup>, l'a explicitement souligné : « *Mais attendu que la prescription par le délai d'un an de l'action en garantie des vices cachés d'un navire dirigée contre son constructeur ne concerne que le cas où celui-ci a été chargé, par un contrat de construction dit à l'entreprise s'analysant en un contrat de vente de chose à livrer, de construire un navire pour le compte d'un client déterminé, et non lorsque le contrat porte sur un navire fabriqué d'avance en série. Attendu qu'ayant relevé que le contrat portait, en l'espèce, sur la vente d'un navire de plaisance produit en série et commercialisé sous la marque Moody 419, la cour d'appel a exactement énoncé que la demande en garantie formée par le revendeur à l'encontre du constructeur était soumise non au délai d'un an de l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967, mais au bref délai de l'article 1648 du Code civil ; que le moyen n'est pas fondé.* »

**68.** L'intérêt de cet arrêt repose sur des points importants relatifs au régime procédural de la garantie des vices cachés des navires. Le problème qui se posait était de savoir si le constructeur pouvait invoquer le bénéfice de la prescription annale auparavant prévu par l'article 8 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires ou autres bâtiments de mer, devenu l'article L.5113-5 du Code des transports.

En principe, lorsque l'acheteur exerce une action en résolution d'une vente mobilière pour vice caché contre le vendeur immédiat, ce dernier forme une action en garantie à l'encontre du fabricant. L'appel en garantie doit être exercé dans le même délai que l'action principale. Autrement dit, l'appelant en garantie - le revendeur professionnel- doit intenter l'action à bref délai dès son assignation par l'acheteur en résolution de la vente.

En l'espèce, la durée du délai (supérieure à un an) faisait défaut au revendeur puisque le point de départ commençait à courir dès son assignation. Le revendeur devait-il agir à bref délai contre le constructeur du navire comme dans une vente ordinaire ou fallait-il placer son action au regard de la prescription annale prévue à l'ancien article 8 <sup>142</sup> de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires ou autres bâtiments de mer ? Selon une interprétation stricte de la Cour de cassation, le délai d'un an ne concernait que la construction navale portant sur un navire fait à l'entreprise pour le compte d'un client déterminé, *i.e.* une vente « à livrer ».

Le doyen Rodière<sup>143</sup> estimait déjà que ce délai *préfix* ne s'appliquait pas dans le cadre d'une vente portant sur des navires d'occasion ou « *pour les engins de plaisance et de sport, fabriqués d'avance en série* ». Par conséquent, le délai annal n'était pas applicable à l'action récursoire à l'encontre du constructeur. Seul le *bref* délai de l'article 1648 du Code civil (avant la réforme issue de l'ordonnance 2005-136 du 17 février 2005) était à considérer : « *La demande en garantie formée par le revendeur à l'encontre du constructeur était soumise, non au délai d'un an de l'article 8 de la Loi du 3 janvier 1967, mais au bref délai de l'article 1648 du Code civil.* » Selon les juges du fond, le revendeur avait légitimement pu se tromper car ce dernier avait mal identifié le véritable constructeur en assignant par erreur une autre société. La Haute juridiction a ainsi établi une distinction entre l'action fondée sur le contrat de construction navale au forfait, laquelle

<sup>141</sup> Cass. Com., 13 octobre 1998, *Société Marine Projets c/ Loquais*, DMF 1999, p.535, obs. M. Ndendé ; dans le même sens CA Bordeaux, 15 décembre 2014, n° 13-01741, DMF mars 2015, p. 233, obs. G. Piette.

<sup>142</sup> Devenu article L. 5113-5 Code des transports : « *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* ».

<sup>143</sup> R. Rodière, *Traité de Droit maritime*, Le navire, Dalloz, 1980, n°66.

est soumise à la prescription annale de la loi maritime précitée, et l'action fondée sur la vente d'un navire fabriqué d'avance et en série, laquelle relève du droit commun, en particulier de l'article 1648 du Code civil.

## **B. Présentation du régime procédural de la garantie des vices cachés**

**69.** Le conflit opposant les régimes des prescriptions de droit maritime et de droit commun complexifient la détermination de la durée du délai d'action. Pour aplanir cette problématique, l'ordonnance n° 2005- 136 du 17 février 2005<sup>144</sup> a eu pour ambition de renforcer la protection des consommateurs mais aussi d'étendre le délai d'action de l'article 1648 du Code civil à deux ans. Auparavant, des difficultés procédurales étaient manifestes en droit maritime, notamment dans la construction navale où l'interruption d'une prescription découlant d'une citation en référé pouvait entraîner la naissance d'un nouveau « *bref délai* » d'action ou, encore produire un nouveau délai de prescription de droit commun dans le cadre de la vente du navire soit dix ans<sup>145</sup> (avant la Loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile ayant fixé le délai de prescription à cinq ans que ce soit en matière commerciale ou civile).

Les interférences en matière de régime de délais d'action<sup>146</sup> amenèrent à s'interroger sur les répercussions jurisprudentielles de la promulgation de la Loi du 19 mai 1998<sup>147</sup>, laquelle avait introduit dans le droit interne les dispositions de la Directive communautaire du 25 juillet 1985 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux<sup>148</sup>. Cette loi vise « *tout producteur de biens meubles* », en l'occurrence les constructeurs de navires, qui sont tenus de répondre du vice caché affectant le navire et causant également un accident générateur de dommages. Plus précisément, l'article 1245-16 du Code civil<sup>149</sup> fixe un délai de prescription de trois ans et donc plus long que le délai d'un an prévu en matière de construction navale par l'article L. 5113-5 du Code des transports.

En théorie, la garantie des vices cachés trouve application au contrat de vente alors que le contrat d'entreprise sera régi par les dispositions relatives à la responsabilité civile contractuelle qui adhèrent à la limitation de responsabilité, sauf en cas de faute lourde ou dol. En matière de construction navale, les dispositions légales sur la garantie des vices cachés s'appuieront sur l'article L. 5113-4 du Code des transports.<sup>150</sup> Ceci est une référence à l'article 1641 du Code civil qui sera toutefois applicable aux contrats de vente de navires

---

<sup>144</sup> Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur.

<sup>145</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, Navire *Gewill*, *DMF* 1998, p.603, obs. P. Bonassies.

<sup>146</sup> Voir en ce sens sous Cass. Com. 13 octobre 1998, *DMF* 1999, p. 541, obs. Ph. Delebecque ; N. FRICERO, « Le nouveau régime de la prescription et la procédure civile (Loi n° 2008-651 du 17 juin 2008) », Colloque à la Cour de cassation du 11 mai 2009.

<sup>147</sup> Loi n° 98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *JORF* n° 117 du 21 mai 1998 p. 7744.

<sup>148</sup> Directive 85/ 374/ CEE du Conseil du 25 juillet 1985, *JORF* n° 117 du 21 mai 1998, p. 7744

<sup>149</sup> Ancien article 1386-17 Code civil (article 2 de l'Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, en vigueur depuis le 1er octobre 2016).

<sup>150</sup> Sur la garantie des vices cachés, en matière de construction au forfait et de construction à l'économie, l'article L.5113-4 Code des transports énonce que : « *Le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette est réalisée sans réserve de la part du client* ».

d'occasion et aux navires produits en série.

**70.** Dans les contrats internationaux, les clauses limitatives ou élusives de responsabilité peuvent s'appliquer en matière de construction navale et se justifient du fait des risques encourus aussi bien par l'armateur que par le constructeur. Certes, ce type de clause s'assimile à une répartition conventionnelle de risques mais la tendance jurisprudentielle a manifesté une résistance incisive à la validité de telles clauses. Elles ne pouvaient être applicables qu'entre professionnels de même spécialité. En revanche, les clauses limitatives ou de non-garantie demeurent inopposables aux professionnels n'ayant pas la même spécialité.

**C.** Valeur juridique de la clause de limitation de garantie dans un contrat de construction navale<sup>151</sup>

**71.** Il est opportun de préciser que la clause de limitation de garantie dans un contrat de construction navale suivra le même principe que celui de l'opposabilité de la clause *exonératoire* ou limitative de garantie au vendeur professionnel. La jurisprudence s'est toujours efforcée de mettre en exergue la distinction entre professionnels de même spécialité et professionnels n'ayant pas la même spécialité.

Le chantier naval ne peut opposer la clause limitative ou exonératoire de garantie à l'armateur ; certes ce sont deux professionnels du secteur maritime, mais qui n'ont pas la même spécialité. L'armateur n'est pas un professionnel de la chose atteinte du vice, dès lors il est en droit d'invoquer l'inopposabilité de la clause d'exclusion de responsabilité du fabricant. En effet, il ne semble pas qualifié pour apprécier les vices cachés des matériaux utilisés dans la fabrication du navire, dont l'examen nécessiterait des connaissances et des moyens techniques spécifiques. Autrement dit, le fabricant, fournisseur d'un chantier naval, en sa qualité de professionnel, ne peut se prévaloir de la clause d'exonération de responsabilité stipulée dans le contrat de construction au détriment du client armateur. Ainsi, la clause d'exonération de responsabilité ne peut trouver application dans la relation fabricant (fournisseur du chantier) et client (armateur -fréteur).<sup>152</sup>

Dans un arrêt de la Cour de Cassation du 3 décembre 1985, les hauts magistrats opèrent une exclusion de la clause de garantie entre professionnels de spécialités différentes en soulignant que « *si les fréteurs sont des professionnels de la navigation, ils n'étaient pas qualifiés pour apprécier les vices cachés des aciers utilisés dans la fabrication des cuves, dont l'examen nécessitait des connaissances et des moyens techniques particuliers.* »<sup>153</sup>

En outre, la clause exonératoire de garantie des vices cachés stipulée dans un contrat de vente de navire d'occasion est sans effet lorsque les manœuvres du vendeur professionnel ont un caractère dolosif en vue de vicier le consentement de l'acquéreur, fût-il également un professionnel. En application de l'article 1643 du Code civil, le vendeur professionnel de navires est présumé connaître les vices de la chose vendue et ne peut se prévaloir d'une

---

<sup>151</sup> Ce thème sera ultérieurement développé dans la deuxième partie de la thèse.

<sup>152</sup> Cass.Com. 3 décembre 1985, *DMF* 1987, p.228, obs. M. de Juglart : à propos d'une clause limitative de responsabilité au profit du fabricant, fournisseur du chantier. Inopposabilité à l'égard des fréteurs-clients. Non applicable entre professionnels de spécialités différentes (chantier naval et fournisseur de cuves pour navires-méthaniers)

<sup>153</sup> *Ibidem*

stipulation qui exclurait, préalablement à la conclusion du contrat, sa garantie si bien que la nullité de la vente peut être prononcée sur deux fondements juridiques : le dol relatif à l'inobservation de l'obligation de renseignement et de bonne foi, et les vices cachés antérieurs à l'acte de vente. De ce fait, la jurisprudence fait application de l'article 1645 du Code civil en assimilant au vendeur de mauvaise, le vendeur professionnel censé connaître le navire vendu et les vices l'affectant.<sup>154</sup>

**72.** Toutefois, ils souscrivent à la validité et à l'application de la clause limitative de garantie concernant les professionnels de la même spécialité. Ainsi, la jurisprudence admet que de telles clauses puissent être valables entre « professionnels de la même spécialité ». *A contrario*, elle rejette les clauses limitatives de garantie entre professionnels de différentes spécialités. La Cour de cassation adopte le même raisonnement que la jurisprudence antérieure selon lequel « la clause de non-garantie stipulée dans un contrat de vente entre un vendeur professionnel et un acheteur professionnel de la même spécialité produit effet à l'encontre de ce dernier. »<sup>155</sup> Également, « le maître de l'ouvrage dispose contre le fabricant de matériaux posés par un entrepreneur d'une action directe pour la garantie du vice caché affectant la chose vendue dès sa fabrication, laquelle action est nécessairement contractuelle ».<sup>156</sup>

De ce fait, dans la chaîne de contrats (fabricant-chantier-armateur fréteur), le sous-acquéreur du navire est bien celui qui invoque les relations contractuelles qui lient son auteur au fabricant ; dès lors l'action en garantie des vices cachés est bien fondée. Au demeurant, la solution est classique. Il est généralement admis que l'acquéreur d'un navire puisse agir en garantie non seulement contre le fournisseur, mais également contre les sous-traitants de ce dernier.<sup>157</sup> En effet, s'agissant d'un contrat conclu entre un professionnel et un consommateur, l'adage *caveat emptor* n'est plus applicable en l'état de l'évolution jurisprudentielle et de l'accroissement de la protection du consommateur. « Tout est vraiment inspiré, écrit, interprété et décidé en fonction de la protection du consommateur quel qu'il soit et à quelque niveau que se situe son activité. »<sup>158</sup>

---

<sup>154</sup> Voir en ce sens CA Montpellier, 14 octobre 2003, navire *Albacore*, *DMF* 2005, p.176, obs. C. de Lapparent « Portée d'une clause exonératoire de garantie des vices cachés stipulée dans un contrat de vente de navire d'occasion » (au sujet d'un moteur hors d'usage et de vices cachés s'attachant à la présence de termites dans le cadre de la vente d'un navire d'occasion).

<sup>155</sup> Cass.Com. 6 novembre 1974, *JCP* 1979, II, 19178, note Ghestin.

<sup>156</sup> Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 29 mai 1984, *JCP* 1985, II, 20387, note Malinvaud.

<sup>157</sup> Cass. Com. 19 octobre 2004, *Revue Scalpel* 2005. 192.

<sup>158</sup> Cass. Com. 3 décembre 1985, *DMF* 1987, p. 223, note M. de Juglart.

## SECTION 3 : CARACTÈRES DU CONTRAT DE CONSTRUCTION AU FORFAIT

**73.** Par définition, le contrat de construction au forfait est un contrat synallagmatique, consensuel et à titre onéreux<sup>159</sup> en ce sens qu'il fait naître des obligations réciproques et interdépendantes incombant à chacun des deux contractants, en l'occurrence le chantier de construction et l'armateur-client. Ces obligations seront abordées et analysées dans le deuxième volet de cette étude.

Ce contrat d'un type particulier (**Paragraphe 1**) a suscité de nombreuses discussions quant à sa validité reposant sur l'exigence d'un acte écrit (**Paragraphe 2**). En toute état de cause, l'existence juridique du navire (**Paragraphe 3**) devient manifeste par la déclaration de mise en chantier et par la reconnaissance de l'inscription sur le fichier tenu par l'autorité compétente.<sup>160</sup>

### Paragraphe 1 : Typologie

**74.** Le contrat de construction au forfait est un contrat consensuel qui repose sur la liberté contractuelle en ce sens qu'il met en exergue l'autonomie de la volonté des parties contractantes. Il est aussi conclu à titre onéreux : un prix est payé pour une chose.

Outre les contrats établis sur mesure, des contrats types permettent de faciliter la rédaction des termes de la convention tels que le contrat japonais *Shipbuilders' Association of Japan Form* (SAJ Form) ou bien le contrat européen *Association of West European Shipbuilders' Association Form* (AWES Form). Ces contrats types sont des documents contractuels standards sur lesquels les parties pourront s'appuyer pour déterminer le contenu et les modalités du contrat de construction navale. Ce ne sont que des sortes de formulaires qui n'acquièrent de valeur contractuelle que si le chantier naval et l'armateur-client s'accordent sur les stipulations du contrat.<sup>161</sup>

**75.** L'essentiel du contrat repose sur la détermination des équipements et fournitures, des plans et documents du navire à bâtir, des fournisseurs et sous-traitants, des conditions d'exécution des travaux et du paiement du prix. Également, les éléments clés du contrat<sup>162</sup> portent sur la mise à disposition du navire dès la fin de la construction, *i.e.* la réception du navire par le client, les délais de livraison, les pénalités de retard, les spécifications et garanties contractuelles, le transfert de propriété après la recette du navire<sup>163</sup> et les assurances. S'y ajoutent des clauses attributives de compétence juridictionnelle ou des clauses d'arbitrage

---

<sup>159</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 26 et suivants.

<sup>160</sup> Art. L. 5114-2 Code des transports.

<sup>161</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 46.

<sup>162</sup> Voir en Annexe 1 : Modèle de contrat de construction navale BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) *Newbuildcon Standard Contract BIMCO*.

<sup>163</sup> C. Demoulin, *La recette du navire*, Mémoire DESS Droit maritime et des transports 2003.

relatives à la solution des litiges.<sup>164</sup>

Paragraphe 2 : Controverse sur la portée de l'écrit

**76.** La question cruciale était de savoir si ce contrat d'un type particulier était un contrat formel dont la validité est subordonnée à un écrit, ou un contrat consensuel dont la formation est matérialisée par le simple accord des parties. L'ancien article 5 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, devenu l'article L. 5113-2 du Code des transports disposait que :

« En cas de construction pour le compte d'un client, le contrat doit être rédigé par écrit. Les modifications sont établies par écrit, à peine de nullité desdites modifications. »

**77.** En tout état de cause, la construction du navire nécessite de nombreux documents écrits et la pratique montre que l'exigence de ces écrits est incontournable résultant de l'enjeu que représente la construction navale, et en l'occurrence de la mobilisation d'importants capitaux. Fondamentalement, il est un contrat consensuel qui ne repose pas sur un formalisme *ad validitatem*, sauf pour les modifications contractuelles comme évoquées ci-dessus. Selon Rodière, l'écrit ne serait donc exigé que pour la preuve et la publicité du contrat et non pour sa validité. En d'autres termes, l'écrit n'est pas requis *ad validitatem* mais uniquement *ad probationem*.<sup>165</sup> Dans le même sens, pour le Doyen Ripert, l'exigence d'un écrit pour les navires en construction semblait une hérésie. Ainsi, écrivait-il : « La nécessité d'une rédaction écrite pour l'acte de vente ne peut se comprendre que pour les navires francisés, parce qu'alors la mutation en douane suppose une publicité qui ne peut s'accomplir qu'à l'aide d'actes écrits. Pour les navires en construction non encore francisés, le droit commun doit s'appliquer. »<sup>166</sup>

À l'inverse, selon l'auteur E. du Pontavice<sup>167</sup>, le contrat de construction au forfait est un contrat de vente à livrer au même titre que « tout acte translatif de propriété sur un navire » et doit « à peine de nullité, être fait par écrit » comme le dispose l'article L. 5114-1 Code des Transports.<sup>168</sup> En d'autres termes, selon le Doyen du Pontavice, cet article devrait s'appliquer à tous les navires francisés, qu'ils soient armés au commerce, à la pêche ou à la grande plaisance dès lors qu'il édicte que « tout acte constitutif, extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé est, à peine de nullité, constaté par écrit ». En l'état, cette condition de validité ne s'applique qu'aux avenants au contrat de vente « à livrer » dans la construction au forfait, et notamment au contrat de vente de navires d'occasion ; ce qui marque une nette différence avec le droit commun de la vente.<sup>169</sup>

---

<sup>164</sup> Ph. -J. Hesse, J.-P. Beurier, P. Chaumette, Y. Tassel, A.-H. Mesnard, R. Rezenthel, *Droits Maritimes Mer, Navire, Marins*, Tome 1, les éditions Juris Service 1995, p. 214. Ces points seront traités dans la deuxième partie de la présente thèse.

<sup>165</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Le navire*, Dalloz, 1980, n°69.

<sup>166</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, Dalloz, 4<sup>e</sup> édition, 1950, n°374.

<sup>167</sup> E. du Pontavice, *Le statut du navire*, Litec, 1976, n°44 ; *DMF* 1989, p.397.

<sup>168</sup> Ancien 10 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>169</sup> J. Mestre, M.-E. Pancrazi, I. Arnaud-Grossi, L. Merland, N. Tagliarino-Vidal, *Droit Commercial : Droit interne et aspects de droit international*, L.G.D.J, 30<sup>ème</sup> édition, 2012, n° 1071.

**78.** Par ailleurs, cet article est considéré comme une loi de police du for au sens de l'article 7-2 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 qui assure un contrôle de sécurité des navires armés au commerce et à la grande plaisance et qui leur confère le droit de battre pavillon français avec les avantages qui s'y rattachent comme la protection de la Marine nationale française.<sup>170</sup> Également l'article L. 5114-1 du Code des transports permet à tout contractant de disposer de toutes les informations quant à l'individualisation et les caractéristiques du navire.

Dès lors, la Cour de Cassation<sup>171</sup> en date du 14 janvier 2004, a retenu à juste titre que : « ...constitue une loi de police du for au sens de l'article 7-2 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 applicable, l'article 10 de la loi française du 3 janvier 1967, qui prescrit, pour la forme des actes relatifs à la propriété des navires francisés, la rédaction d'un écrit comportant les mentions propres à l'identification des parties et du navire, dès lors que cette exigence a pour fonction le respect d'une réglementation devant assurer, pour des motifs impérieux d'intérêt général un contrôle de sécurité de navires armés au commerce ou à la plaisance leur conférant le droit de porter le pavillon français avec les avantages qui s'y rattachent et devant donner au cocontractant toutes les informations sur l'individualisation et les caractéristiques du navire ».

**79.** D'autre part, la sanction de la nullité est expressément prévue pour les modifications au contrat de construction lorsqu'elles ne sont pas établies par écrit. En somme, pourquoi l'écrit serait exigé *ad solemnitatem* pour les modifications au contrat et seulement *ad probationem* pour le contrat lui-même ? Cette distorsion doit être résolue en énonçant que le contrat de construction au forfait est un contrat solennel pouvant être établi sous seing privé.<sup>172</sup>

L'écrit n'est pas primordial pour l'existence et la validité de l'engagement de construire un navire<sup>173</sup> mais le principe du consensualisme doit demeurer intact. En revanche, l'écrit est devenu une exigence légale qui a simplement épousé la pratique comme en dispose l'article L.5113-2 du Code des transports :

« La construction d'un navire pour le compte d'un client fait l'objet d'un contrat. Les modifications à ce contrat sont, à peine de nullité, établies par écrit. »

### Paragraphe 3 : L'existence juridique du navire en construction <sup>174</sup>

**80.** Dès la phase de construction, une réelle coordination s'instaure entre les autorités administratives compétentes, le chantier naval et l'armateur. Interviendront par la suite la société de classification en vue de se conformer à la réglementation sécuritaire des navires et la police corps du navire en construction jusqu'à sa livraison.

Toutefois, en premier lieu, deux prérogatives doivent être prise en compte afin de prétendre à l'existence juridique du navire en construction : la déclaration de mise en chantier (**A**) et l'inscription sur le registre tenu par le Bureau des douanes (**B**), fondamentale en matière de régime de propriété des navires.

<sup>170</sup> Ce point sera traité ultérieurement.

<sup>171</sup> Cass. Com., 14 janvier 2004, *DMF* 2004, p.723, G. Mecarelli.

<sup>172</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 2<sup>ème</sup> édition, 2009, n°141.

<sup>173</sup> M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pédone, 1993, n°104.

<sup>174</sup> J.-F. Cheneval et A. Luquiau, « La limitation de responsabilité des propriétaires de navires en construction », *DMF* 1997, p. 773.

## A. Déclaration de mise en chantier

**81.** Auparavant et au stade de la mise en cale<sup>175</sup>, le chantier était tenu de déclarer au receveur des Douanes la mise en construction du navire et le futur armateur devait produire la « déclaration de mise en chantier »<sup>176</sup> auprès de l'administrateur des Affaires maritimes du lieu de construction. L'ancien article 5 du Décret n°67-967 du 27 octobre 1967<sup>177</sup> imposait une simple déclaration à l'autorité administrative compétente du chantier qui construisait un navire de plus de 10 tonnes pour le compte d'un client. Il en est de même pour celui qui construisait un navire pour son propre compte et qui donc avait souscrit un contrat de construction à l'économie. Les navires ne dépassant pas 10 tonnes en étaient dispensés. En effet, la loi maritime n'exigeant pas d'écrit sous peine de nullité, le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 avait toutefois institué la déclaration de mise en chantier à l'administration des douanes faite par le chantier naval ou l'armateur-constructeur, pour tout navire dont la jauge brute dépasserait 10 tonnes<sup>178</sup>. Cette déclaration indique l'identité, la nationalité du constructeur et du futur armateur, les caractéristiques du navire, son nom, son port d'attache et la société de classification chargée de la surveillance de la construction.

Désormais, il appartient à quiconque qui construit, pour son propre compte ou pour le compte d'un client de faire la déclaration au ministre chargé de la mer. En effet, l'article D. 5113-1 du Code des transports précise que cette déclaration est nécessaire lorsqu'il s'agit d' :

« 1° Un navire à passagers, de charge, spécial ou de pêche ;

2° Un navire de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ;

3° Un navire de plaisance spécialement destiné à recevoir un équipage et à embarquer des passagers à des fins commerciales de longueur inférieure à 24 mètres ;

4° Une tête de série d'un navire de plaisance à utilisation commerciale de longueur inférieure à 24 mètres. »

**82.** Par ailleurs, une autre autorité compétente intervient. Il s'agit du bureau des douanes dans le ressort duquel se trouve le lieu de construction du bâtiment, qui est chargé de tenir les fichiers d'inscription<sup>179</sup> par noms de navire et qui attribuera la fiche matricule<sup>180</sup> du navire. A défaut de cette déclaration, le navire ne pourra pas faire l'objet de l'hypothèque prévue à l'article 245 du Code des douanes. L'hypothèque sur un bâtiment de mer en construction doit être effectuée après cette déclaration comme le souligne l'article 11 du Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes<sup>181</sup> énonçant que : « L'inscription d'une hypothèque sur un bâtiment de mer en construction est précédée d'une déclaration faite au chef du bureau des douanes dans la circonscription duquel le navire est en construction.

---

<sup>175</sup> La mise en cale est le premier acte de construction du navire, *i.e.* la pose du premier élément du navire.

<sup>176</sup> Voir en Annexe 8: modèle de « Déclaration de mise en chantier ».

<sup>177</sup> Abrogé par Décret n° 2016-1893 du 20 décembre 2016 ; Art. D. 5113-1 Code des transports.

<sup>178</sup> Ancien article 6 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogé par Décret n° 2016-1893 du 20 décembre 2016).

<sup>179</sup> Art. L. 5114-2 et art. R. 5114-4 du Code des transports ; anciens art. 92 et 93 du Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogés par Décret n° 2016-1893 du 20 décembre 2016).

<sup>180</sup> Art. L. 5114-3 et art. R. 5114-6 du Code des transports ; ancien art. 95 du décret n°67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogé par Décret n° 2016-1893 du 20 décembre 2016).

<sup>181</sup> Ancien art. 13 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 : « La déclaration de construction sera faite au conservateur des hypothèques maritimes dans la circonscription duquel le navire est en construction et doit mentionner les indications propres à identifier le navire. »

*La déclaration mentionne les indications propres à identifier le navire en construction. »*

## B. Inscription du navire en construction

**83.** Le bureau des douanes est l'autorité administrative compétente qui est en charge d'établir et de tenir les fichiers d'inscription des navires en construction.<sup>182</sup>C'est à ce titre que cette administration reçoit la déclaration de mise en construction car le navire rentre dans le mécanisme de l'hypothèque maritime. De ce fait, le bureau des douanes affectera une fiche matricule à chaque navire déterminant les critères d'identification du navire, le nom du ou des propriétaires, le nombre de parts ou quirats - lorsqu'il est question d'une copropriété maritime ou société de quirataires<sup>183</sup> - et les mentions relatives aux droits sur le navire.<sup>184</sup>

La sanction de l'exigence administrative réside en ce que le navire en construction ne pourra pas faire l'objet d'une hypothèque sans la déclaration préalable auprès de l'administration des douanes.<sup>185</sup>D'autre part, cette prérogative doit être faite à la conservation des hypothèques maritimes dans la circonscription duquel le navire est en construction tout en indiquant les mentions relatives à l'identification du bâtiment.<sup>186</sup>

---

<sup>182</sup> Art. L. 5114-2 Code des transports.

<sup>183</sup> Notion *sui generis* qui sera examinée ultérieurement.

<sup>184</sup> Art. L. 5114-3 et art. R. 5114-6 du Code des transports ; ancien Article 91 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogé).

<sup>185</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Le navire : Dalloz, 1980, n° 70

<sup>186</sup> Art. 245 Code des Douanes ; ancien art. 45 loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (abrogé) ; ancien article 13 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogé).

## CHAPITRE DEUXIÈME : CONTRÔLE DE LA CONSTRUCTION DU NAVIRE

**84.** Il faut préciser d'emblée que le contrôle de la construction est une étape incontournable voire même indispensable pour certifier la navigabilité du navire. En vue du transfert de propriété par la recette du navire puis de sa vente, le navire doit être conforme aux exigences techniques, notamment issues des conventions internationales (**SECTION 1**) et les spécifications contractuelles (**SECTION 2**) doivent être respectées sous peine de pénalités encourues à l'égard du chantier naval.

### SECTION 1 : APPLICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES EN MATIÈRE D'EXIGENCES TECHNIQUES

**85.** À l'issue de sa construction, le navire doit répondre à une pluralité de prérogatives ou de normes techniques très strictes. Il doit être conforme aux différentes réglementations nationales et internationales (**Paragraphe 1**) si bien que la certification établie par les sociétés de classification (**Paragraphe 2**) attestera de son aptitude à la navigation.

Paragraphe 1 : Les prérogatives techniques et les normes réglementaires issues des conventions internationales

**86.** Le jaugeage est un point clé de la construction dans la mesure où il représente l'ensemble des calculs et mesures nécessaires afin de déterminer la jauge du navire, *i.e.* son volume conventionnel ou encore sa capacité intérieure<sup>187</sup>. À cet effet, la Convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires<sup>188</sup>, Convention dite de Londres, a permis d'instaurer un système universel de jaugeage.

Selon l'ancien article 3 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, l'Administration des douanes est « *l'autorité administrative* » qui « *définit les règles du jaugeage et délivre aux propriétaires de navires les certificats de jauge conformes aux prescriptions des conventions internationales en vigueur* ». À présent, l'article L. 5112-2 Code des transports attribue cette fonction non seulement à l'Administration des douanes mais aussi aux sociétés de classification habilitées. De ce fait, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, opérant des voyages internationaux, feront l'objet de la délivrance d'un certificat international de jaugeage conforme avec la Convention dite de Londres au regard de l'article L. 5112-2 du Code des

---

<sup>187</sup> Il s'agira du « port en lourd » concernant la construction des pétroliers, à savoir le chargement maximum du navire; il est égal au déplacement en charge moins son déplacement lège.

<sup>188</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 166 et 167.

transports.<sup>189</sup> Hormis la jauge, d'autres paramètres plus spécifiques seront pris en compte selon le type de navire tels que la force de traction pour les remorqueurs, les niveaux de bruits ou vibrations pour les navires de croisière, la capacité des cuves pour les vraquiers, ou encore les citernes pour les pétroliers.

**87.** Le navire en construction est soumis à des règles obligatoires qui assurent la sécurité du bâtiment et de la navigation, mais aussi la sécurité des hommes. La plupart de ces règles émanent de plusieurs conventions internationales qui instituent les standards auxquels doivent répondre la construction et l'équipement du navire. L'on peut citer la Convention n° 92 de l'Organisation Internationale du Travail sur le logement de l'équipage à bord<sup>190</sup>, en vigueur depuis le 29 janvier 1953 (complétée par la Convention n°133 du 30 octobre 1970, en vigueur depuis le 27 août 1991). Également, la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, dite ColReg, faite à Londres le 20 octobre 1972<sup>191</sup>, en vigueur depuis le 15 juillet 1977, met en place un véritable Code de la route en mer<sup>192</sup> en établissant un système de feux et de marques mais aussi de signaux sonores.

D'autre part, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL<sup>193</sup>, établie à Londres le 2 novembre 1973, modifiée par le protocole du 17 février 1978, en vigueur depuis le 2 octobre 1983, recommande une visite des navires avant mise en service et prévoit la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures à partir d'un modèle annexé certifiant que le navire est conforme à la réglementation technique de la Convention MARPOL.

Enfin, le protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite SOLAS, faite à Londres le 1er novembre 1974, traite de

---

<sup>189</sup> Art. L. 5112-2 Code des transports :

« I. Les navires battant pavillon français sont jaugés s'il s'agit :

1° De navires à usage professionnel ;

2° Ou de navires de plaisance à usage personnel dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est supérieure ou égale à 24 mètres.

II.-A l'exception des navires mentionnés au III, les navires mentionnés au I doivent disposer d'un certificat de jauge.

Les certificats de jauge sont délivrés, selon le cas, par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

La délivrance du certificat de jauge peut donner lieu à la perception d'une rémunération.

Les certificats de jauge peuvent faire l'objet de mesures de retrait.

III. La jauge des navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche et dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 précitée, est inférieure à 24 mètres, fait l'objet d'une déclaration par les propriétaires.

Cette déclaration vaut certificat de jauge.

Toute déclaration frauduleuse est punie des peines prévues à l'article 441-1 du code pénal. »

<sup>190</sup> Article de la Convention n° 92 : « Avant que ne soit commencée la construction d'un navire, le plan de celui-ci, indiquant, à une échelle prescrite, l'emplacement et les dispositions générales du logement de l'équipage, sera soumis pour approbation à l'autorité compétente. Avant que la construction du logement de l'équipage ne soit commencée, le plan détaillé de ce logement, accompagné de tous renseignements utiles, sera soumis pour approbation à l'autorité compétente ; ce plan indiquera, à une échelle prescrite et dans le détail prescrit, l'affectation de chaque local, la disposition de l'ameublement et autres installations, la nature et l'emplacement des dispositifs de ventilation, d'éclairage et de chauffage, ainsi que des installations sanitaires. »

<sup>191</sup> Convention ColReg (Collision Regulations) établie sous l'égide de l'Organisation maritime internationale, dernier amendement le 4 novembre 1993 (Décret n° 97-748 du 2 juillet 1997 : Journal officiel 9 juillet 1997)

<sup>192</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 31.

<sup>193</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 36 et 82.

l'organisation des contrôles des navires et de la délivrance des titres de sécurité. Il concerne également la construction des navires, la protection contre l'incendie<sup>194</sup>, les installations électriques et la sécurité de la navigation. Ce protocole de 1978, a été remplacé par le protocole du 11 novembre 1988.<sup>195</sup>

**88.** Cela étant, l'Europe de la sécurité maritime s'est alors inspirée de ces conventions en instaurant des règles communautaires visant à renforcer ces mêmes dispositions au sein des pays membres : le règlement CEE n° 2158/93 de la Commission du 28 juillet 1993, entré en vigueur le 10 août 1993, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou le règlement CEE n°613/91 du Conseil (Journal Officiel des communautés européennes 15 mars 1991) qui concerne la prévention de la pollution par les navires. Ces mêmes principes relatifs au contrôle de la construction figurent dans la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 qui a été codifiée en 2010 dans la partie législative du Code des transports suite à l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.<sup>196</sup> Dès lors, tout constructeur de navire est tenu de respecter ces exigences techniques et les règles générales de construction<sup>197</sup> aux fins de faire approuver par l'autorité administrative les plans de construction du navire.

Paragraphe 2 : Rôle prépondérant des sociétés de classification dans le contrôle de la construction

**89.** La mission principale des sociétés de classification consiste à attribuer une classe aux navires dès leur construction. Leur intervention est également primordiale pendant toute la période de leur exploitation.<sup>198</sup>

Cette classe atteste de la conformité des spécifications techniques du navire à leur nomenclature réglementaire où l'on retrouve les dispositions principales des conventions internationales relatives au contrôle et à la sécurité des navires. "*Ainsi se trouve comblé le fossé entre normes publiques et normes privées, ce qui réduit le risque d'interprétation contradictoire*<sup>199</sup>." En effet, les sociétés de classification se sont alignées aux exigences des conventions internationales et des règlements européens en vue de respecter les standards de conformité et de sécurité maritime. De plus, les sociétés de classification délivrent des certificats d'assurance qualité aux chantiers qui adoptent leurs procédures de contrôle et de fabrication.

**90.** Les sociétés de classification sont regroupées au sein d'une association internationale, IACS (*International Association of Classification Societies*), membre consultatif de l'Organisation Maritime Internationale qui instaure une politique d'unification de règles propres aux aspects techniques des navires. Les principales sociétés de classification sont : *American Bureau of Shipping* (ABS), *Bureau Veritas* (BV), *Det Norske Veritas* (DNV), *Germanischer Lloyd* (GL), *Lloyd's Register* (LR), *Registro Italiano Navale* (RINA).

---

<sup>194</sup> *FRS facilities (Fire-Rescue-Safety)*.

<sup>195</sup> Décret n° 95-1264 du 27 novembre 1995 : Journal officiel 6 décembre 1995 ; P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 31.

<sup>196</sup> Journal officiel 3 novembre 2010.

<sup>197</sup> Art. L. 5113-1 Code des transports.

<sup>198</sup> Voir en ce sens, J. Raynaud, « Les sociétés de classification », *Gazette de la Chambre* n°50, Automne 2019.

<sup>199</sup> Ph. Boisson, *Politiques et droits de la sécurité maritime* : Éditions Bureau Veritas, Paris 1998, n° 277.

Selon le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine<sup>200</sup>, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, la société de classification habilitée est « *l'organisme habilité par le ministre chargé de la mer à effectuer au nom de l'État, en tout ou partie, les inspections ou visites afférentes à la délivrance, au visa ou au renouvellement de titres de sécurité ou de prévention de la pollution du navire et, le cas échéant, à délivrer, viser, renouveler, suspendre, restituer ou retirer lesdits titres ainsi qu'à effectuer toute opération ou vérification accessoire à ces tâches.* »

**91.** Les principales missions de ces organismes sont la classification, les interventions réglementaires et l'assistance technique aux *superintendants* (ingénieurs d'armement).

À titre liminaire, classifier un navire consiste à lui attribuer une cote qui caractérisera le capital confiance de fiabilité du navire. En d'autres termes, il s'agit de l'opinion de la valeur du navire en termes de conformité technique et réglementaire. Le chantier peut recourir aux services de la société de classification en la rémunérant directement, si le contrat de construction le prévoit. Il s'agira alors d'un contrat de mandat<sup>201</sup> passé entre le chantier et la société de classification. Il en résulte que la société de classification (tiers concluant) pourra diligenter une action contre l'armateur (mandant) en cas de non-paiement par le chantier (mandataire) dans la mesure où l'armateur est tout de même lié à ce contrat. Quoiqu'il en soit, l'armateur n'est pas un tiers puisqu'il conclut lui-même le contrat avec la société de classification ou bien il mandate le chantier à cet effet.<sup>202</sup> Concernant les interventions réglementaires, le point d'honneur est mis sur la certification en ce sens que la société de classification effectue la vérification de la conformité aux règlements internationaux et nationaux.

**92.** Le décret n° 84-810 du 30 août 1984 précise, en son article 42, alinéa 2, que les sociétés de classification reconnues et agréées<sup>203</sup> sont habilitées à apposer les marques de franc-bord<sup>204</sup> sur les navires battant pavillon français et à établir les certificats nationaux et internationaux de franc-bord, conformément aux dispositions de la Convention de Londres du 5 avril 1966 sur les lignes de charge. Les articles 13 & 16 disposent que l'Administration (Gouvernement de l'État dont le navire bat pavillon) peut confier sous sa garantie et sous sa responsabilité les visites, inspections et appositions de marques aux sociétés de classification agréées qui délivreront les lesdits certificats.

---

<sup>200</sup> Notons à ce propos que le décret n° 2016-1693 du 9 décembre 2016 a apporté des modifications importantes telles l'intégration de la notion de sûreté des navires qui est désormais plus complète (Chap.VI).

<sup>201</sup> Article 1984 du Code civil.

<sup>202</sup> Antoine Luquiau, *Jel Transport, Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de délivrance*, fasc. 1061, n° 39.

<sup>203</sup> Par le ministre chargé de la mer après avis de la Commission centrale de sécurité ; une société de classification agréée est selon le chapitre V (art.42 et s.) du décret n° 84-810 du 30 août 1984 : « *Tout organisme ayant reçu l'agrément de la Commission européenne pour effectuer, en tout ou partie, les inspections ou visites afférentes à la délivrance, au visa ou au renouvellement de titres de sécurité ou de prévention de la pollution et, le cas échéant, à délivrer, viser ou renouveler lesdits titres et figurant sur la liste publiée au Journal officiel de l'Union européenne* ».

<sup>204</sup> Le franc-bord d'un navire est la distance verticale entre la ligne de flottaison et le pont principal. Cette hauteur est variable selon le déplacement. Le franc-bord minimum d'un bateau est la hauteur entre la ligne de flottaison à pleine charge et le pont principal (également nommé *pont de franc-bord* ou encore *pont de cloisonnement*) ; il est utilisé notamment en architecture navale et dans règlements internationaux.

Au demeurant, les sociétés de classification ont diverses missions. Certaines sont de droit privé et donnent lieu par conséquent à des contrats privés avec des armateurs ou des sociétés de *shipping management*, portant sur des prestations dont l'objet est l'attribution de la classe du navire. En revanche, selon certaines occasions spécifiques, les compétences des sociétés de classification peuvent relever du droit public si bien qu'elles sont justiciables des juridictions administratives. Ce fut le cas, lorsqu'une société de classification, était désignée, dans le cadre d'une délégation de l'État, pour délivrer un certificat de franc-bord, lequel constitue, selon les hauts magistrats en date du 26 mars 2013, « un titre de sécurité dont la délivrance, qui doit tenir compte de la structure et de la stabilité du navire, (et qui donc) relève de l'exécution du service public administratif du contrôle des navires. »<sup>205</sup> Enfin l'assistance et la supervision techniques supposent une aide apportée à l'armateur de sorte que la gestion des cahiers des charges soit compatible à la réalisation de la construction, mais aussi à la vérification et la conformité des travaux.

**93.** Concernant la responsabilité des sociétés de classification, elle peut être engagée à l'égard des tiers. Ces *penitus extranei* peuvent être le personnel navigant, les armateurs d'autres navires en cas de collision, les victimes à terre ou ceux qui ont un droit de regard sur les publications des registres. Il s'agit en effet des affréteurs, des assureurs mais aussi des sous-acquéreurs en cas de revente ou de ventes successives. Ainsi, donc les tribunaux s'efforcent de qualifier l'étendue de responsabilité des sociétés de classification sur laquelle portent leurs défaillances et fautes invoquées. À l'égard des tiers, lesquels agissent sur un fondement délictuel, les sociétés ne peuvent se prévaloir des clauses de limitation de responsabilité, fussent-elles, en tête de leurs registres ou documentations contractuelles. Ces clauses évasives de responsabilité ne produisent aucun effet de sorte que les sociétés de classification demeurent responsables de leurs fautes peu important la gravité. Néanmoins, l'action en responsabilité délictuelle est recevable à condition de prouver la faute.

Dans une affaire de sous-acquisition<sup>206</sup>, la Cour d'appel de Paris, en date du 12 décembre 1969, avait affirmé que « la société de classification dont l'acheteur n'a sollicité ni avis, ni expertise, ni intervention ne peut être recherchée que sur le plan de la responsabilité délictuelle et l'acheteur du navire coté par cette entreprise a la charge de définir et de prouver la faute qu'il lui impute. Il doit donc être débouté de son action s'il ne rapporte pas la preuve que les énonciations du certificat de classification n'étaient pas conformes à l'état du navire à la date à laquelle il a été établi et qu'il ne fonde sa prétention que sur un raisonnement basé sur de simples hypothèses ».

Dans la même lignée, lors de la vente d'un caboteur marocain, « l'*Elodie II* »<sup>207</sup>, la responsabilité du Bureau Veritas fut retenue. En effet, le recours du tiers acquéreur contre la société de classification fut accueilli. En l'espèce, l'acquéreur avait requis une visite de la

---

<sup>205</sup> Cass. Com. 26 mars 2013, *DMF* 2013, p. 503, rapport J.-Rémy ; dans le même sens CA Poitiers, Ch. 1<sup>ère</sup>, 28 janvier 2011, n° 10-01897, *DMF* 2012, p. 570 : lorsque le Bureau Veritas assure par délégation de l'autorité administrative une mission de service public administratif, l'action en responsabilité engagée à son encontre au titre d'une défaillance lors de son intervention relève donc de la compétence de la juridiction administrative.

<sup>206</sup> CA Paris, 5<sup>ème</sup> Chambre, 12 déc. 1968 : *DMF* 1969, p. 223.

<sup>207</sup> Tribunal de Commerce Nanterre, 26 juin 1992 : *DMF* 1994, p.19, confirmation du jugement par CA Versailles, 12<sup>ème</sup> Ch. Sec.1, 21 mars 1996, navire *Élodie II*, *DMF* juillet-août 1996, p. 721, note Ph. Delebecque.

société de classification en vue de réitérer la classification du navire et de confirmer la cote du navire obtenue antérieurement. Le certificat de classe fut visé et signé en vue de la vente. Cependant, les autorités refusèrent d'octroyer le permis de navigation en raison de l'état déplorable de la coque. De ce fait, le Bureau Veritas fut condamné à réparer le préjudice subi par l'acheteur.

D'autre part, dans l'affaire du *Meranti 38*, le Bureau Veritas fut condamné sur la base quasi-délictuelle car il avait octroyé un certificat attestant de l'excellent état du navire. Par la suite, le nouveau propriétaire voulait effectuer la reconversion du navire en plate-forme pétrolière (*retrofit*) mais, il s'aperçut des dégâts affectant le navire au niveau des soudures. D'importants frais de réparation furent engagés et la responsabilité de la société de classification fut retenue dans la mesure où la négligence de celle-ci dans son contrôle était établie en matière de classification de navires vendus. Le fait dommageable trouvait donc sa source dans une opération commerciale : la découverte des vices affectant le navire après son acquisition. Par ailleurs, la loi applicable à la responsabilité extra-contractuelle est celle de l'État du lieu où le fait dommageable s'est produit. Dans ce cas d'espèce complexe, le fait générateur du dommage était localisé en Malaisie (lieu de construction, de vente puis de transformation du navire) si bien que les juges du fond ont pu déduire que la réalisation du dommage était survenue en Malaisie. Dès lors, la loi de ce pays avait vocation à s'appliquer. Autrement dit, l'arrêt du 27 mai 2010<sup>208</sup>, approuvant les juges du fond, retient la *Lex loci delicti*, conforme aux solutions de conflits de lois en matière de délits internationaux, en ce que le Bureau Veritas avait desservi les intérêts de l'acquéreur par des prestations douteuses, fallacieuses et donc dommageables.<sup>209</sup>

Enfin, la responsabilité pénale peut être aussi encourue comme il en était question dans l'affaire du naufrage de la drague *Cap de la Hague*<sup>210</sup> ou du navire *Snekkar Artic*.<sup>211</sup>

---

<sup>208</sup> M. Ndendé, « Litiges en matière de vente de navires », *Rev. Dr. Transp.* n°10, octobre 2010, commentaire 201 : Cass. Civ. 2<sup>ème</sup> Ch., 27 mai 2010, n°09-65906, n° *Juris-Data* : 2010-007405, navire *Meranti 38* confirmant CA Versailles, 12<sup>ème</sup> Chambre, 5 février 2009, n°06/ 07768. Dans le même sens, S. Sana-Chaillé de Néré, « Nature et droit applicable à l'action en responsabilité contre la société de classification », *DMF* avril 2016, p.360 sous CA Versailles, Ch.12<sup>ème</sup>, 15 décembre 2015, n° 13-09212 navires *Berg et Breede*.

<sup>209</sup> V. sur ce thème M. Ferrer, « Détermination du lieu du fait dommageable et responsabilité des sociétés de classification à l'égard des assureurs facultés », *Rev. Dr. Transp.* 2007, étude n°8 au sujet du navire *Welborn*, Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 27 mars 2007, n°05-10480.

<sup>210</sup> Cass. Crim.30 mai 1980, n°78-92764, drague *Cap de la Hague*, *DMF* 1981, p.181, obs.Ph . Boisson & E. Lagavant.

<sup>211</sup> Cass. Crim.20 mars 2001, n°98-87.544, navire *Snekkar Artic*, *DMF* 2002, p.14, obs. P. Bonassies ; *DMF* hors-série juin 2003, n° 7, p. 30, n° 29.

## SECTION 2 : LES SPÉCIFICATIONS CONTRACTUELLES INHÉRENTES À LA CONSTRUCTION

**94.** Le contrat de construction définit les « spécifications contractuelles » visant à respecter la nomenclature technique du navire. En effet, le contrat prévoit les principales dimensions, le tirant d'eau<sup>212</sup>, le mode de propulsion, la vitesse et la jauge. Ces spécifications contractuelles font l'objet d'une annexe<sup>213</sup> qui détaille avec précision l'ensemble des caractéristiques fonctionnelles du navire. Les spécifications techniques (**Paragraphe 1**) et les délais de construction (**Paragraphe 2**), détaillées dans le contrat de construction navale, ont une importance majeure en ce sens que le chantier doit répondre de ces mentions de manière méticuleuse en qualité de maître d'œuvre (**Paragraphe 3**).

### Paragraphe 1 : Spécifications techniques

**95.** Les plans de construction et des particularités techniques des appareils, équipements et matériaux principaux, prévus aux spécifications, sont soumis par le constructeur à l'armateur et font l'objet d'une approbation par ce dernier. L'armateur sera en droit de s'assurer du bon suivi et de l'évolution des travaux de construction. Dès lors, les phases du planning de construction lui seront communiquées en copie aux bureaux d'études (ingénieurs d'armement, directeurs de flotte, directeurs techniques (*superintendents*), qui collaboreront étroitement avec la société de classification. Il est préférable de notifier dans le contrat de construction navale l'approbation des plans, des dessins d'exécution et des commandes par l'armateur et ses préposés afin d'éviter toute augmentation du prix et de prévoir des clauses relatives au retard sur les délais de construction. Si les essais en mer se révèlent satisfaisants, aura lieu ainsi la validation technique qui, après vérification des performances fonctionnelles, certifiera sa navigabilité.

**96.** Toutefois, lors des essais, lorsque la conformité du navire semble discutable aux spécifications techniques stipulées dans le contrat, le chantier peut redouter des pénalités techniques ou un éventuel rebut du navire (**B**). En outre, l'armateur peut contraindre le chantier à réaliser des travaux de rectification ou demander la résolution pour inexécution du contrat avec dommages et intérêts (**A**). À ce propos, le contentieux en matière de résolution du contrat de construction navale et du contrat de vente du navire, sera examiné dans la deuxième partie de la thèse.

---

<sup>212</sup> Hauteur de la partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée. Le tirant d'eau correspond à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque (quille).

<sup>213</sup> Voir en Annexe 1 : Modèle de contrat de construction navale BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) - Part « B » - (*SPECIFICATION*)- NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract.

### A. Résolution pour inexécution du contrat

**97.** Il en fut question dans une affaire relative à la vente d'un chalutier d'occasion où la Cour de cassation, en date du 13 décembre 1982, s'était prononcée en faveur de la résolution du contrat <sup>214</sup> : « *lorsqu'un navire a été vendu et qu'à la livraison l'acheteur constate que les conditions du contrat n'ont pas été remplies, l'action reconventionnelle introduite par cet acheteur, recherché par le vendeur pour le paiement du prix, s'analyse en une action tendant à la résolution du contrat et non à une action sur le vice caché, fondée sur les articles 1641 et 1648 du Code civil.* » En effet, lors de la vente du chalutier, une action reconventionnelle fut introduite par l'acquéreur du fait de l'absence des accessoires visés à l'acte de francisation et du fait de la non-conformité du moteur. Cette solution, basée sur le nouvel article 1226 du Code civil <sup>215</sup>, est aussi transposable au contrat de construction.

**98.** Autrefois, l'action en garantie des vices cachés était écartée d'emblée comme tardive par application de l'article 1648 du Code Civil. Selon l'auteur R. Achard, les tribunaux érigeaient en principe que la « *délivrance* » (du navire) devait, *pour être libératoire, porter sur un objet « conforme » à celui qui a été stipulé et, à partir de là, ils auraient sanctionné par l'application du droit commun de la responsabilité contractuelle toutes les non-conformités, qu'ils auraient assimilées à des manquements à l'obligation de délivrance, alors même qu'elles étaient dues à un « défaut ».*<sup>216</sup>

À cet égard, l'obligation de délivrance conforme et l'obligation de garantie seront abordées dans le deuxième volet de la présente thèse.

### B. Pénalités techniques et rebut du navire <sup>217</sup>

**99.** Par opposition aux pénalités de retard, les pénalités techniques sont prévues dans le contrat de construction dans le cas où les performances du navire ne correspondraient pas à celles qui étaient stipulées (vitesse, port en lourd, tirant d'eau, consommation en combustible des moteurs). L'armateur serait en droit de rebuter le navire lorsque les défaillances s'avèrent excessives par rapport à ses attentes. En vertu de l'article L.5113-3 du Code des transports, l'armateur prononce la recette du navire. Elle est constatée par procès-verbal et c'est alors que le transfert de propriété s'opère à la date de réception du navire après une période d'essais en mer (*sea trials*).

Après les études, les approvisionnements, la mise en construction et le lancement, la recette du navire est l'étape finale du calendrier de construction. Elle entraîne la livraison du navire à l'armateur et de surcroît le transfert de propriété. Après les essais en mer, ce dernier en prend donc possession après avoir constaté la conformité des éléments essentiels stipulés

---

<sup>214</sup> Cass.com., 13 déc. 1982 : *DMF* 1983, p.523, R. Achard.

<sup>215</sup> Voir nouvelles dispositions du Code civil art.1217 et suivants depuis l'Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, en vigueur depuis le 1er octobre 2016. Cf. Également, Ph. Delebecque, « L'articulation et l'aménagement des sanctions de l'inexécution du contrat », *Dr. et patr.* n° 259, juin 2016, p. 62.

<sup>216</sup> Cass.com., 13 déc. 1982 : *DMF* 1983, p.525, R. Achard

<sup>217</sup> Voir Clause 27 (d) (ii) « *Method of acceptance and rejection* »- Section 3 « *Production* » *NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract*. [Traduction libre] : Processus dans la réception ou rebut du navire.

dans les spécifications<sup>218</sup>.

L'opération de recette est généralement effectuée sur le site de construction ou peut être prononcée sur le lieu d'exploitation si les contractants en ont convenu. Par exemple, la recette d'un navire méthanier peut se réaliser à proximité des terminaux de gaz après essais de cargaison. Lorsque la livraison du navire a lieu sur le site de construction, l'armateur dispose d'un délai pour procéder au retraitement du navire à ses frais. Jusqu'à l'expiration du terme convenu pour le retraitement, le navire est sous la garde du chantier qui en est responsable au regard des dispositions relatives au contrat de dépôt, édictées à l'article 1927 et suivants du Code civil. Même si l'armateur prend possession du navire sans émettre de réserves, le chantier sera tenu d'indemniser l'armateur à défaut des performances contractuelles escomptées. Ces pénalités dites techniques permettent à l'armateur de réclamer des dommages et intérêts.<sup>219</sup>

Paragraphe 2 : Clauses relatives aux délais de construction

**100.** En vertu de certaines clauses stipulées dans le contrat (**B**), qu'elles soient résolutoires ou pénales, le chantier est tenu de respecter les délais de construction en vue d'éviter des pénalités de retard (**A**).

#### **A.** Pénalités de retard

**101.** Le contrat de construction spécifie toujours une date à laquelle le navire doit être livré à l'armateur. C'est la date de livraison contractuelle.<sup>220</sup> Néanmoins, le chantier peut livrer à une date rapprochée de la date contractuelle et pourrait bénéficier de primes octroyées par l'armateur en cas de livraison anticipée. Inversement, l'armateur peut engager une action en résolution contre le chantier s'il apparaît que ce dernier savait manifestement que les délais promis, lors de la conclusion du contrat, ne seraient pas tenus.<sup>221</sup> Cela étant, le chantier pourra tout de même invoquer les événements de force majeure en prouvant sa bonne foi à l'égard de l'armateur. Pour ce faire, les tribunaux devront établir les trois critères pour caractériser la force majeure. Cette notion abstraite implique de rechercher l'imprévisibilité (le cas fortuit *stricto sensu*), l'extériorité (la cause étrangère *stricto sensu*) et surtout l'irrésistibilité, *i.e.* l'élément majeur de la force majeure.

**102.** Les événements constitutifs de la force majeure sont, en matière de construction navale, les grèves, les mouvements sociaux obstruant les infrastructures portuaires mais sont

---

<sup>218</sup> Voir Clause 27(c) sur la réalisation des essais en mer (*Conduct of the sea trials*)- Section « Production »: « *The sea trials shall be of sufficient scope and duration to enable the Parties to verify and establish that the Vessel conforms in all respects with the performance requirements of this Contract.* » [Traduction libre] : Les essais en mer doivent être réalisés dans une durée de temps nécessaire et raisonnable de sorte que les parties puissent vérifier et valider la conformité du navire aux spécifications techniques prévues au contrat.

<sup>219</sup> CAMP, Sent. Arb. n°504, 18 octobre 1983 : DMF 1984, p. 488.

<sup>220</sup> Section 4- « Delivery », Clause 28. *Delivery*, Clause 29. *Documents on Delivery - NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract* ; [Traduction libre] : Recette du navire- Documents relatifs à la livraison.

<sup>221</sup> Affaire *Stozcna vs. Gearbulk Holding Ltd*, EWCA, 13 février 2009, I.Gunt, A. Hatfield, M. Stockwood, S. Curtis, « *Common issues in Shipbuilding contract arbitrations – Part C* » in *London Shipping Law Center-Maritime business Center* ; Forum du mercredi 28 avril 2010 : *Shipbuilding contracts & Related ship finance issue*.

surtout les conditions météorologiques. Dès lors, des clauses sont insérées afin de se prémunir contre cet événement causant le report des essais en mer et entraînant le retard de livraison du navire.<sup>222</sup>

Ainsi, dans l'affaire opposant *Holland America Tours* au chantier *Alsthom*<sup>223</sup>, la Cour de justice de Genève, en date du 30 mars 1988, avait retenu que : « la date de livraison décalée des événements de force majeure n'était qu'indicative de la part du chantier ; que le chantier a tenu l'armateur au courant de façon continue et détaillée sur les divers événements et incidents qui ont émaillé la construction du navire et qui, nécessairement, allaient en retarder la livraison, mettant en garde l'armateur sur le risque de baser son action commerciale sur les dates de livraison données sans engagement ; que l'armateur avait en permanence des représentants sur le chantier qui, de leur côté, l'ont constamment informé sur l'avancement des travaux ; que les relations entre les parties avaient été excellentes jusqu'à la date donnée à titre indicatif et que l'armateur n'avait jamais formulé la moindre plainte pour défaut éventuel de coopération, on ne saurait sérieusement reprocher au tribunal arbitral d'avoir commis une faute arbitraire ou violé la loi (française) en constatant que le chantier n'avait pas manqué au principe de bonne foi. »

**103.** Par ailleurs, la modification contractuelle relative à la date de livraison peut être convenue par les parties en prévoyant une nouvelle date de livraison. Cependant, en l'absence d'une telle stipulation, les dispositions d'ordre public de la loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, ne sauraient admettre ni une extension des délais et ni une augmentation du prix. En effet, l'ancien article 5 de cette même loi (article L.5113-2 code des transports) ne concerne pas les prorogations du délai de livraison mais le paiement des travaux supplémentaires et « ne saurait être étendu au-delà de ses termes. »<sup>224</sup> En l'absence de force majeure établie et à défaut de clause pénale, le chantier peut se voir réclamer des dommages et intérêts mais l'armateur devra prouver l'existence du préjudice dont il demande réparation.<sup>225</sup>

## B. Clause pénale et clause résolutoire pour retard de livraison <sup>226</sup>

**104.** Concernant les pénalités de retard, il est d'usage d'établir une clause prévoyant que le chantier devra indemniser l'armateur du fait du non-respect de la date contractuelle de livraison. Ces dispositions relèvent de la clause pénale conformément aux nouveaux articles 1231- 4 et suivants du Code civil et s'appliquent du seul fait de l'inexécution par le chantier de son obligation contractuelle. Ces pénalités sont établies en fonction de la perte que représente le report d'exploitation du navire. L'armateur pourra prendre ses dispositions afin

---

<sup>222</sup> Voir Clause 34 sur les prorogations de délais et de retard (*Permissible delays*) - Section 5 « *Legal* » (Domaine juridique) - *NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract*.

<sup>223</sup> Antoine Luquiau, *Jcl Transport, Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de délivrance*, fasc. 1061, n° 78.

<sup>224</sup> Cass. Com. 11 octobre 2011, navire *Austral*, *DMF* 2012, p. 125, Rapport de Mr Le Conseiller J. Lecaroz, p. 128, obs. Ph. Delebecque, « Le constructeur peut-il compter sur les clauses contractuelles de prorogation de délai ? »

<sup>225</sup> Art. 1611 Code civil : « 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. »

<sup>226</sup> Voir Section 5 « *Legal* » - Clause 39 (a)(iii) « *Buyer's Termination* » - *NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract* ; [Traduction libre] : Résolution du contrat par l'armateur client.

de prévenir les conséquences résultant du retard de livraison. Encore faut-il qu'il en soit avisé dans un délai raisonnable et que la clause pénale n'ait pas un caractère excessif. Au visa de l'article 1231-5, alinéa 2 du Code civil, le juge s'efforcera de modérer la clause pénale en vue de contraindre le chantier à effectuer la livraison dans les plus brefs délais et d'indemniser le préjudice futur causé par l'inexécution contractuelle.

**105.** La clause pénale, présente dans de nombreux contrats, remplit une double fonction. En premier lieu, la fonction est comminatoire ou coercitive qui incite le débiteur à exécuter correctement le contrat, eu égard à la peine encourue stipulée dans la clause.<sup>227</sup> Ensuite, la clause pénale dispose d'une fonction indemnitaire ou réparatrice qui couvre le préjudice causé par l'inexécution contractuelle.<sup>228</sup> À l'inverse, si la clause pénale présente un caractère manifestement dérisoire, l'armateur pourra demander au juge de réévaluer la peine prévue. Dans ce cas, le juge devra apprécier le caractère dérisoire en fonction du montant du contrat et non pas en fonction du préjudice réel que l'armateur aura subi à raison par exemple de l'annulation du programme de croisières, établi par ses soins après la conclusion du contrat.

**106.** Par ailleurs, la résolution du contrat pour retard de livraison peut être prononcée par le jeu de la clause résolutoire préalablement insérée dans le contrat de construction navale. L'existence d'une clause résolutoire dans le contrat de construction suppose qu'en cas de résolution notifiée par écrit, le chantier devra rembourser à l'armateur la totalité des acomptes majorés des intérêts de retard et payer une indemnité.<sup>229</sup> Toutefois, si le chantier n'admettait pas la résolution, l'armateur serait tenu de faire « constater » la résolution pour inexécution du contrat par le juge des contrats. Il ne s'agira pas de « prononcer » la résolution du contrat car cela impliquerait d'accorder un délai supplémentaire au débiteur, comme en disposent les nouveaux articles 1227 et 1228 du Code civil.<sup>230</sup> Néanmoins, le contrat prévoit que le chantier pourra mettre en demeure l'armateur de notifier son option quant à la teneur de la résolution. L'armateur peut forcer l'exécution du contrat ou demander la résolution avec dommages et intérêts<sup>231</sup>. Passé un certain délai, le silence de l'armateur équivaldrait à ce qu'il consente à une nouvelle date de livraison.

---

<sup>227</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n°336 et suivants.

<sup>228</sup> Cass.com., 29 janvier. 1991, n° 89-16446, *Bull. Civ. 1991, IV*, n°43: « *La clause pénale n'a pas pour objet exclusif de réparer les conséquences d'un manquement à la convention mais aussi de contraindre le débiteur à exécution.* »; Cf. également *The Griffon-Griffon Shipping LLC v. Firodi Shipping Ltd, EWCA* [2013], *Civ 1567*-[2014] *I All ER (Comm.) 593 (CA)*, *DMF* avril 2015, n° 20, p. 356.

<sup>229</sup> CA Rennes, 17 déc. 1969 : *DMF* 1970, p.698 « *En cas de non-livraison du yacht commandé dans les délais, le chantier doit être condamné à la restitution des acomptes payés et à la réparation du dommage causé à l'acheteur par l'inexécution de ses obligations.* » ; dans le même sens *Affaire Stozcna vs. Gearbulk Holding Ltd, EWCA*, 13 février 2009.

<sup>230</sup> Art. 1227 Code civil : « *La résolution peut, en toute hypothèse, être demandée en justice.* »

Art. 1228 Code civil : « *Le juge peut, selon les circonstances, constater ou prononcer la résolution ou ordonner l'exécution du contrat, en accordant éventuellement un délai au débiteur (chantier naval), ou allouer seulement des dommages et intérêts.* »

<sup>231</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 300.

### Paragraphe 3 : Maîtrise d'œuvre du chantier naval

**107.** Il est utile de rappeler le rôle essentiel du chantier naval si bien que le processus de construction du navire est diligenté par son savoir-faire et sa capacité à maîtriser le temps en vue de la recette du navire. Sa maîtrise d'œuvre repose avant tout sur le savoir-faire **(A)** qui lui procure une technicité exclusive. Plus précisément, en qualité de maître de l'entreprise, le chantier bénéficie de droits intellectuels<sup>232</sup> et industriels sur ses constructions **(B)**.

#### **A.** Le savoir-faire du chantier naval

**107.** Outre de déployer les moyens et les techniques propres à la construction de navires, le chantier naval est par essence celui qui dispose du savoir-faire et de l'expérience pour évaluer la flottabilité et le positionnement de la coque dont il aura déterminé les volumes et le poids au regard des attentes du maître de l'ouvrage, *i.e.* le client-armateur, concernant les besoins de charge et de vitesse. Le postulat est le suivant : le chantier est un spécialiste de la construction de navires et l'armateur est un spécialiste du transport. Par conséquent, le chantier ne peut en aucun cas rejeter sur le maître de l'ouvrage ses défaillances éventuelles dans la construction en arguant que l'armateur avait tout autant que lui les moyens de les déceler.

Dès lors que le contrat de construction navale est qualifié de contrat de vente « à livrer », le chantier naval assume une obligation de résultat. En sa qualité de vendeur, il est tenu de superviser les travaux et de vérifier les équipements fournis et installés de sorte qu'ils soient aptes à l'usage pour lequel ils sont destinés. En effet, il en va de sa responsabilité comme il en sera question lors de l'étude sur l'action en garantie des vices cachés ou sur le défaut de conformité.

**108.** Souvent confronté à des défis techniques et industriels, le chantier naval devra tenir compte des impératifs formulés par l'armateur en termes de durée de fabrication et de livraison. Il lui faudra respecter non seulement le cahier des charges mais aussi le planning, qu'il aura lui-même fixé, pour gérer l'approvisionnement des équipements, les principales phases de construction et la coordination avec les divers fournisseurs et sous-traitants. Cet « ordonnancement des tâches »<sup>233</sup> est cruciale en ce qu'il crédibilise le savoir-faire du chantier naval.

---

<sup>232</sup> Voir en ce sens Annexe 1 : modèle de contrat de construction navale BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), Section 5 « *Legal* », clause 40. *Copyrights, Trademarks & Patents NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract*. [Traduction libre] : Clause 40 de la Section 5 « *domaine juridique* ». Droits d'auteur, marques de fabrication ou de commerce et brevets.

<sup>233</sup> J.-F. Cheneval, « Quelques réflexions sur le contrat de construction de navires », *Gazette de la Chambre (Lettre d'information de la CAMP)*, n° 30, Hiver 2012-2013.

En outre, ce savoir-faire repose sur une maîtrise parfaite du temps pour parvenir à la recette du navire à la date convenue, plus particulièrement à la date de livraison contractuelle. *A priori*, le chantier naval est un maître d'œuvre rigoureux mais il est souvent confronté aux désagréments ou conflits (litiges relatifs à la garantie des vices cachés et défaut de conformité) résultant d'une multitude d'intervenants dans la construction. La situation se révèle délicate dès lors que plusieurs entreprises interagissent et il ne sera pas aisé d'identifier celle à qui l'on imputerait la cause d'un retard, d'un dysfonctionnement ou d'une désorganisation.

**109.** Le déroulement de la construction peut être remis en cause par des événements majeurs (incendie, inondation ou dégradations de la cale sèche). C'est face à de tels sinistres que le chantier sera en mesure de manifester sa capacité à rechercher les meilleures solutions pour poursuivre la construction. Hormis ces situations aléatoires sinon exceptionnelles, le chantier naval devra s'adapter aux requêtes successives de l'armateur relatives aux modifications ou améliorations du navire. Comme déjà évoqué, le contrat de construction navale prévoit la possibilité de modifier les plans<sup>234</sup> et les spécifications du navire. Encore faut-il que ces changements n'affectent pas la durée prévue des travaux et n'impactent pas de manière excessive sur le coût global. Autrement dit, il ne faudrait pas que de telles modifications bouleversent l'économie du contrat de manière significative.

## **B.** Droits intellectuels et industriels sur les constructions

**110.** Le constructeur naval est à l'origine de la conception et de la réalisation du navire en fonction des besoins exprimés par le client-armateur. Ainsi, la construction du navire est considérée comme une œuvre de l'esprit. À l'exception faite des navires de plaisance fabriqués en série, le chantier définit les méthodes de construction, les calculs, plans et spécifications en vue de la réalisation d'un navire spécifique. Ces diverses tâches constituent au sens du droit interne, des œuvres de l'esprit. À ce titre, il bénéficie, du seul fait de cette *création*, d'un droit de propriété exclusif et opposable à tous.<sup>235</sup> Cette propriété incorporelle est indépendante de la propriété de l'objet matériel comme le précise l'article L. 111-3 du Code de la propriété intellectuelle : « *L'acquéreur de cet objet n'est investi, du fait de cette acquisition, d'aucun des droits prévus par le présent code, ... Ces droits subsistent en la personne de l'auteur ou de ses ayants droit qui, pourtant, ne pourront exiger du propriétaire de l'objet matériel la mise à leur disposition de cet objet pour l'exercice desdits droits.* »

---

<sup>234</sup> Au regard de l'exigence légale de l'article L. 5113-2 du Code des transports (ancien art. 8, al. 2 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967), les modifications des travaux en cours doivent être établies par écrit, requis « *ad validatem* ». À ce propos, l'exigence de l'écrit est ainsi stipulée dans le contrat de construction. Voir en Annexe 1: clause 24 (b) « *Modifications and changes* » - Section 3 « *Production* » *NEWBUILDCON-Standard Newbuilding Contract*: « *The builder shall, as soon as possible after receipt of the written request for modifications or changes, give the buyer a written proposal of the consequences of implementing such modifications and/ or changes* ». [Traduction libre] : Le constructeur devra, aussitôt que possible, après réception de la requête écrite concernant les modifications au contrat, remettre à l'armateur client une notification écrite indiquant les conséquences de la mise en œuvre de telles modifications.

<sup>235</sup> Art. L.111-1 du Code de la propriété intellectuelle.

Ainsi l'armateur, fût-il propriétaire du navire après la recette, n'est investi d'aucun des droits que la loi attribue à l'auteur de l'œuvre protégée. En effet, un propriétaire ne possède, du seul fait de sa propriété sur le navire, ni droit de représentation, ni droit de reproduction et ne peut donc tirer profit de l'exploitation de l'image.<sup>236</sup>L'œuvre de l'esprit est protégée par la loi en ce sens qu'elle comporte une originalité résultant de l'empreinte de l'auteur et d'un apport intellectuel, manifestation d'une création personnelle. Entre droit de propriété et droit moral, subsiste également le droit patrimonial qui accorde à l'auteur d'une œuvre de l'esprit un droit de représentation et de reproduction si bien que la communication de l'œuvre au public suppose préalablement l'autorisation de son auteur. Ainsi, en vue de la reproduction des plans eux-mêmes, l'autorisation du chantier constructeur ou de l'architecte naval est nécessaire pour chaque construction faite à partir de ces mêmes plans.

---

<sup>236</sup> CA Paris, 4<sup>ème</sup> chambre A, 12 octobre 1998, Navire Elf Aquitaine III, *DMF* 1999, p. 876, obs. Me D. Bretagne-Jaeger.

## CHAPITRE TROISIÈME : FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION ET DE L'ACQUISITION DU NAVIRE

**111.** La construction d'un navire n'est pas une opération sans peine : elle suscite d'une part une longue phase de négociations dans laquelle seront déterminés les enjeux en matière technique et surtout financière. Cette étape préparatoire est essentielle pour le bon déroulement de la transaction et permet aux parties d'établir les points essentiels de l'opération en vue d'un accord définitif. D'autre part, l'opération de construction, tout comme l'acquisition d'un navire, nécessite l'intervention de tiers financeurs qui contribueront à une forte mobilisation de capitaux au moyen d'un éventail de techniques de financement. Autrement dit, la construction et la vente du navire résultent d'une longue période d'échanges en vue d'aboutir à la signature définitive du contrat, et impliquent la mise en œuvre d'un plan de financement complexe auquel participent plusieurs professionnels.<sup>237</sup> En effet, les chantiers, comme les armateurs s'appuient sur des professionnels spécialisés qui valident la réalisation et la rentabilité de l'investissement grâce à des montages techniques et financiers. En l'état, il est rare que l'armateur puise dans ses fonds propres pour financer la construction ou l'acquisition d'un navire, c'est pourquoi il existe des techniques de financement adaptées à ce type de projet telles que le crédit fournisseur, le crédit acheteur et notamment le crédit-bail ou encore l'emprunt hypothécaire.

**112.** S'agissant du crédit fournisseur, le chantier préfinance lui-même la construction jusqu'à la livraison. Parallèlement à cet engagement, le chantier reçoit des acomptes versés à la commande par le client ou bien bénéficie des avances octroyées par une banque moyennant une hypothèque sur le navire à construire. L'hypothèque sur le navire en construction permettra à l'établissement bancaire de se prémunir contre une éventuelle faillite du chantier. Ce mode de financement est admis de sorte qu'un schéma de règlement soit établi la plupart du temps en deux échéances (20% à la commande et 80% à la livraison). De ce fait, le chantier sera dispensé de produire des cautions bancaires en restitution d'acomptes. Puis concernant le système du crédit acheteur, l'établissement bancaire consent un crédit à l'armateur lui permettant de régler le chantier au fur et à mesure des travaux réalisés. En outre les banques exigent que les termes de paiement correspondent aux dépenses réelles du chantier afin d'éviter un quelconque sur-financement. Le crédit-acheteur sera ensuite remboursé par l'armateur selon les conditions prévues dans le contrat de prêt bancaire.

**113.** Également, il faut évoquer le crédit-bail (*leasing*) qui est une prolongation du crédit acheteur dans laquelle la banque ou un organisme de crédit-bail passe directement commande du navire au chantier naval et qui par la suite en sera propriétaire. Ce mode de financement est appelé à faire l'objet d'une publicité selon les modalités fixées par l'ancien

---

<sup>237</sup> Voir en ce sens, Ph. Delebecque, « Contrat type BIMCO sur le financement du navire », *Gazette de la Chambre*, n°43, Printemps 2017. Ce contrat type a la particularité de proposer des clauses standard relatives à des opérations financières liant le prêteur et les emprunteurs.

décret n°72-665 du 4 juillet 1972 relatif à la publicité des opérations de crédit-bail en matière mobilière et immobilière<sup>238</sup>. La phase décisive du contrat de crédit-bail intervient en principe à la livraison du navire. En fin de contrat, l'armateur pourra racheter le navire financé par l'opération de crédit-bail et amorti pour une valeur résiduelle fixée initialement.<sup>239</sup>

Pour le crédit bailleur, l'intérêt de cette opération repose essentiellement sur la protection de son investissement en cas de défaillance de l'armateur et de la non-fiabilité de la propriété du bien.

Cette propriété est reconnue comme une sûreté réelle exclusive pour le crédit-bailleur (*lessor*) puisqu'il ne sera pas en « concurrence » avec d'autres créanciers du crédit-preneur (*lessee*), en l'occurrence, l'armateur. En pratique, une charte-partie est conclue entre la banque et l'armateur (crédit-preneur) stipulant que ce dernier affrète le navire coque nue en contrepartie d'un loyer périodique qui servira à rembourser la banque. De plus, la charte-partie est assortie d'une promesse de vente par laquelle la banque, propriétaire fréteur, offre à l'armateur, locataire-affréteur, une option qui lui permettra de racheter le navire à sa valeur résiduelle, déduction faite des mensualités payées, que ce soit en fin de contrat ou par anticipation. En tout état de cause, le rôle de l'armateur reste prépondérant dans l'opération de crédit-bail puisqu'il choisit librement les caractéristiques et spécifications du navire auprès du chantier naval. En outre, il est tenu de suivre la construction et la recette du navire et aura un usage exclusif sur le navire à construire. En somme, il agit en qualité de mandataire du propriétaire crédit- bailleur qui est la banque.<sup>240</sup>

Par ailleurs, une charte-partie à long terme conclue entre l'armateur et un affréteur peut convaincre l'établissement bancaire d'octroyer le prêt dès lors que le navire fera l'objet d'un contrat d'affrètement. Autrement dit, l'existence d'une telle charte-partie garantira à la banque que le navire sera mis en exploitation après livraison et que les loyers seront dûment versés pour l'amortissement du prêt. Pour renforcer la plausibilité des investissements eu égard au prêt consenti par la banque, la mise en exploitation prévue peut être accompagnée d'un contrat d'approvisionnement à long terme entre l'affréteur et un fournisseur de grande envergure (gaz naturel, pétrole, aciéries). Ainsi, l'on observe un enchaînement contractuel nécessaire à la mise en exploitation du navire et susceptible d'en assurer le financement : contrat de construction, contrat d'affrètement, contrat d'approvisionnement.

**114.** Eu égard à l'emprunt hypothécaire, il s'agit d'un prêt assorti d'une hypothèque sur le navire en construction et d'une délégation d'assurance au profit d'un établissement bancaire prêteur. Ce prêt sera remboursable par une convention passée entre le chantier ou l'armateur et la banque. Il est permis de se demander si le recours à la technique du crédit-bail ne permettrait pas d'assurer dans les meilleures conditions qui soient le financement du navire. En effet, l'hypothèque maritime semble subir la concurrence de cette garantie propre à une

---

<sup>238</sup> Abrogé par le décret n°2005-1007 du 2 août 2005, cf. art. R.313-3 et s. du Code monétaire et financier ; A. Luquiau, *JCl Transport*, fasc.1063, *Contrat de construction navale-Obligation de l'armateur*, n° 29.

<sup>239</sup> B.et F. Grandguillot, *Comptabilité générale, Principes généraux, opérations courantes et de fin d'exercice*, Gualino Lextenso éditions, 13<sup>e</sup> édition, 2010, p.182.

<sup>240</sup> A. Luquiau, *JCl Transport*, fasc.1063, *Contrat de construction navale-Obligation de l'armateur*, n°32.

méthode spécifique de financement qu'est le crédit-bail<sup>241</sup>. Plus précisément, le droit de propriété reconnu à la société de crédit-bail sur le navire qu'elle finance assure sans équivoque une meilleure protection que celle du créancier hypothécaire.<sup>242</sup>

De même, l'exercice du mécanisme du « *mortgage* »<sup>243</sup> institué dans le système juridique anglo-saxon, se révèle une garantie plus fiable et plus rapide pour le créancier *mortgagee*.<sup>244</sup> En effet, dès la conclusion du *mortgage contract*, le créancier bénéficie du statut de « détenteur conditionnel » du navire en ce sens qu'il pourrait disposer du navire soit directement soit après saisie ordonnée par les juridictions dont la décision peut être rendue séance tenante dans les ports britanniques ou sous l'égide du droit anglais.

Toutefois, il n'en demeure pas moins que l'hypothèque reste une sûreté très appréciée et une institution reconnue par les conventions internationales applicables et consacrée dans la loi maritime du 3 janvier 1967 dont les dispositions ont été fixées dans le Code des douanes, notamment par la section 7 du chapitre Ier du titre IX.

Le régime de l'hypothèque maritime, sans contester la dualité avec celui du droit commun, a le mérite de l'aisance et de la cohérence<sup>245</sup>.

**115.** En tout état de cause, le recours à la technique du crédit-bail propose des solutions avantageuses et attractives pour les opérations de construction ou de vente du navire (**SECTION 2**). Toutefois l'hypothèque maritime demeurera toujours une garantie très fiable pour tout créancier et une source de crédit incontournable pour l'armateur (**SECTION 4**). En outre, le financement de l'acquisition du navire par la forme quirataire<sup>246</sup> est intéressant (**SECTION 3**) dans la mesure où la copropriété maritime peut s'appliquer à tout type de navires francisés. L'on observera que ce mode de financement concerne des investissements propres à la navigation de plaisance faisant l'objet de dispositions fiscales spécifiques.

---

<sup>241</sup> Outre la technique du crédit-bail, la fiducie-sûreté maritime, analysée par le Pr G. Piette, peut comporter de nombreux avantages pour les créanciers fiduciaires : ils ne redouteraient pas le concours des autres créanciers ou une éventuelle ouverture d'une procédure collective à l'encontre du constituant. En premier lieu, le créancier fiduciaire se voit transférer la propriété du navire grevé qui ne constituera plus un élément du patrimoine du constituant. À ce titre, le créancier fiduciaire devient le nouveau propriétaire du navire et, « *est donc placé dans une situation d'exclusivité, et non dans une situation de concours comme la plupart des sûretés réelles* ». Dès lors, les autres créanciers du débiteur-constituant ne pourront pas saisir le navire. Néanmoins, l'application de la fiducie ne serait pas si opportune qu'elle semblerait. En effet, au regard des dispositions de l'article 2025 du Code civil, le patrimoine fiduciaire pourrait être saisi par les titulaires de créances nées de la conservation et de la gestion du navire, autrement dit les créanciers d'un privilège maritime en vertu de l'article L. 5114-8 du Code des transports. En ce sens, le Pr G. Piette considère que la fiducie sur navires, qu'elle soit un mode de gestion ou une sûreté pourrait certes : « *satisfaire certains praticiens, par la liberté contractuelle qui y règne, et par l'efficacité qu'elle possède intrinsèquement* ». Mais, « *il leur faudra juste accepter les risques qu'elle comporte, et accepter l'imprécision, que l'on espère provisoire, de certaines dispositions légales.* » Voir ainsi G. Piette, « La fiducie maritime : Réflexions sur l'opportunité de la fiducie sur navires », *DMF* 2013, p. 3.

<sup>242</sup> Ph. Delebecque, *Rép. Com.Dalloz*, Hypothèque et privilèges maritimes, février 2005, actualisation octobre 2010, n° 19.

<sup>243</sup> *Ibidem*, n° 20 ; Y. Tassel, « Du concept de *lien*. Nature juridique et histoire », *DMF* 1997, p. 867.

<sup>244</sup> Voir en ce sens CA Aix-en-Provence 2<sup>ème</sup> Ch. civ., 8 janvier 1998, navire « *Heavenly Daze* », pour la reconnaissance implicite d'un *Mortgage*, *DMF* 1998, p. 899, obs. Bertrand Coste : le créancier *mortgagee* est en droit de prendre possession du navire sans en supporter les charges d'exploitation. Autrement dit, il n'est pas tenu des dettes de l'armateur nées avant sa prise de possession sauf si la créance est privilégiée au sens de l'article L. 5114-8 du Code des transports.

<sup>245</sup> Ph. Delebecque, *Jel Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n° 5.

<sup>246</sup> E. du Pontavice, *Le statut des navires* : Litec, 1976, n° 98 et s.

Cependant, avant de s'interroger sur ces modes de financement cités ci-dessus, il est préférable en premier lieu d'évoquer la phase de négociations en vue d'aboutir au contrat de construction ou à l'acte de vente définitif du navire (**SECTION 1**).

## SECTION 1 : LA PHASE DE NÉGOCIATIONS COMME PRÉAMBULE AU FINANCEMENT DU NAVIRE

**116.** La phase de négociations implique certes de longues discussions mais donne lieu notamment à des pourparlers (**Paragraphe 1**) et permet de mettre en place des avant-contrats (**Paragraphe 2**) qui concrétiseront les perspectives établies entre les parties. Il est intéressant de noter que dans ces avant-contrats, les parties anticipent le règlement des litiges par la stipulation de clauses d'arbitrage (**Paragraphe 3**) ou de clauses attributives de compétences juridictionnelles.

### Paragraphe 1 : Les pourparlers

**117.** Les pourparlers représentent la phase préliminaire des négociations contractuelles. C'est le début d'un processus dans lequel l'armateur invite un ou plusieurs constructeurs à des pourparlers. À défaut d'accord exprès, les parties ne sont pas tenues d'une obligation d'exclusivité mais plutôt d'une obligation de confidentialité. Les pourparlers correspondent ainsi à un cadre de discussions, d'échanges et de propositions qui mèneront éventuellement à un accord de volontés sans qu'aucune obligation contractuelle ne soit à la charge des parties. En d'autres termes, chacune des parties conserve la liberté d'accepter ou non les propositions de l'autre ; négocier n'est pas conclure le contrat définitif.<sup>247</sup> Cela étant, dès qu'il y a une réelle intention, un réel engagement de conclure l'opération, les parties ont alors dépassé le stade des pourparlers et l'on parle d'une promesse de contrat qui donne lieu à exécution et qui manifeste l'accord d'une volonté sans équivoque.

**118.** Concernant la rupture abusive des pourparlers, l'armateur commet une faute qui engage sa responsabilité délictuelle dans la mesure où cette faute est contraire à l'obligation générale de bonne foi qui incombe aux parties dans les négociations contractuelles.<sup>248</sup> À ce propos, l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016<sup>249</sup> s'emploie à réaffirmer les principes généraux du droit des contrats tels que la liberté contractuelle et la bonne foi. L'affirmation du principe de cette liberté figure au nouvel article 1112, alinéa 1er du Code civil : « *L'initiative, le déroulement et la rupture des négociations précontractuelles sont libres. Ils doivent impérativement satisfaire aux exigences de bonne foi.* » Ainsi, le principe de liberté est admis sous

---

<sup>247</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 16 novembre 2017, n° 15-12. 268 au sujet du désaccord des parties sur les éléments substantiels de la chose vendue ; la vente, restée au stade des pourparlers, ne peut être considérée comme parfaite au sens des articles 1582 et 1583 du Code civil.

<sup>248</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 14 juin 2000, n° 98-17.494 : *Juris-Data* n° 2000-002527 « *La loyauté doit régir les relations entre les parties, non seulement durant la période contractuelle mais aussi pendant la période précontractuelle.* »

<sup>249</sup> Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, en vigueur depuis le 1er octobre 2016, *JO* du 11 février 2016.

réserve de la bonne foi, qui est désormais consacrée à tous les stades de la vie du contrat.<sup>250</sup> Dès lors, le constructeur peut obtenir des dommages et intérêts en réparation du préjudice subi mais en aucun cas, la réparation pourra porter sur les bénéfices manqués par l'absence de contrat<sup>251</sup>. En effet, la perte de chance relative aux gains escomptés de la conclusion du contrat résulte de la rupture des pourparlers mais ne constitue pas une faute en soi.<sup>252</sup> En tout état de cause, la responsabilité extra-contractuelle sera toujours recherchée pour son auteur « sans l'obliger à compenser la perte des avantages attendus du contrat ».<sup>253</sup>

## Paragraphe 2 : Les avant-contrats

**119.** Après de longues phases de négociations, les promesses de contrat ou avant-contrats apparaissent dans l'opération de construction du navire et répondent à des règles exigeant la bonne foi des contractants. Dès lors que le chantier de construction et l'armateur s'engagent à conclure une opération économique, il n'y a plus simples pourparlers mais une promesse de contrat, ayant force obligatoire, tout comme un compromis de vente relatif à un bien immobilier. Les parties déterminent le contenu et les modalités de leur futur accord dans ces accords préparatoires.

Dans la pratique, ce sont des « *letters of intent* »<sup>254</sup> ou des MOA (*Memorandum of Agreement*)<sup>255</sup> qui comportent les paramètres essentiels pour négocier le contrat définitif de la construction, voire également de la vente d'un navire.

Force est de constater que leur engagement synallagmatique est assimilé au consentement définitif en dépit des multiples formalités à accomplir avant la signature de leur contrat. En d'autres termes, les parties peuvent convenir à la conclusion du contrat principal par la promesse synallagmatique, sous la condition suspensive de réalisation d'une formalité ou d'un événement mentionné. Il s'agira par exemple de l'obtention d'un prêt bancaire ou d'une autorisation administrative d'exploitation d'une pêcherie relative à la construction d'un navire de pêche. Le contrat principal, fût-il déjà formé, n'est pas définitif en ce sens que l'événement demeure conditionnel, futur et incertain car il peut ne pas se réaliser. Pour que la promesse soit valable, chaque partie doit manifester son consentement aux fins de souscrire à la promesse et de conclure le contrat principal. La promesse de contrat est plus déterminante pour le constructeur car elle lui permettra d'établir concrètement le calendrier de la réalisation des travaux, d'informer ses créanciers et les sous-traitants avec lesquels il collaborera. En somme, il s'agira d'organiser « l'ordonnancement des tâches ».

---

<sup>250</sup> Nouvel article 1104 du Code civil.

<sup>251</sup> Nouvel art. 1112, al. 2 du Code civil : « en cas de faute commise dans les négociations, la réparation du préjudice qui en résulte ne peut avoir pour objet de compenser la perte des avantages attendus du contrat non conclu ».

<sup>252</sup> Cass. Civ.3, 28 juin 2006, n° 04-20.040 : *Juris-Data* n° 2000-034261 « Qu'en statuant ainsi, alors qu'une faute commise dans l'exercice du droit de rupture unilatérale des pourparlers précontractuels n'est pas la cause du préjudice consistant dans la perte d'une chance de réaliser les gains que permettait d'espérer la conclusion du contrat, la cour d'Appel a violé le texte susvisé. »

<sup>253</sup> Nouvel article 1116, al. 3 du Code civil.

<sup>254</sup> À ne pas confondre avec la lettre d'intention utilisée à titre de garantie (art. 2322 du Code civil), par laquelle une personne solvable informe un créancier de sa volonté de soutenir un débiteur afin de permettre à ce dernier d'exécuter ses engagements.

<sup>255</sup> Voir exemples de MOA en Annexe 5: Protocole d'acceptation (MOA) relatif à trois navires battant pavillon libyen en date du 25 novembre 2004 et protocole d'acceptation (MOA) concernant le navire *Solea* en date du 5 novembre 2009 ; B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n°49.

Paragraphe 3 : Clauses d'arbitrage du futur contrat et principe compétence-compétence

**120.** Les protocoles d'accord contiennent des clauses, rédigées au futur, qui définissent des bases de discussion sur le futur contrat. Plus précisément, les protocoles d'accord arrêtent les principes sur lesquels un accord définitif serait en mesure d'être trouvé. Les concessions réciproques y sont figurées et reflètent un équilibre significatif et acceptable en vue de l'accord global sans créer aucune obligation immédiate et impérative dont le non-respect ne constituerait pas un caractère fautif.

En outre, l'autonomie de la clause compromissoire demeure un principe fondamental dans les protocoles d'accord et trouve application dans toutes situations même lorsque l'existence juridique du futur contrat est remise en cause.<sup>256</sup>

Ceci résulte du principe compétence-compétence qui est une règle essentielle du droit français de l'arbitrage, tant interne qu'international. En vertu de l'article 1466 du Code de procédure civile, les arbitres sont compétents pour apprécier leur propre compétence. Ce principe a pour seule limite d'application la nullité ou l'inapplicabilité manifeste de la convention d'arbitrage. Ainsi le juge est tenu de se déclarer incompétent lorsqu'un arbitre est déjà saisi. En présence d'une clause d'arbitrage, et si l'arbitre n'est pas encore saisi, le juge doit laisser à ce dernier le soin de statuer sur les questions relatives à sa compétence. Dès lors, le juge se déclare incompétent « à moins que la convention d'arbitrage ne soit manifestement nulle ».<sup>257</sup>

**121.** Par ailleurs, le règlement (CE) n°864/ 2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, dit règlement Rome II, prévoit des règles en cas de faute dans les négociations précontractuelles, *culpa in contrahendo*. Correspondant à « l'obligation non contractuelle découlant des tractations menées avant la conclusion du contrat », l'article 12 donne compétence à la loi qui s'applique au contrat ou qui lui aurait été applicable s'il avait été conclu. À défaut d'une loi désignée par les parties, le règlement Rome II présente les rattachements classiques (loi de survenance du dommage, loi du pays de la résidence des parties) afin de déterminer la loi présentant des liens manifestement plus étroits.<sup>258</sup>

**122.** En revanche, le système juridique de la *Common Law*, méconnaît la responsabilité précontractuelle du fait qu'il n'y a aucune obligation générale de négocier de bonne foi. Seule l'obligation de contracter de bonne foi est un principe du droit anglais.<sup>259</sup> En effet, la période

---

<sup>256</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 28 novembre 2006, n° 05-10.464 : « Attendu que, pour rejeter l'exception d'incompétence et dire la juridiction étatique compétente, l'arrêt retient que le protocole d'accord du 28 juillet 2000, dont les clauses sont rédigées au futur, qui définit les bases des discussions et arrête les principes sur lesquels un accord définitif pourrait être trouvé, ne constitue à lui seul ni un contrat cadre ni une lettre d'intention ; qu'il ne crée aucune obligation immédiate, réciproque et impérative dont le non-respect aurait un caractère fautif ; que les concessions réciproques y figurant représentaient un équilibre acceptable dans la perspective d'un accord global qui n'a pas abouti ; qu'en conséquence, la clause compromissoire, qui n'a pas été acceptée dans un accord définitif, est inexistante ; qu'en se déterminant ainsi, par des motifs impropres à établir le caractère manifeste de la nullité ou de l'inapplicabilité de la clause d'arbitrage, seule de nature à faire obstacle au principe (compétence-compétence) susvisé, la cour d'appel a violé ce principe : »

<sup>257</sup> Article 1458 du Code de procédure civile.

<sup>258</sup> S. Bollée, *À la croisée des règlements Rome I et Rome II : la rupture des négociations contractuelles* : Dalloz, 2008, p.2161.

<sup>259</sup> Voir en ce sens *Restatement of contracts* de 1971 en droit américain (arrêt *Seamen's buying services vs. Standard oil & Wallis 1984*) ; *a contrario* : cf. P. Bonassies, « La Court of appeal britannique rejette le recours à la notion de bonne foi contractuelle », *Gazette de la Chambre* n°43, Printemps 2017 : dans cette affaire, arrêt 12 février 2015 *Cottonex Answalt vs. MSC Company*, la Cour ne reconnaît pas le principe général de bonne foi dans le champ

de formation du contrat est caractérisée par l'absence d'engagement et de responsabilité précontractuels en ce sens que les armateurs comme les chantiers demeurent libres de contracter ou de ne pas contracter, peu important l'évolution des négociations.

En tout état de cause, l'engagement devient définitif dès lors que le contrat est régularisé à la suite des protocoles préliminaires. Ainsi, l'accord qui résulte de ces ententes préliminaires devient définitif de sorte que les parties ne puissent plus se rétracter.

## SECTION 2 : LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT-BAIL

**123.** Il n'est pas sans intérêt d'analyser l'opération de crédit-bail<sup>260</sup>, technique de financement, à laquelle les particuliers comme les professionnels recourent de plus en plus en vue de l'acquisition d'un navire.

Le financement de la vente du navire par l'opération de crédit-bail est un processus courant qui présente des avantages pour faciliter l'accession à la propriété de navires. Cependant ce procédé, certes très fiable et efficace, est tout de même caractérisé par une multitude de différends résultant de certaines manœuvres frauduleuses (**Paragraphe 2**). C'est alors qu'intervient l'application des principes généraux du droit commun de la vente (**Paragraphe 1**) en vue de solutionner ce contentieux. En effet, la tendance jurisprudentielle a su opérer la mise en pratique de ces principes généraux du droit de la vente en matière d'achat ou de construction de navires réalisée dans le cadre d'un contrat de crédit-bail. Également, il faut tenir compte de l'indivisibilité des contrats (**Paragraphe 3**) qui est sans équivoque indéniable en ce domaine, attendu que le contrat de crédit-bail et le contrat de vente ont le même objet : le navire.

Paragraphe 1 : Application des principes généraux du droit commun de la vente

**124.** Ainsi, l'on constate que la théorie des vices du consentement trouve application en droit maritime, notamment en matière de contrats de crédit-bail, en ce sens que la nullité peut être prononcée pour dol caractérisé<sup>261</sup> (**A**) ou encore que la résolution d'un contrat de vente de navire peut être refusée au profit du crédit-preneur (**B**).

### **A.** Caractérisation du dol dans l'opération de crédit-bail

**125.** L'action en annulation portant sur le contrat de crédit-bail peut être admise dès lors que les crédit-preneurs (clients-plaisanciers) subissent des manœuvres dolosives, émanant du vendeur ou de la société de crédit-bail, ou bien même de leur mandataire<sup>262</sup>, en vue d'obtenir

---

contractuel au motif que « le droit anglais, plutôt que de se référer à un principe général, préfère développer des solutions non systématiques, au cas par cas (*piecemeal solutions*) pour répondre aux problèmes nés de la déloyauté ».

<sup>260</sup> J. Mestre, M.-E. Pancrazi, I. Arnaud-Grossi, L. Merland, N. Tagliarino-Vidal, *Droit Commercial : Droit interne et aspects de droit international*, L.G.D.J., 30<sup>ème</sup> édition, 2012, n° 1017.

<sup>261</sup> Ancien art. 1116 du Code civil devenu art. 1137 depuis l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 relative à la réforme du droit des obligations.

<sup>262</sup> Cass. Com. 10 octobre 2000, *DMF* 2000, p.1003, obs. Ph. Delebecque « Crédit-bail de navire : cause de nullité des contrats du groupe ».

le paiement du navire avant livraison. Le bénéficiaire d'un crédit-bail portant sur un navire, peut agir en nullité, au motif que, lors de la conclusion du contrat, le crédit-bailleur n'a pas la qualité de propriétaire car la vente portant sur la chose d'autrui est nulle par application des dispositions de l'article 1599 du Code civil<sup>263</sup> (« *La vente de la chose d'autrui est nulle* »). Cela étant, l'action du crédit-preneur peut être déclarée irrecevable dès lors que le crédit-bailleur prouve l'acquisition de la propriété avant que l'action en nullité du crédit-preneur ne soit intentée.<sup>264</sup>

**B.** Erreur du crédit-preneur sur le classement du navire : cause de résolution du contrat de vente ?

**126.** La conformité de la chose livrée à la chose commandée est sans équivoque liée à l'obligation de délivrance du vendeur. Il est certain que le mécontentement de l'acquéreur déçu par son achat exhorte celui-ci à emprunter deux voies de droit en vue d'en obtenir l'anéantissement : l'action en nullité du contrat rattachée à l'erreur sur la substance de la chose vendue<sup>265</sup> et l'action réhibitoire relative à l'obligation de garantie du vendeur.<sup>266</sup> C'est alors que la distinction entre la non-conformité et le vice du consentement devient inopinément trouble.<sup>267</sup>

Le crédit-preneur (l'acquéreur) peut-il invoquer l'erreur sur la substance ou le défaut de conformité eu égard au classement, au type de navigation<sup>268</sup> d'un navire de plaisance après avoir signé un procès-verbal attestant de la conformité du navire ? L'erreur commise par l'acquéreur, dans la signature du procès-verbal de conformité, donc lors de la recette du navire ne semble pas admise et ne permet pas de remettre en cause le contrat de vente, ni le contrat de crédit-bail. Selon la logique du contrat de crédit-bail, le crédit-bailleur laisse toute latitude au crédit-preneur pour choisir la chose et se renseigner sur les prestations et caractéristiques.

La cour de Cassation du 7 juillet 2004<sup>269</sup> a suivi rigoureusement ce raisonnement en observant que l'erreur du crédit-preneur sur le classement d'un navire de plaisance n'était pas une cause de résolution de contrat. Il n'appartenait pas à l'établissement financier, fournisseur de crédit, de prendre toutes les informations nécessaires relatives au type de navigation du navire. Au visa de l'ancien article 1134 du Code civil<sup>270</sup>, la Cour a tranché sur ce point : selon son analyse, la considération prise par le crédit-preneur au sujet du

---

<sup>263</sup> Art. 1599 Code civil : « *La vente de la chose d'autrui est nulle ; elle peut donner lieu à des dommages-intérêts lorsque l'acheteur a ignoré que la chose fût à autrui* ».

<sup>264</sup> F.Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, *contrats civils et commerciaux*, 11<sup>ème</sup> éd. 2019, n° 841 et s.

<sup>265</sup> Ancien article 1110 devenu articles 1132 et 1134 suivant l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 relative à la réforme du droit des obligations.

<sup>266</sup> Article 1641 du Code civil sur la garantie des vices cachés.

<sup>267</sup> Voir en ce sens, C. Larroumet « *Sur la distinction des causes de résolution et causes de nullité d'un contrat* », *JCP* 1976. II. 18463.

<sup>268</sup> Y. Tassel, Navire et autres bâtiments de mer. Individualisation- Immatriculation- Francisation, *JCl. Transport*, Fasc. 1075, n° 56, cote 02, 2004.

<sup>269</sup> Cass. Com. 7 juillet 2004, *DMF* 2005, p.352, obs. Y. Tassel « L'erreur du crédit-preneur sur le classement d'un navire de plaisance n'est pas une cause de résolution du contrat de vente ».

<sup>270</sup> Devenu articles 1103, 1104 et 1193 suivant l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre relative à la réforme du droit des obligations.

classement du navire, est un élément extérieur au champ contractuel ; par conséquent les *conventions* doivent demeurer *légalement formées*. Autrement dit, le crédit-preneur ne pouvait donc invoquer ni l'erreur sur la substance, ni la non-conformité du navire.

Le Professeur Yves Tassel relève une certaine sévérité à l'égard du crédit-preneur puisque les hauts magistrats accordent une valeur absolue au procès-verbal de conformité interdisant ce dernier d'invoquer quelque « *erreur sur la substance même de la chose* »<sup>271</sup> ayant concouru à vicier son consentement. À l'évidence, la cour de Cassation « *se montre à juste titre, gardienne de la force obligatoire des conventions légalement formées* »<sup>272</sup>, mais aussi semble se référer à la vieille notion de *caveat emptor* dans sa décision.

Paragraphe 2 : Le crédit-bail et les opérations « fantôme » ou illicites

**127.** La loi sur la défiscalisation du 11 juillet 1986 <sup>273</sup> a suscité une multitude de contentieux ponctués par des affaires fallacieuses, par des annulations de vente de navires et des résolutions de contrats de crédit-bail. Abrogée en 2000, cette loi dite « Pons » désignait la première loi de défiscalisation spécifique à l'Outre-mer français. La loi « Pons » permettait d'octroyer des aides fiscales pour l'investissement outre-mer en vue d'acquérir des navires, en l'occurrence de plaisance. Certes, elle fut à l'origine d'investissements importants, profitant à des métropolitains fortunés, mais a ouvert la brèche à des opérations « fantôme » et à des dérives financières. Néanmoins, comme le précise le Professeur Delebecque, cette loi « *a eu au moins le mérite d'alimenter le contentieux et de contribuer ainsi à une meilleure connaissance de l'opération de crédit-bail de navire* »<sup>274</sup>.

Un arrêt de la Cour de Cassation du 13 mars 2001<sup>275</sup> en illustre un parfait exemple. Dans cette affaire, des investisseurs réunis dans une société en nom collectif s'étaient opposés à effectuer le règlement des loyers à une société de crédit-bail attendu que la livraison du navire ne fut jamais réalisée, voire même que sa *non-existence* fut constatée. Cela étant, la société venderesse, par ailleurs gérante de la SNC utilisatrice, avait tout de même signé un procès-verbal de livraison au regard duquel la société de crédit-bail avait payé le prix du navire. Dès lors, une action en nullité de la vente puis une action en résolution du contrat de bail ont été prononcées. Plus particulièrement, l'action en dommages-intérêts de la société de crédit-bail, condamnée en appel au remboursement des mensualités à la SNC utilisatrice, était accueillie par la Cour de cassation dans la mesure où la société de crédit-bail avait subi un préjudice du fait de la faute commise par la société gérante<sup>276</sup> eu égard à l'encaissement

---

<sup>271</sup> Ancien article 1110 devenu articles 1132 et 1134 suivant l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 en vigueur depuis le 1er octobre relative à la réforme du droit des obligations.

<sup>272</sup> Cass. Com. 7 juillet 2004, *DMF* 2005, p.352, obs. Y. Tassel « L'erreur du crédit-preneur sur le classement d'un navire de plaisance n'est pas une cause de résolution du contrat de vente ».

<sup>273</sup> Dispositions fiscales stipulées à l'article 22 de la Loi n° 86-824 du 11 juillet 1986 de finances rectificatives ; abrogation de la loi « Pons » en 2000.

<sup>274</sup> Cass. Com. 13 mars 2001, *DMF* 2001, p. 596, obs. Ph. Delebecque « Action en dommages-intérêts de la société de crédit-bail contre le vendeur gérant de la société utilisatrice ».

<sup>275</sup> *Idem*

<sup>276</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n°401 ( Sur la responsabilité de la société à raison de la faute commise par son préposé ; immunité s'étendant au gérant, dirigeant social en cas de faute non séparable de ses fonctions) ; Ass.plén., 25 février 2000, *RTD civ.* 2000.582, obs. P. Jourdain sur l'arrêt *Costedoat* :

du prix du navire et à la signature du procès-verbal de livraison, faute à laquelle la SNC devait répondre. En revanche, au regard de certaines négligences commises par la société de crédit-bail, la responsabilité de cette dernière aurait pu être engagée. Ladite société, « spécialisée dans le crédit-bail maritime, aurait commis une faute en ayant accepté de débloquer les fonds, sans avoir obtenu (de la société venderesse) les actes de francisation et de recette de navire, seuls documents valant titre de propriété ».

**128.** Néanmoins, la faute contractuelle du mandataire gestionnaire n'est pas systématiquement relevée dès lors que celui-ci a fait preuve de diligence dans une opération de crédit-bail et qu'« aucune clause ne confie à ce mandataire des prestations fiscales, qu'il n'a aucune compétence en la matière et qu'il appartient à chaque personne intéressée d'examiner les avantages »<sup>277</sup> résultant des dispositifs fiscaux afin de décider ou non d'un investissement défiscalisé dans les DOM-TOM.

Suivant ce raisonnement, la Cour d'appel de Paris du 30 mai 2003, s'était ainsi prononcée : le mandataire n'avait manqué à aucun devoir de conseil, ayant au contraire avisé l'acquéreur de se rapprocher d'un spécialiste dans le domaine fiscal et aussi il appartenait à celui-ci d'indiquer au mandataire les précautions à prendre pour la gestion du bien acquis. Dans cette affaire, il s'agissait de l'acquisition d'un navire de plaisance en crédit-bail en vue de percevoir la plus-value suite au rachat du navire après cinq ans par une société, détentrice du mandat de gestion. Lors de la cession, le prix de revente a constitué une plus-value assimilable à un revenu, devenu imposable au titre des revenus de l'investisseur. Ce dernier avait alors assigné le mandataire gestionnaire car il lui faisait grief de ne pas l'avoir suffisamment informé et conseillé sur le bénéfice exonérant de l'impôt sur le revenu les plus-values réalisées lors d'une cession prévue à moyen terme.<sup>278</sup> Certes, le gestionnaire mandataire était tenu d'un devoir de conseil envers l'investisseur mais la Cour a jugé que ce grief n'était pas fondé dès lors qu'il avait pris les dispositions par écrit pour informer l'investisseur des limites de sa compétence en matière fiscale.

### Paragraphe 3 : La vente du navire et l'indivisibilité des contrats

**129.** Comme il en sera question ultérieurement dans la présente étude, la vente du navire est un contrat solennel. Dès lors, le formalisme doit demeurer intact.

Partant de ce postulat, il convient de s'interroger sur l'application de l'article L.5114-1 du Code des transports – aux termes duquel « tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé doit, à peine de nullité, être fait par écrit »<sup>279</sup> - à une opération de crédit-bail donnant lieu à un enchevêtrement de contrats, à un ensemble contractuel : le contrat de vente et le contrat de crédit-bail.

---

« n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant » ; comp. à l'inverse, en cas de faute détachable de ses fonctions, le dirigeant engage sa propre responsabilité, la société n'étant plus alors en cause : Cass. Com. 20 mai 2003, n°99-17092, *Rev. Sociétés* 2003, p.479, note J.-F. Barbiéri.

<sup>277</sup> CA Paris, 25 Ch. Section A, 30 mai 2003, *DMF* 2003, E. Ginter, p. 1046 « Obligations du mandataire gestionnaire ».

<sup>278</sup> Voir en sens les dispositions de l'art.151 septies du Code général des impôts concernant les plus-values réalisées dans le cadre d'une activité commerciale.

<sup>279</sup> Ancien article 10 de la loi du 3 janvier 1967.

**130.** Le contrat de crédit-bail a vocation à transférer la propriété au crédit-preneur au terme de l'opération. Mais ce transfert reste une éventualité dans la mesure où le crédit-preneur est libre de lever ou de ne pas lever l'option d'achat qui le rendra propriétaire. En tant que bénéficiaire d'une promesse de vente émanant du promettant (crédit-bailleur), le crédit preneur dispose d'un droit personnel à l'encontre de ce dernier.

En revanche, sa qualité de locataire ne lui confère aucun droit réel sur le navire. Jusqu'à la levée d'option, le crédit-bailleur demeure propriétaire et doit donc justifier d'un droit de propriété du bien formant l'objet de l'opération de crédit-bail. Pour ce faire, il est tenu de produire l'écrit requis. Or, dans un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 12 juin 1998, la nullité absolue d'une opération de crédit-bail portant sur un navire fut prononcée dès lors que le crédit-bailleur n'avait fourni aucun contrat écrit justifiant de son droit de propriété conformément aux exigences de l'ancien article 10 de la loi du 3 janvier 1967.

L'on pourrait admettre, d'autre part dans cette affaire, que le procès-verbal de livraison puisse faire office de *contrat solennel* à condition que toutes les mentions requises par l'article précité soient stipulées. Selon ce même arrêt, cette éventualité semblait plausible si toutefois ces règles concernant la forme du contrat de vente de navire eussent été respectées. Cependant, la Cour d'appel n'a pas raisonné en termes de cause eu égard à l'indivisibilité des contrats<sup>280</sup>, mais a plutôt conclu à la nullité absolue du contrat de crédit-bail<sup>281</sup> du fait que le crédit bailleur ne put établir formellement sa qualité de propriétaire.

Plus précisément, en vue de faciliter l'acquisition d'un navire de plaisance, la société de crédit-bail était intervenue au profit du crédit-preneur mais sans jamais établir un acte de vente avec le vendeur initial. Seul le crédit-preneur avait signé un procès-verbal de livraison alors que le navire ne fut jamais livré, nonobstant les diverses mensualités versées au crédit-bailleur. Dès lors, une action en résolution du contrat de crédit-bail intentée par le crédit-preneur a été approuvée par la Cour d'Appel qui elle-même en avait conclu à la nullité absolue du contrat de vente. En effet, la société de crédit-bail ne détenait aucun titre de propriété sur le navire puisqu'aucun acte de vente n'eût été formalisé. Quant au procès-verbal de livraison, pût-il être considéré comme l'acte de vente, il ne comportait aucune des mentions imposées par l'ancien article 10 de la loi du 3 janvier 1967. Selon le raisonnement de la Cour, la nullité pour défaut d'écrit entraînait nécessairement la nullité absolue.

Dans le même sens, la Cour de cassation du 10 octobre 2000<sup>282</sup> avait également manifesté la sanction du formalisme par la nullité absolue des contrats de vente de navires entre le vendeur et la société de crédit-bail. Les navires, faisant aussi l'objet de contrats de crédit-bail, ne furent jamais livrés aux crédit-preneurs (tiers aux contrats de vente) qui tout

---

<sup>280</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>. 1er juillet 1997, n° 95-15642, *D.* 1998.110, obs. D. Mazeaud, où « l'annulation du contrat de vente avait entraîné la caducité du prêt » ; Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 4 avril 2006, n° 02-18277, *RDC* 2006, p.700, obs. D. Mazeaud, où « la résiliation du contrat d'exploitation avait entraîné la caducité du contrat d'approvisionnement, libérant la société des stipulations qu'il contenait ». Depuis l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 relative à la réforme du droit des obligations, la notion d'indivisibilité des contrats est nettement stipulée à l'alinéa 2 du nouvel article 1186 du Code civil : « ...Lorsque l'exécution de plusieurs contrats est nécessaire à la réalisation d'une même opération et que l'un d'eux disparaît, sont caducs les contrats dont l'exécution est rendue impossible par cette disparition... ».

<sup>281</sup> CA Paris, 5<sup>ème</sup> Chambre Section C, 12 juin 1998, *DMF* 1998, p.1123, obs. Ph. Delebecque « Le contrat de crédit-bail ayant pour objet un navire : un contrat solennel ».

<sup>282</sup> Cass. Com. 10 octobre 2000, *DMF* 2000, p.1003, obs. Ph. Delebecque « Crédit-bail de navire : cause de nullité des contrats du groupe ».

de même firent valoir la nullité desdits contrats de vente, faute d'écrit. Certes, les contrats de vente des navires formant l'objet de l'opération de crédit-bail avaient une cause et un objet, mais aucun texte écrit constatant la vente des navires n'avait été produit.

**131.** Enfin, l'indivisibilité ou l'interdépendance des contrats pose un principe selon lequel la résolution de la vente entraîne nécessairement la résiliation du contrat de crédit-bail. Dans deux arrêts rendus par la chambre mixte du 23 novembre 1990 <sup>283</sup>, la Cour de cassation s'est prononcée sur le sort du contrat de crédit-bail en cas de résolution de la vente : l'obligation du crédit-preneur de payer les loyers ne disparaît que pour l'avenir, de telle façon que le crédit-bailleur conserve les loyers échus jusqu'à la résolution de la vente. En effet, leur contrepartie correspondrait à l'exécution par le crédit-bailleur de ses propres obligations. Cependant, et comme déjà mentionné, il en serait autrement en cas de nullité entachant directement le contrat de crédit-bail, en cas par exemple de vice du consentement ou de non-respect du formalisme. De plus et par la même occasion, la Cour a admis la validité des clauses contractuelles prévoyant par exemple que le crédit-preneur n'intentera pas d'action à l'encontre du crédit-bailleur en cas de résolution de la vente aux torts du vendeur en liquidation des biens.

### SECTION 3 : LE FINANCEMENT PAR LA FORME QUIRATAIRE

**132.** Le financement du navire par la forme quirataire apparaît également comme un recours, employant des dispositifs fiscaux pratiques pour des investisseurs méconnaissant le monde maritime et désireux de parvenir à l'accession de la propriété du navire. Dès lors, il sera opportun d'observer ce mécanisme de financement par la forme quirataire au moyen de la copropriété maritime en vue de l'acquisition du navire. Cela implique également de s'interroger sur la considération du navire au centre de la société de quirataires : patrimoine ou objet social ?

**133.** Selon les origines historiques, la copropriété maritime est l'une des formes les plus anciennes d'exploitation des navires duquel le mécanisme permettait de réunir les capitaux nécessaires et de répartir entre plusieurs individus les risques d'une expédition maritime. Cette institution *sui generis* est par ailleurs évoquée dans le Digeste <sup>284</sup> et dans le statut

---

<sup>283</sup> Cass. Ch. mixte. 23 novembre 1990 (deux arrêts), *RTD. Com.* 1991, p. 440, obs. B. Bouloc ; A. Luquiau, *JCl Transport*, fasc.1063, *Contrat de construction navale-Obligation de l'armateur*, n°35 ; dans le même sens Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 15 juin 2017, n° 15-12. 095 au sujet du financement pour l'acquisition d'un bien immobilier en état futur d'achèvement ; comp. Transport terrestre : Cass. Chambre Mixte, 13 avril 2018, pourvoi n° 16-21345 formé par la société venderesse de véhicules Poids lourds et pourvoi n° 16-21947 formé par l'établissement bancaire au sujet du contrat de crédit-bail finançant le véhicule litigieux ; Cass. Com. 13 février 2007, Arrêt Faurecia, n° 05-17407 : sur la notion d'interdépendance servant de fondement à l'appréciation globale de l'ensemble contractuel (contrat de licence et de formation de logiciels - contrats de maintenance et de mise en œuvre ; Cass. Com. 15 février 2000, n° 97-19793 : la Cour de cassation approuva les juges du fond d'avoir conclu à l'interdépendance de deux contrats (contrat de crédit-bail et contrat de prestations d'images), en dépit d'une clause contraire insérée prévue au contrat. En effet, la haute juridiction considéra que « la clause invoquée était en contradiction avec l'économie générale du contrat ».

<sup>284</sup> Appelé également Pandectes, recueil méthodique d'extraits des opinions et sentences des juristes romains, réunis sur ordre de l'empereur Justinien au II<sup>e</sup> siècle av. J-C ; il s'agit d'un ensemble du droit privé relatif aux

maritime d'Ancône (Italie) datant de 1397 qui déjà stipulait la cessibilité des parts d'un copropriétaire refusant de contribuer aux dépenses du navire.<sup>285</sup>

Dès le XVIII<sup>ème</sup> siècle, des investisseurs eurent recours à cette forme d'armement nautique très efficace afin de faire fructifier leur placement.<sup>286</sup> Fréquente en matière de commerce et de pêche, elle a démontré sa vitalité en s'appliquant à la navigation de plaisance. En revanche, elle ne peut concerner que des navires de plaisance francisés.

Au regard de l'ancien article 26 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, désormais repris à l'article L. 5114-48 du 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.* » Seule la licitation volontaire sera évoquée en ce sens que la vente judiciaire ou la vente forcée est le résultat d'une saisie-vente<sup>287</sup>, suivant un mécanisme totalement différent de celui portant sur la vente du navire exploité en la forme quirataire.

Au sujet de la licitation volontaire, l'article L. 5114-49 du Code des transports, énonce que « *la licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.* »

**134.** Cependant, dans un souci de clarté, il est préférable d'examiner en premier lieu, la copropriété maritime, notion *sui generis* (**Paragraphe 1**), avant d'aborder le financement de l'acquisition du navire par la forme quirataire (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : La société de quirataires, notion *sui generis*

**135.** Le corpus doctrinal s'est efforcé laborieusement de dégager certains critères quant à la qualification de cette notion *sui generis*. À ce titre, analyser sa nature juridique (**A**) semble opportun et permet de mieux appréhender ce mode de financement.

La société de quirataires est soumise à la loi de la majorité sans qu'elle entache l'intérêt social<sup>288</sup> et les droits individuels des copropriétaires, notamment la cessibilité<sup>289</sup> des quirats

---

personnes, propriétés, obligations, droit successoral, justice et droit pénal. Le Digeste a transmis à l'Europe la science juridique romaine.

<sup>285</sup> S. Lootgieter, *Jcl Transport, Sociétés de Quirataires*, fascicule 1210, n° 2.

<sup>286</sup> J. Michel, « Le quirat instrument privilégié de défiscalisation », *DMF* 2001, p. 83

<sup>287</sup> La saisie-vente a remplacé la procédure de saisie-exécution suite à la loi n° 91-650 du 09 juillet 1991 portant réforme des procédures civiles d'exécution (Modification par la loi n° 92-644 du 13 juillet 1992).

<sup>288</sup> Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et à l'amélioration des entreprises ayant modifié l'art .1833 Code civil : « *Toute société doit avoir un objet licite et être constituée dans l'intérêt commun des associés. La société est gérée dans son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité.* » Voir en ce sens Ph. Delebecque, « La loi PACTE et les compagnies maritimes en marche vers de nouvelles perspectives ? *Gazette de la Chambre n°50*, Automne 2019 : au sujet du concept de *l'intérêt social* qui paraît prendre le pas sur la notion d'objet social au regard des nouvelles considérations d'ordre social et environnemental que toute société est tenue de prendre en considération d'ores et déjà. Selon le Pr Delebecque, l'intérêt social ne peut s'inscrire que dans une perspective capitaliste et non communautariste comme laisse entendre la nouvelle loi PACTE. Ainsi, il avance que : « *Donner un sens à ce concept, distinct de celui d'objet social, ne sera pas simple car la conception contractuelle, qui assimile l'intérêt social à celui des seuls associés qui est, très légitimement, de faire du profit ou en tout cas de réaliser des économies (C. civ. art. 1832), n'a pas vraiment les faveurs des auteurs de la loi, résolument tournés vers une conception plus communautariste.* »

<sup>289</sup> Art. L. 5114-42 Code des transports : « *Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu, dans les conditions fixées par les articles L. 5514-38 à L. 5114-40, des dettes contractées avant d'avoir effectué la publicité de l'aliénation réalisée.* »

ou la liberté d'hypothéquer<sup>290</sup> leurs parts, ce qui dénote *ipso facto* un certain particularisme **(B)**. Plus précisément, chaque quirataire est en droit d'hypothéquer sa part sans obtenir l'accord de la majorité en valeur des copropriétaires comme il le fut autrefois.<sup>291</sup> C'est une des innovations considérables issue de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967. Cette prérogative est soumise au système formaliste de constitution et de publicité **(C)** en vue d'avertir les autres quirataires et les créanciers de la copropriété car en tout état de cause l'inobservation des règles de publicité serait sanctionnée par l'inopposabilité du contrat d'hypothèque à l'égard des tiers.

#### A. Nature juridique de la copropriété maritime

**136.** Cette forme traditionnelle, propre au droit maritime consiste en un groupement de quirataires<sup>292</sup> dont le but est de constituer une copropriété d'un seul navire axée sur l'organisation, le fonctionnement et sur la gestion du bien en commun (égalité entre les copropriétaires, choix du gérant et délégations de ses pouvoirs, pouvoirs de révocation). Cela étant, les copropriétaires ne sont pas des commerçants<sup>293</sup>.

Les règles de droit commun de la capacité civile leur sont appliquées bien que l'expédition maritime constitue un acte de commerce au sens de l'article L. 110-2 du Code de commerce. Ainsi, la Cour d'appel de Paris du 30 mai 2001<sup>294</sup>, a observé que la qualité de porteur de part de copropriété maritime ne conférait pas au copropriétaire la qualité de commerçant et que par conséquent tout litige entre quirataire et copropriété relevait de la compétence du tribunal de grande instance, devenu Tribunal judiciaire (créé le 23 mars 2019 par la Loi n°2019-222 de Programmation et de réforme pour la justice). Auparavant, cette solution avait été dégagée par la Cour d'appel de Basse-Terre du 20 avril 1998 au sujet de la copropriété du navire *Pearl Menuetto*<sup>295</sup>. La Cour avait établi que la qualité des quirataires ne résultait pas de la nature commerciale de l'exploitation du navire. En conséquence, les copropriétaires n'étaient pas des commerçants. Toutefois, c'est une entité érigée au même titre qu'une société commerciale avec des règles de responsabilités qui régissent la limitation de responsabilité des copropriétaires-quirataires en proportion de leurs parts « les quirats »<sup>296</sup>, sous réserve que cette stipulation soit prévue par convention et fasse l'objet d'une publicité.

**137.** Cette disposition était prévue dans l'article 20 de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer<sup>297</sup> : « *Nonobstant toute convention contraire,*

---

<sup>290</sup>Art. L. 5114-44 Code des transports : « *Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes prévues par (...).* » Voir en ce sens l'article 241 et suivants du Code des douanes et l'article 24 (ancien) de la Loi n°67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>291</sup> Sous l'empire de l'ancienne Loi du 10 juillet 1885 à l'article 3, alinéa 3 sur l'hypothèque maritime

<sup>292</sup> Jurisprudence de référence sur la détermination de la qualité de quirataire : CA Rennes, 28 Mai 1969, *DMF* 1969, p.84.

<sup>293</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 263.

<sup>294</sup>CA Paris, 1<sup>ère</sup> chambre B, 30 mai 2001 : *Juris-Data* n° 2001-145978.

<sup>295</sup>CA Basse-Terre, 20 avril 1998, *Juris-Data* n° 1998-047350 à propos des engagements des quirataires qui ne relèvent pas de la compétence du tribunal de grande instance.

<sup>296</sup> S. Lootgieter, *Jcl Transport, Sociétés de Quirataires*, fascicule 1210, n°1. Autrefois le *quirat* était utilisé en orfèvrerie et joaillerie. À la Mecque, le *Qirât* correspondait à une unité de compte de 24e d'un denier.

<sup>297</sup>Désormais codifié aux articles L. 5114-38 à L.5114-41 du Code des transports.

*les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.*

*Les copropriétaires non gérants sont tenus indéfiniment des dettes de la copropriété à proportion de leurs intérêts dans le navire. Par convention contraire, ils peuvent ne répondre des dettes sociales qu'à concurrence de leurs intérêts.*

*Il peut être stipulé que les copropriétaires non gérants sont tenus solidairement. Lorsque le ou les gérants sont étrangers à la copropriété, il doit être stipulé que des propriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété. A défaut d'une telle stipulation, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables ». Il en va de soi que ces stipulations doivent faire l'objet d'une publicité réglementaire afin qu'elles soient opposables aux tiers. Selon l'auteur M. De Juglart, « la copropriété de navires est dotée de la personnalité morale et elle constitue une véritable société commerciale de capitaux à responsabilité illimitée, ce qui lui confère une grande originalité ».<sup>298</sup>*

Force est de constater que la Loi maritime du 3 janvier 1967 avait omis de déterminer la nature juridique de la copropriété de navire. Dès lors, le débat s'est cristallisé autour de la qualification de la société de quirataires. En d'autres termes, quelle est la nature de la copropriété maritime ? Est-elle une société que l'on peut assimiler à la *société* telle qu'en dispose l'article 1832 du Code civil ? Constitue-t-elle une indivision ? La copropriété a-t-elle la personnalité morale ?

**138.** Les solutions jurisprudentielles ont permis de définir la société de quirataires comme un groupement privé doté de la personne morale dont l'objet est l'exploitation d'un seul navire et dont les membres détiennent la propriété collective du navire. Le Doyen Ripert désignait la société de quirataires comme un « *anachronisme législatif* »<sup>299</sup> en ce sens qu'elle ne rentre pas les catégories du droit des sociétés mais en revanche emprunte quelques particularités propres aux sociétés actuelles comme l'*affectio societatis*<sup>300</sup> ou les règles de droit des sociétés relatives à la protection de la minorité.<sup>301</sup>

**139.** À l'instar de la *société* au sens de l'article 1832 du Code civil, la copropriété maritime s'apparente à une société dès lors que plusieurs individus « *conviennent par un contrat d'affecter à une entreprise commune des biens ou leur industrie en vue de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter.* »

Également, il était question de savoir si la copropriété maritime était une indivision<sup>302</sup>. Certains éléments ne permettent pas de l'affirmer puisque les quirataires peuvent hypothéquer leur part du navire après décision de la majorité représentant les trois quarts en valeur du navire. En droit commun, le bien ne peut être hypothéqué qu'avec le consentement de tous les co-indivisaires. Autrefois, la gestion de l'indivision était sans équivoque basée sur

<sup>298</sup> J. Michel, « Le quirat instrument privilégié de défiscalisation », *DMF* 2001, p. 86.

<sup>299</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, tome I, 4<sup>e</sup> édition, Rousseau 1950, n° 782.

<sup>300</sup> Voir en ce sens, CA Rennes, 28 mai 1997 ayant fait application du droit des sociétés en termes de dissolution de la copropriété maritime pour mésentente entre copropriétaires au regard de l'article 1844-7. 5° du Code civil. Le pourvoi contre cet arrêt ayant été rejeté par Cass. Com. 8 juin 1999, n° 97-17464, navire *Pors Theolen*, *DMF* 1999, rapp. J.-P. Rémy, note A. Vialard, p. 905.

<sup>301</sup> Art. L. 5114-36 Code des transports ; ancien art. 12 Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 qui est d'ordre public.

<sup>302</sup> J. Boutiron, sous la direction de F. Pasqualini, « La nature juridique de la copropriété de navire », *DMF* 1996, p. 693.

la règle de l'unanimité tant pour les actes d'administration que pour les actes de disposition. Chaque co-indivisaire disposait d'un véritable droit de veto pouvant parfois conduire à la paralysie de la gestion. La loi de la majorité n'avait aucune légitimité dans le processus de l'indivision jusqu'à l'assouplissement des règles de l'indivision légale<sup>303</sup>. Enfin, la copropriété maritime se distingue de l'indivision puisqu'elle porte exclusivement sur un seul navire alors que l'indivision peut s'exercer sur un ensemble de biens indivis.

**140.** La reconnaissance de la personnalité juridique est possible pourvu que l'on admette l'existence d'intérêts collectifs d'une part et d'autre part, la possibilité d'une expression collective organisée autour de ces intérêts<sup>304</sup>. Dans un arrêt de principe de 1954, la Cour de cassation l'a souligné en des termes incisifs : « *La personnalité civile n'est pas une création de la loi ; elle appartient, en principe, à tout groupement pourvu d'une possibilité d'expression collective pour la défense d'intérêts licites, dignes, par suite d'être juridiquement reconnus et protégés...*<sup>305</sup> ». À ce titre, comment considérer le navire : patrimoine ou objet social de la société de quirataires ?

Compte tenu de la responsabilité illimitée et solidaire de certains copropriétaires (réputés gérants), la société de quirataires s'apparente à une société de personnes. En même temps, elle est assimilée à une société de capitaux puisque ses membres peuvent librement céder leurs quirats ou prévoir la limitation de leurs responsabilités au regard des articles L. 5114-39 à L. 5114-41 du Codes transports.

**141.** Ainsi, elle peut très bien coexister avec des sociétés commerciales par la forme ayant pour objet l'exploitation du navire. Il est donc permis de s'interroger sur la possibilité de procéder à une éventuelle immatriculation<sup>306</sup> au registre du commerce et des sociétés. En principe et selon les termes de l'article 1832 du Code civil, les sociétés jouissent de la personnalité morale à compter de cette immatriculation qui leur permet de disposer d'un patrimoine constitué par les apports des associés, distinct de leur propre patrimoine. Or, le navire n'est pas l'actif social dans une société de quirataires mais demeure la propriété partagée entre les copropriétaires. Autrement dit, ce bien n'entre pas dans le patrimoine de la société qui se trouve alors dépourvue d'éléments d'actif.

En effet, seules les quirataires ont un droit de propriété sur le navire. Selon, la chambre commerciale de la Cour de cassation du 19 décembre 2018<sup>307</sup>, le navire n'est pas un élément d'actif de la copropriété en tant que personne morale. Les copropriétaires ont un droit réel sur le navire à proportion de leur part. Autrement dit, le navire n'est pas dans le patrimoine de la copropriété mais dans le patrimoine de chaque quirataire au prorata de la part qu'il détient. Cette valeur peut être dégagée par la dislocation ou la vente dudit navire.

---

<sup>303</sup> Loi du 23 juin 2006 portant réforme des successions et des libéralités. La réforme a institué la majorité des deux tiers des droits indivis concernant les décisions relatives aux actes d'administration. Toutefois la règle de l'unanimité demeure intacte pour tout acte relatif à la vente du bien immeuble ou à une action en justice ; S. Druffin-Bricca, *L'essentiel du droit des biens*, Gualino, Lextenso éditions, 2012, p.100.

<sup>304</sup> S. Lootgieter, *Jel Transport, Sociétés de Quirataires*, fascicule 1210, n°49 ; P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 254.

<sup>305</sup> Cass. Civ., 28 janvier 1954, *Dalloz* 1954, p. 217, note G. Levasseur.

<sup>306</sup> Il convient de rappeler toutefois que le navire en copropriété fait l'objet d'une immatriculation, mais à la recette des douanes, avec la fiche matricule qui mentionne les noms des copropriétaires.

<sup>307</sup> Cass.com.19 décembre 2018, n° 17-20.122, *DMF* avril 2019, p.332, obs ph. Delebecque.

Le prix en reviendrait aux copropriétaires. Dès lors, ils auraient un intérêt à défendre leurs droits si cette valeur était détournée. En l'espèce, l'action en restitution des sommes versées à la copropriété (prime de désarmement et prix de vente) était donc bien recevable.

*A contrario*, le professeur Du Pontavice observe que le quirat constitue un apport en jouissance dans la mesure où il est mis à disposition du groupement en vue de l'acquisition et de l'exploitation commune du navire : les quirataires « *n'ont fait apport que de la jouissance de leurs droits afin de permettre l'exploitation en commun, selon un mode sociétaire, sous la loi de la majorité...*<sup>308</sup> ».

**142.** Mais l'existence d'un patrimoine, s'il est le corollaire de la personne morale, n'en est pas une condition nécessaire. À ce titre, elle peut faire l'objet d'une procédure de sauvegarde, elle peut être mise en redressement ou en liquidation judiciaire comme « *toute personne morale de droit privé* » au sens des articles L. 620-2 et L. 631-2 du Code de Commerce. En outre, l'auteur Vialard, qualifie cette société *sui generis* de « *variété particulière de personne morale de droit privé rendue originale par son objet maritime* ». <sup>309</sup> Ce raisonnement a été adopté par la Cour d'appel de Basse-Terre du 6 novembre 1995<sup>310</sup> qui avait jugé que la copropriété maritime pouvait faire l'objet d'une procédure de redressement ou d'une liquidation judiciaire. Selon les juges du fond, le silence de la loi maritime ne justifiait pas que l'on pût priver le groupement de la personnalité morale.

Quoiqu'il en soit, la nature juridique de la copropriété maritime demeure une question récurrente, fût-elle analysée comme une société, l'application du droit des sociétés n'est pas systématique. Une différence majeure avec le droit des sociétés réside dans l'intervention volontaire de la personne morale en cas de pluralité de gérants. En droit des sociétés, ces derniers exercent séparément leurs pouvoirs, que la société soit civile (article 1848, alinéa 2 Code civil), qu'elle soit une société en nom collectif (article L.221-4, alinéa 2 Code de commerce), ou une société à responsabilité limitée (article L. 223-18, alinéa 7 Code de commerce).

En revanche, le droit maritime pose un principe selon lequel tous les quirataires sont réputés cogérants faute de nomination d'un gérant. Ce faisant et au regard de l'article L.5114-32, alinéa 3 du Code des transports, « *en cas de pluralité de gérants, ceux-ci agissent d'un commun accord* ». Les copropriétaires, réputés cogérants « *à défaut de stipulations statutaires ou de décision d'assemblée générale contraires, ont tous pouvoirs pour agir d'un commun accord dans l'exercice de leur mission au nom de la copropriété maritime qui dispose de la personnalité morale* ». <sup>311</sup>

---

<sup>308</sup> E. du Pontavice, *Droit maritime*, précis *Dalloz*, 1997, n° 242.

<sup>309</sup> Cass. Com. 8 juin 1999, n° 97-17464, navire *Pors Theolen*, *DMF* 1999, rapp. J.-P. Rémy, note A. Vialard, p. 905.

<sup>310</sup> CA Basse-Terre, 1<sup>ère</sup> Chambre, 6 novembre 1995, navire *Rocco* *JR*, *Juris-Data* n° 1995-052022, *DMF* 1996, A. Vialard, p. 1121 ; CA Rennes, 2<sup>ème</sup> Chambre, 17 mars 2009, n° 07-02858, *Bourhis c/ Selarl MB Associés*, *DMF* 2010, p. 517.

<sup>311</sup> CA Rennes, 2<sup>ème</sup> Chambre, 18 septembre 2015, n°12-02874, navire *Fun*, « Copropriété de navire et mésentente entre quirataires », *DMF* 2016, G. Piette, p. 29.

**143.** L'intervention volontaire de la personne morale ne serait pas admise si elle était représentée par un seul de ses gérants ; elle serait même rejetée, faute d'un commun accord entre les gérants. Le risque d'entrave au fonctionnement de la copropriété peut survenir en cas de mésentente entre les quirataires si aucun accord commun n'est établi. La copropriété ne pourrait plus se prévaloir d'aucun droit et son intervention volontaire à toute procédure judiciaire serait irrecevable.

Au sujet de la capacité à ester en justice, l'affirmation de la personnalité morale de la copropriété maritime résulte de l'état du droit positif, devenu en grande partie prétorien. Une doctrine fournie et pragmatique a reconnu la personnalité morale à cette institution originale si bien qu'il a été soutenu qu'une assignation, en tant qu'elle émanait de la copropriété d'un navire, était valable et que sa capacité à ester en justice était recevable<sup>312</sup>. Dans le même esprit, le magistrat A. Potocki rapportait qu'en matière immobilière, la loi<sup>313</sup> conférait au syndicat des copropriétaires la personnalité morale et de surcroît qu'il avait qualité à agir en justice afin de préserver les intérêts de la copropriété. En somme, comme le syndicat des copropriétaires, la copropriété maritime constitue une entité distincte des copropriétaires représentant les intérêts collectifs qui dépassent les intérêts individuels des quirataires.

#### B. Particularisme par la loi de la majorité

**144.** Le particularisme de la copropriété des navires repose sur la loi de la majorité. Cette figure juridique est orientée sur la propriété et l'exploitation d'un seul navire mais surtout, c'est une copropriété qui emprunte des règles de droit réel<sup>314</sup>. Elle est constituée de la personne morale dont la gestion est gouvernée par la majorité comme le précise l'article L. 5114-30 du Code des transports<sup>315</sup> : « *Sous réserve des dispositions de l'article L. 5114-34, les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts. Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété. Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions de la présente section sont, à peine de nullité, rédigées par écrit.* »

**145.** Néanmoins, la minorité n'est pas écartée au profit des décisions majoritaires selon l'article L. 5114-36 du Code des transports : « *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*

---

<sup>312</sup>Cass. Com. 15 avril 2008, n°07-12487, *Juris-Data* n° 2008-043661, navire *Le Ponant*, DMF 2008, rapp. A. Potocki, obs. Ph. Delebecque au sujet d'une action intentée par une copropriété maritime à l'encontre de son fournisseur, disposant de la personnalité morale lui conférant la capacité à ester en justice.

<sup>313</sup> Art.14 de La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis : « *La collectivité des copropriétaires est constituée en un syndicat qui a la personnalité civile.* »

Art.15 : « *Le syndicat a qualité pour agir en justice, tant en demandant qu'en défendant, même contre certains des copropriétaires ; il peut notamment agir, conjointement ou non avec un ou plusieurs de ces derniers, en vue de la sauvegarde des droits afférents à l'immeuble. Tout copropriétaire peut néanmoins exercer seul les actions concernant la propriété ou la jouissance de son lot, à charge d'en informer le syndic.* »

<sup>314</sup> Ph. Delebecque, *Droit Maritime*, Dalloz 2014, 13<sup>ème</sup> édition, n° 514 ; Arrêt rendu par le Conseil d'État 9<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> sous-sections réunies le 06 novembre 1998, n° 169121, Navire « *Roaring Forty* », *Recueil Lebon*, Recueil des décisions du conseil d'État 1998.

<sup>315</sup> Ancien article 11 de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

*un délai de trois ans. 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 ».*

De surcroît, la gestion de la copropriété est le fait d'une gérance de par la nomination du gérant et les pouvoirs qui lui sont conférés. Sa nomination n'est pas une prérogative obligatoire car les quirkataires peuvent concourir eux-mêmes à la gérance. Le gérant peut être une personne physique ou morale<sup>316</sup> nommée à la majorité simple ou renforcée. Sa nomination est stipulée dans l'acte constitutif de la copropriété et son nom est indiqué sur la fiche matricule du navire ainsi que sur l'acte de francisation. Eu égard à sa responsabilité, il lui faudra appliquer le droit commun du mandat<sup>317</sup>. Comme tout mandataire, il agit au nom et pour le compte des quirkataires<sup>318</sup>, toutefois il engage sa responsabilité lorsqu'il procède à la vente du navire sans leur autorisation si bien qu'il sera tenu à l'égard des tiers dans la commission de cette faute.<sup>319</sup>

**146.** Le navire peut être la propriété commune de plusieurs individus. La copropriété du navire est une vieille institution qui perdure et qui comporte des avantages d'ordre fiscal puisqu'elle cloisonne le traitement du quirkataire épargnant et celui du quirkataire exploitant selon que le navire est affrété au voyage ou affrété à temps. Cette forme sociétaire est apparue comme un moyen d'accession à la propriété pour des individus qui méconnaissaient le domaine maritime ; tel était le cas des voiliers acquis grâce à la loi « Pons ». <sup>320</sup>

L'exploitation des navires en copropriété s'effectuait par le biais d'une société commerciale qui en assurait la gestion pour des circuits touristiques notamment dans les DOM-TOM. Un cadre fiscal très avantageux était également réservé aux navires de commerce sous le bénéfice de la loi du 5 juillet 1996 <sup>321</sup>. Le binôme copropriété et société de gestion fonctionne de façon complémentaire ; la copropriété est créée en vue de l'acquisition du navire tandis que la société de gestion aura la charge de tous les aspects de l'exploitation.

Concernant les navires de pêche, l'institution a montré certaines faiblesses<sup>322</sup> et le principe diverge par rapport à celui des navires de plaisance et de commerce. La copropriété est formée par un marin pêcheur et une personne morale désignée comme « armement coopératif » ou « coopérative d'armement ». Son but est d'octroyer une aide aux marins-pêcheurs en termes de fonds propres de sorte que ceux-ci puissent accéder à la propriété de leur outil de travail. Plus précisément, le marin et la société coopérative d'armement achètent le navire en copropriété et établissent une convention, complémentairement à l'acte de vente,

---

<sup>316</sup> Société de *Ships Management* telle que V. SHIPS MONACO, 2 rue du Gabian, 98 000 Monaco, [www.vships.com](http://www.vships.com).

<sup>317</sup> Articles 1984 et suivants du Code civil.

<sup>318</sup> Art. L.5114-33 du Code des transports ; art. 17 (ancien) de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

<sup>319</sup> CA Rennes, 16 juin 1969, *DMF* 1973, p.369.

<sup>320</sup> Loi n° 86-824 du 11 juillet 1986 de finances rectificatives (abrogée) ; l'article 22 de la loi était destiné à l'investissement outre-mer.

<sup>321</sup> Loi n° 96-607 du 5 juillet 1996, *JORF* n°158 du 9 juillet 1996 p.10302, régime d'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce.

<sup>322</sup> Tribunal de commerce Quimper, 19 janvier 1996, navire « *Souïmanga* », *DMF* 1997, p.791, obs. M. Morin : jugement relatif à un litige portant sur un contrat d'engagement maritime, confusion résultant d'un déficit d'identification entre la coopérative d'armement, le patron du navire et la société de gestion.

dans laquelle figurent toutes les conditions de fonctionnement de la copropriété mais aussi une clause selon laquelle le marin pêcheur pourra racheter les parts détenues par la société coopérative d'armement dans un délai maximal de dix ans.

### **C. Formalités de constitution et de publicité**

**147.** La copropriété est matérialisée par l'acte constitutif qui fait l'objet d'une publicité sur la fiche matricule et l'acte de francisation du navire.

Elle ne produit son plein effet que lorsque les formalités de constitution et de publicité sont observées. Autrement dit, les mentions relatives à l'identité des quirataires, à la nomination, démission et révocation d'un ou des gérants, les conventions sur l'obligation des copropriétaires non gérants<sup>323</sup> ou encore l'aliénation des parts par un copropriétaire sont indiquées sur la fiche matricule du navire de sorte que la copropriété du navire soit opposable à l'égard des tiers. Dès lors, ces actes ci-dessus mentionnés ne seront opposables aux tiers qu'après leur inscription sur la fiche matricule. Ainsi au sujet de la mutation en douane relative au transfert de propriété, la vente du navire en copropriété sera opposable aux tiers qu'à compter de sa publication. La copropriété maritime ne peut se concevoir sans publicité, toutefois les tiers peuvent se fonder sur les termes de la fiche matricule et de l'acte de francisation pour contester une copropriété occulte.

Ainsi, l'inobservation des formalités de publicité soulève le problème des droits et obligations, à l'égard des tiers, de celui qui a réalisé un apport de fonds sans procéder à son inscription : « le quirataire occulte »<sup>324</sup>. Ce dernier a en effet pour objectif d'échapper à son obligation aux dettes de la société. Cependant l'absence d'inscription peut être suppléée par la participation du quirataire occulte à la vie sociale de la copropriété ou par le paiement d'appels de fonds.<sup>325</sup>

**148.** Également, il arrive aussi que la transmission universelle du patrimoine résultant d'une succession ou d'une fusion entre deux sociétés ne soit pas soustraite à la publicité de l'article L.5114-1 (ancien article 10 de la Loi n°67-5 du 3 janvier 1967). Néanmoins, les mentions de l'acte de francisation comme celles de la fiche matricule n'ont pas un caractère absolu mais constitueraient une présomption simple qui peut être contestée par tout intéresser<sup>326</sup>. Par conséquent, un créancier pourra agir à l'encontre d'un quirataire occulte dès lors qu'il serait en mesure de prouver sa qualité de copropriétaire. Ou encore, le quirat est mis en indivision entre plusieurs personnes, dont l'une seulement figure sur la fiche matricule.

**149.** Certes, la condition de fond est le partage de propriété du navire entre plusieurs individus. En revanche, la condition de forme est l'acte qui divise la propriété et qui doit être

---

<sup>323</sup> Conventions relatives à l'étendue des obligations des copropriétaires non gérants aux articles L. 5114-39 et L. 5114-40 du Code des transports.

<sup>324</sup> S. Lootgieter, *Jcl Transport, Sociétés de Quirataires*, fascicule 1210, n° 30.

<sup>325</sup> Cass. Com. 19 mai 1969, *Bull.civ.IV*, 1969, n°176 rejetant le pourvoi contre CA Rennes 25 mars 1966 : *JCP G* 1967, II, 14917, note P. Chauveau.

<sup>326</sup> Voir en ce sens l'affaire du navire *Calypso* : Cass. Com.11 déc. 2007 pourvoi n° 06-17.260, *DMF* 2008, obs. P. Bonassies, p. 27 ; *DMF* juin 2008 hors-série n°12, n° 28 et 29, p. 49. Également, cf. en Annexe 2 : copies de l'acte de vente et de l'acte de francisation du navire *Calypso*.

établi par écrit, à peine de nullité<sup>327</sup>. L'acte de copropriété est sans nul doute un acte constitutif et l'écrit est indispensable au sens de l'ancien article L. 5114-1 du Code des transports. Selon le Doyen Ripert, l'écrit est indispensable pour prouver la copropriété.<sup>328</sup> Cet acte est indispensable pour la validité du contrat constitutif de la copropriété mais notamment pour la publicité qui est impérative. Tous les copropriétaires sont indiqués sur la fiche matricule du navire, avec l'indication des parts et de leurs quotas.<sup>329</sup> Doivent être aussi figurés le nom des gérants de la copropriété, leur nomination, leur démission, ou leur révocation ainsi que les textes des conventions relatives aux obligations des copropriétaires non gérants.

Paragraphe 2 : Financement de l'acquisition du navire par la forme quirataire<sup>330</sup>

**150.** La copropriété maritime peut s'appliquer à tout type de navires francisés et plus particulièrement les investissements concernant la navigation de plaisance outre-mer font l'objet de dispositions fiscales spécifiques **(A)**. Le mécanisme de cette niche fiscale a toutefois fait l'objet d'une attention particulière du législateur et a connu une évolution constante afin de réguler les méthodes de défiscalisation **(B)**. Ainsi, l'on observera que l'aliénation de parts de copropriété peut avoir des incidences fiscales contraignantes **(C)**.

#### **A.** Fiscalité du navire

**151.** Du fait de la difficulté d'acquisition d'un navire et d'un besoin de recrudescence de l'armement français, le financement quirataire semble un recours, même un impératif pour renforcer la collecte de fonds propres. En effet, par le biais d'une société fiscalement transparente, il s'agit d'augmenter les ressources financières. Un montage fiscal vise à permettre à des tiers (personnes physiques ou morales) d'apporter une partie (ou totalité) des fonds nécessaires au financement du navire en contrepartie de réduction d'impôts. Ce type de financement<sup>331</sup> permet aux investisseurs de jouir de la qualité de quirataires. Certaines mesures législatives ont permis de mettre en place des dispositifs fiscaux afin d'inciter des personnes physiques ou morales extérieures au monde maritime à placer leur épargne dans les parts de copropriété de navires. En contrepartie, les personnes physiques pouvaient bénéficier d'une déduction des sommes investies sur l'impôt sur le revenu.<sup>332</sup>

---

<sup>327</sup> Art. L. 5114-1 du Code des transports : « *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* » ; Art. 10 (ancien) de la Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

<sup>328</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, tome I, 4<sup>e</sup> édition, Rousseau 1950, n° 783.

<sup>329</sup> Alinéa 2, Art. L. 5114-3 du Code des transports ; article 97 (ancien) du Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

<sup>330</sup> E. du Pontavice, *Le statut des navires* : Litec, 1976, n° 98 et s.

<sup>331</sup> Grâce au financement *quirataire* issue des dispositions de la Loi n° 96-607 du 5 juillet 1996, *JORF* n°158 du 9 juillet 1996 p.10302, régime d'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce.

F. Odier, « La Loi du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la copropriété de navire », *DMF* 1996, p. 691

<sup>332</sup> C. De Lapparent, O. Jambu-Merlin, G. Viel, *Jcl Transport, Navigation de plaisance-Utilisation du navire*, fascicule 1053, n°126 sur la fiscalité des navires de plaisance

**152.** En premier lieu, l'aide au financement par un système de défiscalisation des investissements maritimes fut motivé par la Loi « Pons »<sup>333</sup> ayant favorisé l'investissement dans les DOM-TOM et ayant permis la construction de navires de commerce, de pêche et de plaisance. Ensuite, la Loi n° 96-607 du 5 juillet 1996<sup>334</sup> a promu un dispositif fiscal autorisant une déduction des investissements dans les quirats d'un navire de commerce réalisés au titre d'une opération ayant reçu l'agrément de l'administration.

Cependant elle fut remplacée par le GIE fiscal, institué par la Loi n° 98-546 du 2 juillet 1998<sup>335</sup> portant diverses dispositions d'ordre économique et financier. Ce mécanisme ne concernait pas exclusivement la copropriété maritime mais prévoyait des règles d'amortissement spécifiques et des déductions d'impôts. Ce régime fiscal favorable à l'investissement maritime accordait la constitution de structures fiscalement transparentes telles que les copropriétés maritimes, les groupements d'intérêts économiques ou les sociétés en nom collectifs. « *Toutes ces entités, lorsqu'elles acquièrent un navire, autorisent la remontée des amortissements sur les membres du groupement, ce qui constitue la base de l'attrait fiscal ...* ». Autrement dit, la charge d'amortissement liée à l'achat du navire s'imputait sur les revenus des investisseurs quirataires. En tout état de cause, « *par rapport aux autres formes de société fiscalement transparentes qui supposent une responsabilité indéfinie et solidaire entre les membres, la copropriété de navire comporte en effet un avantage juridique incontestable pour les investisseurs. La copropriété porte sur un seul navire divisé en parts réparties entre les associés ou copropriétaires, chacun des quirataires a la liberté d'amortir ses parts de copropriété sans s'inquiéter des dispositions prises en ce domaine par les autres copropriétaires.* »<sup>336</sup>

Toutefois, ce bénéfice fiscal reposait sur des modalités particulières. En effet, l'avantage financier était attribué selon une procédure d'agrément et était accordée par l'administration fiscale sous certaines conditions<sup>337</sup> :

- Le prix d'acquisition du navire devait correspondre au prix réel du marché et devait être justifié par la production de documents lors de la demande d'agrément (facture du constructeur naval et avis de valeur établi par des experts indépendants).
- Le bien concerné rentrait dans la catégorie des biens meubles amortissables suivant le mode dégressif sur une période minimale de 8 ans.
- La copropriété maritime donnant le navire en location était assujettie à l'impôt sur les sociétés.
- L'utilisateur (affréteur ou armateur exploitant), peu importe son régime fiscal, devait exploiter le navire dans le cadre de son activité habituelle et pouvait en acquérir la propriété.
- La base de l'amortissement correspondait au prix de cession du navire majoré des frais

---

<sup>333</sup> Sous l'empire de la Loi n° 86-824 du 11 juillet 1986 (abrogée), l'article 238 *bis* HA du Code général des impôts permettait aux quirataires, réalisant des investissements dans les DOM-TOM, de transformer les impôts sur le revenu, censés être versés au budget de l'État, en parts de navires de plaisance ou de croisière. Les quirataires, imposés au titre de cette activité, étaient en droit de déduire, sans compétence maritime particulière, le double du montant en capital investi et d'anéantir leurs impôts sur le revenu en totalité ou en partie.

<sup>334</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport, Navire et autres bâtiments de mer – Contrat de construction navale – Obligations de l'armateur*, fascicule 1063, n°41.

<sup>335</sup> Régime fiscal issu de l'article 77 de la loi du 2 juillet 1998. Abrogation par la Loi de finances rectificatives n° 2006-1771 du 30 décembre 2006, *JORF* 30 décembre 2006.

<sup>336</sup> F. Mossu-Odier « Le quirat est-il encore l'instrument de l'investissement maritime ? », *DMF* 1999, p.699

<sup>337</sup> *Ibidem*, p.701, Cf. par exemple CA Paris Pôle 5, Ch. 8<sup>ème</sup>, 13 mai 2004, n°12/20881, *Sa Ocea c/Debard*, *DMF* hors-série juin 2015 n°19, p. 43, n°41.

accessoires indispensables à la mise en état d'utilisation du bien.

**153.** Au regard des articles 35<sup>338</sup> et 39 E<sup>339</sup> du Code général des impôts, les quirataires sont des exploitants individuels, imposables dans la catégorie des bénéficiaires industriels et commerciaux. Chaque membre de la copropriété du navire est personnellement soumis à l'impôt sur le revenu en proportion de sa part correspondant à ses droits dans les résultats déclarés à chaque exercice comptable. Concernant les investissements, chaque quirataire, mentionné à l'article 8 *quater*<sup>340</sup> du Code général des impôts, peut amortir le prix de revient de sa part de copropriété selon le mode dégressif.<sup>341</sup>

À ce titre, les quirataires « tirent fiscalement le droit de déduire de leurs revenus le coût d'acquisition de leurs parts ainsi que la possibilité de déduire le coût de l'amortissement du navire de leurs droit réel, c'est-à-dire de leur droit de propriété des parts et non en tant qu'associé ayant apporté en jouissance ces mêmes parts à la copropriété des navires<sup>342</sup>. »

#### B. Dispositions actuelles de défiscalisation<sup>343</sup>

**154.** Cependant, suite à la Loi de finances rectificatives pour 2006<sup>344</sup>, les dispositions de l'article 39 C du code général des impôts avaient succédé aux modalités du GIE fiscal et permettent également de réaliser des économies d'impôt pour les investisseurs quirataires regroupés sous la forme d'une société bénéficiant d'une translucidité fiscale.

En dehors du financement direct sous forme de crédit hypothécaire d'un navire par son propriétaire, des structures de financement indirect (sociétés *ad hoc*<sup>345</sup>) assurent le financement de l'acquisition d'un navire. La société *ad hoc*, bénéficiant d'une forme de translucidité fiscale, acquiert le navire au moyen de prêts puis le met à la disposition de l'armateur-exploitant sous la forme d'un affrètement coque-nue assorti d'une option d'achat au terme du contrat. L'intérêt de ce processus permet de réduire le coût du financement dans la mesure où l'établissement de crédit fait bénéficier le locataire-armateur d'une partie de l'économie d'impôt qu'il réalise grâce à l'amortissement accéléré du navire sous forme de réduction de loyer ou du montant de l'option d'achat.

---

<sup>338</sup> Art. 35 du CGI : « I. Présentent également le caractère de bénéficiaires industriels et commerciaux, pour l'application de l'impôt sur le revenu, les bénéficiaires réalisés par les personnes physiques désignées ci-après : ...

7° Membres des copropriétés de navires mentionnées à l'article 8 *quater* du CGI »

<sup>339</sup> Art. 39 E du CGI : « Chaque membre des copropriétés de navires mentionnées à l'article 8 *quater* du CGI amortit le prix de revient de sa part de propriété suivant les modalités prévues à l'égard des navires ; pour la détermination des plus-values, les amortissements pratiqués viennent en déduction du prix de revient.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 1978. Les amortissements fiscalement déduits par la copropriété au titre des exercices antérieurs sont répartis entre les copropriétaires en proportion de leurs droits afin de déterminer, pour chaque part de propriété, la valeur résiduelle restant à amortir. »

<sup>340</sup> Art. 8 *quater* du CGI : « Chaque membre des copropriétés de navires régies par les articles L. 5114-30 à L. 5114-50 du Code des transports est personnellement soumis à l'impôt sur le revenu à raison de la part correspondant à ses droits dans les résultats déclarés par la copropriété. »

<sup>341</sup> Art. 38 A du Code général des impôts ; Voir en ce sens, TA Lille, 29 juin 2000, navire *Lalysos*, DMF 2001, p.120.

<sup>342</sup> TA Lille, 29 juin 2000, navire *Lalysos*, DMF 2001, p.120.-Voir Conclusions Du Commissaire du Gouvernement ; J. Michel « Le quirat instrument privilégié de défiscalisation », DMF 2001, p.93.

<sup>343</sup> Cf. site des informations fiscales en matière maritime : [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr)

<sup>344</sup> Loi de finances rectificatives n° 2006-1771 du 30 décembre 2006, JORF 30 décembre 2006.

<sup>345</sup> Les sociétés *ad hoc* sont des structures juridiques distinctes, créées spécifiquement en vue de gérer une opération ou un groupe d'opérations similaires pour le compte d'une entreprise.

Cependant, le législateur a encadré la déductibilité de l'amortissement des biens corporels meubles et immeubles détenus par une société, une copropriété ou un groupement soumis au régime fiscal des sociétés de personnes visé à l'article 8 du CGI en introduisant des dispositions spécifiques et mentionnées au II de l'article 39 C dans le CGI. Selon ces dispositions, l'amortissement d'un bien meuble corporel (navire) ouvre droit à la déduction du résultat imposable de l'entité soumise au régime de transparence fiscale (société de quirkaires) prévu par l'article 8 du CGI dès lors que le navire sera exploité, situé ou immatriculé en France ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ( États membres de l'Union européenne, Islande, Norvège et le Lichtenstein ) ayant conclu avec la France une convention fiscale au moyen d'une clause d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude ou l'évasion fiscale. À ce titre, le navire immatriculé dans l'un de ces états bénéficiera de plein droit de ces dispositions favorables. En outre, ces mesures sont également applicables à tout navire (bien que ne battant pas pavillon de l'un de ces États) qui stationne ou se déplace à l'intérieur de l'Espace économique européen plus des trois quarts du temps au titre d'un exercice donné.

**155.** Néanmoins, le financement des navires sous le régime de l'article 39 C du CGI connaît des limites en ce que la déduction de la dotation aux amortissements pratiquée par l'entité transparente est soumise à certaines restrictions dans le temps.

En effet, la dotation aux amortissements des trente-six premiers mois de la mise en location du navire n'est admise en déduction, au titre d'un même exercice, que dans la limite de trois fois le montant des loyers acquis au cours de la même période. Par ailleurs, la fraction des déficits de la société transparente (correspondant aux amortissements déduits) n'est déductible qu'à hauteur de 25% des bénéfices imposables au taux d'impôt sur les sociétés de droit commun que chaque associé ou membre retire du reste de ses activités. En revanche, tout amortissement qui ne peut être déduit du résultat de l'exercice de sa dotation est reportable sur le résultat des exercices ultérieurs. En cas de location ou de mise à disposition de biens (navires) situés ou exploités ou immatriculés dans un État qui n'est pas membre de l'Espace économique européen, le montant de l'amortissement n'est admis en déduction du résultat imposable, au titre d'un même exercice, qu'à hauteur du montant du loyer acquis diminué du montant des autres charges afférentes au bien concerné. La déduction des dotations aux amortissements comptabilisées au titre des premiers exercices d'exploitation ne pourra pas être réalisée mais sera reportée sur les exercices ultérieurs.

**156.** En pratique, un armateur-exploitant obtient une partie du financement nécessaire pour acquérir ou lancer la construction du navire. Il s'engage à verser aux copropriétaires-quiritaires ou membres de la SNC pendant l'exploitation du navire un loyer relativement modéré. À la fin de l'opération, une option d'achat lui sera ouverte en vue de la poursuite de l'exploitation ou de la revente du navire. Dès lors, un intermédiaire intervient entre l'armateur-exploitant et les investisseurs qui, en échange d'un schéma financier sur mesure, reçoit diverses rémunérations résultant des frais de montage, de commercialisation, d'information et de garantie, des frais de constitution et de gestion des sociétés créées ou encore des intérêts d'emprunt sur la construction d'un navire. Autrement dit, un professionnel spécialisé dans le financement, la construction ou l'exploitation de navires met en relation des entrepreneurs d'outre-mer avec des investisseurs privés (quiritaires) souhaitant

défiscaliser. Ces entrepreneurs locaux bénéficieront de subventions à hauteur de 30 % en fonction de la date d'investissements et d'autre part l'opérateur intermédiaire<sup>346</sup> permettra à des particuliers de s'associer dans le cadre d'une SNC et de faire l'acquisition de biens industriels (navires) participant au développement économique des territoires d'outre-mer en contrepartie de réductions fiscales.

Dès lors, les investisseurs-quirataires réaliseront l'investissement en année N en vue de diminuer leurs impôts en année N+1.

Cette niche fiscale s'inscrit dans une politique de réalisation d'opérations reconductibles tous les ans et de garantie de non-recours des banques envers les associés de la SNC. Également, les provisions financières fournies par l'opération intermédiaire pourront assurer la gestion des SNC sur une durée minimum d'exploitation de cinq ans. Dans le même temps, les entrepreneurs sont locataires du navire puis en deviennent propriétaires au terme du contrat de crédit-bail.

**157.** La loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 dite « loi Girardin » promeut le développement économique des territoires d'Outre-mer et l'investissement dans l'immobilier pour tout contribuable domicilié en France.

Ce dispositif de défiscalisation concerne les investissements productifs neufs relatifs à la location de navires de plaisance. En principe, ils doivent être réalisés entre le 23 juillet 2003 et le 31 décembre 2017 et ouvrent droit à une réduction d'impôt de 50 % à 60% d'une base équivalente au montant hors taxe des capitaux investis<sup>347</sup>. Selon l'article 34 du Code général des impôts, ces investissements productifs doivent être effectués dans le cadre d'une entreprise soumise à l'impôt sur le revenu y compris les activités effectuées par des personnes physiques de profession commerciale, artisanale ou industrielle. L'agrément préalable concernant la navigation de plaisance est nécessaire si le montant dépasse 1 M € par projet et par exercice comptable. En matière de navigation de plaisance, les investisseurs peuvent profiter d'une réduction d'impôt jusqu'à 70 % si toutefois le navire est donné en location d'une durée égale au moins à cinq ans à condition de rétrocéder 66 % de la réduction à l'entrepreneur affrèteur sous forme de réduction de loyers ou du prix de cession du navire en cas de rachat par ce dernier<sup>348</sup>.

---

<sup>346</sup> Source internet : [www.jpoccean.fr](http://www.jpoccean.fr)

<sup>347</sup> C. De Lapparent, O. Jambu-Merlin, G. Viel, *Jcl Transport, Navigation de plaisance-Utilisation du navire*, fascicule 1053, n°132

<sup>348</sup> Art. 199 undecies B CGI : Réduction d'impôt au titre de certains investissements réalisés outre-mer :

I. – « Les contribuables domiciliés en France au sens de l'article 4 B peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt sur le revenu à raison des investissements productifs neufs qu'ils réalisent dans les départements d'outre-mer, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Saint-Martin, à Saint-Barthélemy, dans les îles Wallis-et-Futuna et les Terres australes et antarctiques françaises, dans le cadre d'une entreprise exerçant une activité agricole ou une activité industrielle, commerciale ou artisanale relevant de l'article 34. (...)

1° Les investissements ont reçu un agrément préalable du ministre chargé du budget dans les conditions prévues au III de l'article 217 undecies ;

2° Les investissements sont mis à la disposition d'une entreprise dans le cadre d'un contrat de location respectant les conditions mentionnées aux quinzième à dix-huitième alinéas du I de l'article 217 undecies et 66 % de la réduction d'impôt sont rétrocédés à l'entreprise locataire sous forme de diminution du loyer et du prix de cession du bien à l'exploitant. Les dispositions du trente-troisième alinéa sont applicables ;

3° La société réalisant l'investissement a pour objet exclusif l'acquisition d'investissements productifs en vue de la location au profit d'une entreprise située dans les départements ou collectivités d'outre-mer. »

### C. Incidences fiscales

**158.** À titre de rappel, il est opportun de préciser l'étendue des obligations auxquelles sont tenus les professionnels qu'ils soient gestionnaires de copropriété maritime ou mandataires gestionnaires<sup>349</sup>, à l'égard des investisseurs dans le cadre d'opérations économiques complexes ayant une incidence fiscale.

La « Loi Pons » permettait à ces derniers de réaliser des économies d'impôt en participant à des opérations d'investissements dans les départements et territoires d'outre-mer. Ces opérations consistaient en l'acquisition de parts et à l'exploitation de navires armés à la plaisance et à la pêche. Ces opérations sont confiées à des professionnels réputés « *disposer de la maîtrise de ces activités* »<sup>350</sup>. Toutefois en cas de défaillance de ces derniers ou de manquements à leurs engagements relatifs à leur mandat de gestion, les investisseurs pouvaient se voir refuser les avantages fiscaux escomptés et donc se voir réclamer une imposition par l'administration fiscale. En pareilles circonstances, ils étaient en droit de se retourner contre les professionnels pour manquement au devoir de conseil et d'information. Telle était la situation d'un quirataire<sup>351</sup>, qui avait investi dans les parts d'un navire de pêche en vue de déduire de son revenu global le montant de son investissement et les déficits commerciaux générés par l'exploitation du navire dans un département d'outre-mer.

Suite à la contestation faite par l'administration au sujet de la défiscalisation escomptée par le quirataire, celui-ci avait engagé une action à l'encontre du gestionnaire de la copropriété et avait réclamé l'indemnisation du préjudice subi. Ce faisant, la deuxième chambre civile de la Cour d'appel de Rouen du 27 mars 2003 a convenu de surseoir à statuer en attendant la décision du tribunal administratif eu égard à la contestation du redressement fiscal par le quirataire.

**159.** De manière analogue, la Cour d'appel de Rouen du 4 mars 2010<sup>352</sup> avait admis le préjudice direct subi par le quirataire et le comportement fautif du professionnel résultant de son manquement au devoir de conseil et d'information loyale sur la date de livraison effective du navire. En l'espèce, une société spécialisée dans le financement, la construction et l'exploitation de navires devait s'assurer de l'efficacité de l'opération de défiscalisation au profit d'un médecin radiologue ayant acquis des quirats d'un navire de pêche. Par la suite, l'administration fiscale a remis en cause les déductions opérées par ce dernier au titre de son

---

<sup>349</sup> Ex. CAMP, Sent. Arb. n° 916 du 5 septembre 1995 (second degré), *DMF* 1996, p. 91, à propos du pouvoir produit par le signataire (délégataire du mandat de vente) de la société de gestion (ayant reçu mandat explicite pour vendre le navire donc délégante du mandat de vente) qui était postérieur à l'acte de vente ; ce qui a entraîné la nullité de la vente du navire au profit d'un seul quirataire, faute d'un accord formel des quatre copropriétaires concernés

<sup>350</sup> CA Rouen, Civ. 2<sup>ème</sup>, 27 mars 2003, Navire *Sainte Cécile*, *DMF* 2003, E. Ginter, p.1049 « Obligations du gestionnaire de la copropriété ».

<sup>351</sup> *Idem*

<sup>352</sup> CA Rouen, Civ. 2<sup>ème</sup>, 4 mars 2010, Navire *Viking Explorer*, n° 08/03520, *Bresson c/ SA Le Viking*, n° *Juris-Data* : 2010-002131 ; dans le même sens CA Rouen 14 avril 2011, *RD Transports* 2011, n° 134, obs. N. Ndendé : le notaire a manqué à ses obligations de prudence et de conseil en omettant de vérifier les renseignements nécessaires et de solliciter tous les documents utiles en vue de s'assurer de la livraison du navire et du transfert de propriété. Par conséquent, l'acte d'acquisition des quirats ainsi établi par le notaire ne permettait pas à ses clients de bénéficier des avantages fiscaux prévus. Le notaire fut déclaré responsable au titre des préjudices financier et moral subis par les investisseurs.

investissement et lui a notifié un redressement. En effet, l'administration ne considérait pas l'acquisition des quirats comme un investissement productif ouvrant droit à déduction du revenu global du quirataire au titre de l'année N alors que le procès-verbal de livraison du navire a été produit au titre de l'année N+1. Dès lors, le quirataire n'a pu bénéficier du gain fiscal au titre de l'année N car seule la date de livraison effective était considérée comme un investissement productif et non la date d'acquisition des quirats du navire en construction.<sup>353</sup> Autrement dit, le quirataire n'était pas en droit de commencer à déduire le coût de l'amortissement au titre de l'année N, faute pour le navire d'avoir été livré l'année N+1.

**160.** Au demeurant, la publicité<sup>354</sup> est fondamentale pour que les tiers puissent dissocier l'existence d'un ou plusieurs gérants sinon tous les copropriétaires seront réputés cogérants. Les pouvoirs du gérant sont déterminés en fonction de la mission de gestion pour laquelle il a été nommé et il peut donc procéder à des actes administratifs qui engagent la copropriété. De ce fait, comme tout mandataire, il représente la copropriété en justice. Pour un meilleur accomplissement de sa mission, il peut solliciter des appels de fonds auxquels les copropriétaires sont tenus de se conformer tout comme le capitaine qui doit se plier à ses instructions. Ses engagements et ses responsabilités pour l'exploitation du navire peuvent générer des dettes pour la copropriété et incombent alors aux quirataires qui doivent faire face à l'obligation de contribuer aux charges d'exploitation du navire comme le dispose l'article L. 5114-31 du Code des transports : « *Les copropriétaires participent aux profits et 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...* ». Ainsi, il doit répondre des manquements à ses obligations contractuelles et des fautes commises dans la gestion de la copropriété du navire<sup>355</sup>. En outre, le gérant est révocable *ad nutum*, soit à tout moment, malgré sa prépondérance dans la gestion de la copropriété et ne peut hypothéquer le navire sans le consentement de la majorité qualifiée.

**161.** Les quirataires demeurent libres d'hypothéquer leur part à condition que le consentement de la majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire soit obtenu. Mais quel serait l'intérêt du créancier hypothécaire, en cas de défaillance du quirataire débiteur, de procéder à la vente judiciaire de la part de copropriété de celui-ci ? L'hypothèse de l'hypothèque d'une seule part serait improbable puisque nul voudrait acquérir une seule portion du navire sauf si le copropriétaire débiteur possède plus de la moitié du navire. Dans ce cas, le créancier hypothécaire « *pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.* »<sup>356</sup>

En vue de se garantir contre les poursuites intentées par les créanciers hypothécaires, l'acquéreur d'une part du navire est tenu de leur notifier un extrait de l'acte de vente dans

---

<sup>353</sup> Les dispositions de l'ancien article 238 *bis* HA du CGI ne permettaient pas de pratiquer les amortissements avant la date de livraison du navire ; dans le même sens TA Lille, 29 juin 2000, navire *Labyso*, DMF 2001, p. 120.

<sup>354</sup> Alinéa 1, Art. L. 5114-32 Code des transports : « *Tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants, sauf décision contraire faisant l'objet d'une publicité dans des conditions définies par voie réglementaire.* »

<sup>355</sup> Voir en ce sens Cass. Com. 13 mars 2001, DMF 2001, p. 596, obs. Ph. Delebecque « Action en dommages-intérêts de la société de crédit-bail contre le vendeur gérant de la société utilisatrice ».

<sup>356</sup> Art. 55 de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

un délai de quinze jours suivant ce même acte avec indication de toutes les créances portant sur le navire. Il peut également « acquitter les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix d'acquisition sans distinction des dettes exigibles et non exigibles.<sup>357</sup> »

**162.** Ainsi, chaque quirataire peut librement disposer de sa part et peut donc constituer une hypothèque sur sa part d'intérêt<sup>358</sup>. Cette hypothèque peut être constituée au titre de son droit réel sur le navire même si celui-ci est en construction. En revanche, la publicité doit être établie lors de la francisation et doit être portée à la connaissance de l'acquéreur avant le transfert de propriété. Le quirataire vendeur est tenu des dettes avant la publication de la vente. A cette liberté de cessibilité, l'aliénation de toute part ne doit pas entraîner la perte de la francisation à moins que le quirataire cédant obtienne l'autorisation des autres copropriétaires.<sup>359</sup>

L'aliénation du quirat est constatée par l'écrit. Conformément à l'article L.5114-1 du Code des transports, l'écrit est exigé à peine de nullité et, est indispensable pour l'inscription de l'identité du quirataire cessionnaire sur la fiche matricule. En tout état de cause, le copropriétaire cédant reste tenu des dettes nées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation.

Par ailleurs, le droit commun s'applique à la cession des quirats et donc peut être assortie d'une condition suspensive telle que l'obtention d'un prêt conditionnant le financement et le paiement intégral des quirats. En cas de défaillance de la condition suspensive, l'obligation de l'acquéreur sera réputée n'avoir jamais existé ; ce dernier ne sera pas poursuivi en paiement des quirats du fait de la caducité du contrat de vente.<sup>360</sup> En outre, la vente de quirats est considérée comme nulle si le consentement des cessionnaires a été vicié par des manœuvres dolosives de la part des cédants<sup>361</sup>.

**163.** Une autre illustration nous permet d'affirmer que le droit maritime s'inspire une fois de plus du droit civil : la jurisprudence actuelle applique la théorie du prix vil à la vente de navire ou plus précisément à la cession de parts de copropriété.

La Cour de cassation du 27 octobre 2017<sup>362</sup> a rendu un arrêt intéressant au sujet

---

<sup>357</sup> Anciens art. 21 et 22 du Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.

<sup>358</sup> Art. L. 5114-44 Code des transports ; ancien art. 24 de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>359</sup> Art. L. 5114-43 Code des transports ; ancien art. 22 de la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 ; P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 264.

<sup>360</sup> CA Paris, 25<sup>ème</sup> chambre Section B, 21 mars 2003 : *Juris-Data* n° 2003-226284, *Nogard Sarl / Asteria VI* ; Nouvel article 1304-6 du Code civil.

<sup>361</sup> CA Aix-en-Provence, 1<sup>re</sup> chambre, 24 avril 1991 : *Juris-Data* n° 1991-048137, *Le Fouest / Porte* ; nouvel article 1137 du Code civil : « *Le dol est le fait pour un contractant d'obtenir le consentement de l'autre par des manœuvres ou des mensonges.*

*Constitue également un dol la dissimulation intentionnelle par l'un des contractants d'une information dont il sait le caractère déterminant pour l'autre partie. »*

<sup>362</sup> Cass. Com. 25 octobre 2017, n° 15-24219, navire *Yann. Y*, *DMF* 2018, p. 124, obs. P. Bonassies ; comp. Cass. Com. 23 octobre 2007, n° 06-13979, F. Buy, *L'essentiel de la jurisprudence civile – Obligations*, Gualino, lextenso éditions, 2<sup>ème</sup> édition, p. 86 : au sujet de la cession de quarante-neuf parts dans le capital d'une SCI pour le prix d'un franc. « *Attendu que la vente consentie sans prix sérieux est affectée d'une nullité, qui étant fondée sur l'absence d'un élément essentiel de ce contrat, est une nullité absolue... »*.

d'une action en nullité de la vente pour prix vil intentée par le cessionnaire. En l'espèce, la vente litigieuse concernait des parts de copropriété et fut considérée comme établie à prix vil au regard de l'article 1591 du Code civil. Dès lors, la décision rendue par les juges du fond (consistant à rejeter l'action en nullité) fut censurée au motif que la Cour d'appel n'avait pas tenu compte de la valeur vénale du navire à la date de la cession. Cela étant, les juges du fond avaient constaté l'absence de valeur réelle du navire, en raison du lourd passif résultant des pertes d'exploitation, des coûts liés aux emprunts contractés lors de l'acquisition du navire. Autrement dit, le prix dérisoire de la cession des quirats était justifié par le passif affectant considérablement la valeur du navire et constituait donc un prix sérieux et non vil. En tout état de cause, la solution des hauts magistrats est cohérente dans la mesure où le quirataire ne cède pas un droit simple, constitué de créances ou de dettes, vis-à-vis de la copropriété mais un droit réel sur le navire. Ainsi, le propriétaire de quirats dispose d'un droit sur la valeur intrinsèque du navire et pas seulement de son exploitation.

**164.** En outre, le financement par la forme quirataire suppose que des sociétés d'investissement s'accordent à financer l'acquisition de quirats dans divers types de navires exploités en copropriété et qui, sur la base de promesses unilatérales d'achat<sup>363</sup> s'engagent à racheter les parts de copropriétés aux quirataires ayant déjà eux-mêmes fait l'acquisition. Cela étant, certains litiges surviennent entre les quirataires et les sociétés de financement lorsque ces dernières s'abstiennent de respecter leurs obligations résultant d'une promesse unilatérale d'achat et « surtout de ne pas régler à titre privilégié, sinon prioritaire, les quirataires qui avaient pourtant levé leur option après le jugement déclaratif »<sup>364</sup> sous prétexte de faire l'objet d'une procédure collective.

L'arrêt de la Cour de Cassation du 3 mai 2011<sup>365</sup> est pertinent dans la mesure où il illustre parfaitement le contentieux qu'il peut exister entre le droit maritime et le domaine des procédures collectives. D'une part, la chambre commerciale rappelle la règle selon laquelle les quirataires bénéficiaires ont un droit de créance (du prix de vente) résultant de l'obligation de rachat par la société de financement débitrice jusqu'à la levée d'option. Partant du postulat qu'elle a exprimé son consentement définitif à la conclusion de la promesse unilatérale d'achat, la Cour a retenu que sa rétractation était *inefficace* et que le contrat était alors formé à la levée d'option.<sup>366</sup> Autrement dit, « c'est la levée de l'option qui déclenche la formation de la vente ou plus exactement, en l'occurrence, la formation de l'achat. »<sup>367</sup>

D'autre part, la complexité de cette affaire a résidé dans la détermination du fait générateur de la créance au profit des bénéficiaires. Dès lors, la question de la nature, antérieure ou postérieure à la procédure collective, de la créance de prix des bénéficiaires s'est posée. Curieusement, selon les hauts magistrats, la créance résultant de l'obligation de

---

<sup>363</sup> Nouvel article 1124 du Code civil : « La promesse unilatérale est le contrat par lequel une partie, le promettant, accorde à l'autre, le bénéficiaire, le droit d'opter pour la conclusion d'un contrat dont les éléments essentiels sont déterminés, et pour la formation duquel ne manque que le consentement du bénéficiaire.

*La révocation de la promesse pendant le temps laissé au bénéficiaire pour opter n'empêche pas la formation du contrat promis. Le contrat conclu en violation de la promesse unilatérale avec un tiers qui en connaissait l'existence est nul ».*

<sup>364</sup> Cass. Com. 3 mai 2011, navires *Clipper II*, *Viking V et VI*, n° 10. 18031, *DMF* 2012, p. 41, obs. Ph. -Delebecque.

<sup>365</sup> *Ibidem*

<sup>366</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 59.

<sup>367</sup> Cass. Com. 3 mai 2011, navires *Clipper II*, *Viking V et VI*, n° 10. 18031, *DMF* 2012, p.44, obs. Ph. -Delebecque.

rachat de quirats est considérée comme privilégiée alors qu'au regard de l'article L. 622-17 du Code de commerce, les créances postérieures sont privilégiées uniquement si elles sont nées pour les besoins du déroulement de la procédure.

#### SECTION 4 : L'HYPOTHÈQUE DU NAVIRE OU LA « SOURCE PÉRENNE DE L'ARMATEUR »<sup>368</sup>

**165.** Au Moyen-Âge, la conscience de la valeur considérable des navires était déjà manifeste si bien que l'assimilation des navires aux biens immeubles paraissait incontournable. Ainsi, il a fallu opérer la transposition de la sûreté réelle immobilière au domaine maritime. Cette transposition fut laborieuse et souffrait quelques méandres résultant de l'insuccès des lois de 1874<sup>369</sup> et de 1885. Toutefois, l'application du régime juridique des biens immobiliers aux navires a permis la reconnaissance d'une hypothèque mobilière conférant au créancier un véritable droit de suite sur les biens grevés.<sup>370</sup> Cependant, sous l'empire de l'ancienne Loi du 10 juillet 1885<sup>371</sup>, l'hypothèque était restreinte aux besoins de l'armement et aux frais nécessités par l'expédition maritime.

Mais depuis la Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, l'hypothèque maritime a connu une innovation en ce sens qu'elle pouvait être désormais conclue expressément pour la construction d'un navire.<sup>372</sup>

**166.** Comme le précisait l'ancien article 32 de la loi du 3 janvier 1967<sup>373</sup>, les privilèges maritimes sont des créances qui priment sur « toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci » mais l'hypothèque maritime est une garantie conventionnelle qui a la particularité de financer les armements maritimes, la construction des navires, voire même leur acquisition.

Vecteur efficace dans le processus de financement de la construction ou de la vente

---

<sup>368</sup> K. Gilleau, *Le crédit tiré du navire*, thèse, préface A. Vialard, Presses universitaires d'Aix-Marseille 2010, collection CDMT, n° 291

<sup>369</sup> Loi du 10 décembre 1874 ayant pour objet de rendre les navires susceptibles d'hypothèques, *JORF* 11 décembre 1874, p. 8473.

<sup>370</sup> Voir 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 13 décembre 1974 organisée par l'AFDM et le Crédit Naval – CMAF, tome 2, p. 5 et s. Du Pontavice souligne que la pratique hypothécaire mobilière à Rome ou dans l'ancien droit français était désavouée aux motifs que le navire était exposé à de nombreux dangers et que des difficultés, qui présidaient à la vente, survenaient à cause du défaut de publicité ; ce faisant la rapidité des affaires commerciales était aussi inefficace.

<sup>371</sup> Art. 3, al. 2 de la Loi du 10 juillet 1885 Hypothèques Maritimes, *JORF* 11 juillet 1885 p. 3578

Dans son étude consacrée à l'évolution de l'hypothèque maritime, E. du Pontavice a relevé que la loi du 10 juillet 1885 fut un échec. En analysant les raisons de cet insuccès, l'auteur considère que la cause essentielle de l'échec de la loi est d'ordre psychologique. Il affirme ainsi : « jusqu'à la seconde guerre mondiale, il me semble que le crédit hypothécaire maritime a peu réussi pour une raison essentiellement psychologique : dans les grandes dynasties d'armateurs, il paraissait aussi « déshonorant » d'hypothéquer son château ou sa villa, alors qu'en Angleterre le goût du risque d'une part et un moindre attachement à la propriété d'autre part ont permis au mortgage de poursuivre une carrière très efficace » (E. Du Pontavice, *opt.cit.*, p. 42 et s.).

<sup>372</sup> Ancien art. 45 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer ; Voir également art. 245 Code des douanes.

<sup>373</sup> Art. L. 5114-13 du Code des transports.

du navire, l'hypothèque était régie par les dispositions<sup>374</sup> de la l'ancienne loi du 3 janvier 1967 conformes à la Convention internationale de Bruxelles pour l'unification des règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes du 10 avril 1926<sup>375</sup>. Également, le Code des douanes fixe d'autres prérogatives en termes de constitution, de publicité ou encore d'effets de l'hypothèque.<sup>376</sup> Comme il a été souligné, l'hypothèque maritime est d'une importance considérable en matière de crédit à l'investissement. Le rattachement des techniques de garantie directes ou indirectes à l'hypothèque maritime parvient au renforcement de la sûreté réelle. Ainsi, l'on observe une articulation cohérente entre l'hypothèque et des techniques purement maritimes telles que la délégation de fret ou la délégation du contrat d'affrètement. De toute évidence, on assiste « à un retour en force du crédit personnel de l'armateur associé au crédit réel. »<sup>377</sup>

**167.** Par exemple, une clause de délégation peut valablement compléter la convention d'hypothèque si bien que le créancier se verra attribuer le fret produit par l'exploitation du navire. En effet, dans le cadre des charte-parties relatives aux affrètements à temps ou au voyage, les loyers perçus par les armateurs et dus par les chargeurs-négociants seront délégués aux créanciers. Ce schéma suppose que l'armateur frète son navire, à temps ou au voyage, à l'affrèteur qui versera directement au créancier hypothécaire les loyers dus en vertu de la charte-partie. Cette convention établie donc entre l'armateur-fréteur (délégant), l'armateur-affrèteur (délégué) et le créancier hypothécaire (délégataire) est valable dans la mesure où cette garantie fait l'objet d'un écrit et de la publicité réglementaire au sens de l'article L. 5114-3 du Code des transports. En outre, la dévolution de l'indemnité d'assurance au créancier hypothécaire rassure les professionnels du crédit.

**168.** L'hypothèque maritime, en tant que sûreté réelle, mobilière et spéciale, a le mérite de combiner deux qualités : la première est de préserver le crédit du constituant en raison du principe de spécialité de la créance qu'elle garantit et de l'assiette qui la constitue ; en second lieu la publicité à laquelle son régime la soumet est efficace et permet de protéger les contractants et les tiers.

Dès lors, la reconnaissance de l'hypothèque maritime par son inscription sera traitée (**Paragraphe 2**) de sorte que l'on puisse entrevoir les rapports entre le créancier hypothécaire et le constituant ou encore, la relation entre le tiers acquéreur et le créancier hypothécaire dans le processus de vente. En outre, cerner les effets de l'hypothèque maritime (**Paragraphe 3**) permettra de mieux appréhender ce mécanisme fort complexe, dont il serait peut-être temps de réformer (**Paragraphe 4**). Cela étant, une présentation de cette institution (**Paragraphe 1**) s'impose.

---

<sup>374</sup> Anciens art. 43 à 57 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

<sup>375</sup> La Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 était appelée à être remplacée par la Convention de Genève du 7 mai 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes dont la ratification n'est pas parvenue.

<sup>376</sup> Article L. 5114-6 Code transports renvoyant aux articles 241 à 254 du Code des Douanes ; Voir également, Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes, *JO* du 11 mai 2017.

<sup>377</sup> K. Gilleau, *Le crédit tiré du navire*, thèse, préface A. Vialard, Presses universitaires d'Aix-Marseille 2010, collection CDMT, n° 291.

Paragraphe 1 : Présentation de l'hypothèque maritime

**169.** L'hypothèque est une « *sûreté 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) ».*<sup>378</sup> Cette définition visant les biens immeubles, au regard de l'article 2393 du Code civil, a été transposée en matière maritime ; ce qui corrobore une fois de plus les nombreux emprunts au droit immobilier transposés à la nature mobilière du navire, sur lequel la sûreté est grevée. Toutefois, l'hypothèque maritime conserve sa fonction de sûreté conventionnelle en ce sens qu'elle porte sur un bien défini dans le patrimoine du débiteur. En revanche, l'hypothèque maritime conduit à une sorte de dérogation au droit commun de l'hypothèque qui en principe est réservée aux biens immeubles. Par ailleurs, tandis que l'hypothèque de droit commun peut aussi bien prendre une forme conventionnelle, légale que judiciaire, l'hypothèque maritime résulte exclusivement d'une convention.

**170.** L'hypothèque maritime, en tant que garantie conventionnelle, est établie sous seing privé ; à la différence du régime applicable en matière foncière, l'acte authentique ou notarié n'est nullement requis. L'hypothèque ne peut être que conventionnelle et résulte donc d'un contrat passé entre les parties créancière et débitrice, ce qui exclut la possibilité d'inscrire sur les navires et autres bâtiments de mer l'hypothèque légale.<sup>379</sup>

L'écrit est requis *ad validatem* : le contrat d'hypothèque doit, à peine de nullité, être constitué par écrit.<sup>380</sup> Il peut être établi soit par acte notarié soit par acte sous seing privé.

Par la suite, le créancier requérant « *présente à la conservation des hypothèques maritimes, soit un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, qui reste déposé s'il est sous seing privé ou reçu en brevet, soit une copie authentique, s'il en existe une minute.* »<sup>381</sup>.

**171.** Au regard du droit maritime, elle demeure une institution *sui generis* très efficace au motif que « *ce mode de garantie est particulièrement recherché par les professionnels du monde maritime pour assurer le financement des outils d'exploitation de l'entreprise maritime. En effet, les coûts très élevés induits par celle-ci nécessitent le recours à une sûreté suffisamment efficace pour garantir des prêts importants sans ruiner inutilement le crédit du constituant. Or, il s'avère que le navire représente le plus souvent un bien de grande valeur qui occupe une place de choix dans le patrimoine de l'armateur. La constitution d'une hypothèque sur un tel bien peut générer alors une source importante de crédit.* »<sup>382</sup>

La difficulté de l'hypothèque repose sur le fait que le navire est un bien meuble ne suscitant pas l'immobilisation permanente. En revanche, le créancier hypothécaire pourra toujours exercer son droit de suite et pourra saisir le navire comme le dispose l'article 2461 du Code Civil : « *Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrits sur un immeuble, le suivent en quelques mains qu'il passe, pour être payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions* ». En effet, le

<sup>378</sup> G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Association H. Capitant, PUF, 8<sup>ème</sup> édition, 2007, p. 462.

<sup>379</sup> B. Hell- Fallon & A.- M. Simon, *Droit civil, Dalloz 2003*, 7<sup>ème</sup> édition, p. 394.

<sup>380</sup> Art. L. 5114-1 Code des transports.

<sup>381</sup> Art. 12 Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes.

<sup>382</sup> K. Gilleau, *Le crédit tiré du navire*, thèse, préface A. Vialard, Presses universitaires d'Aix-Marseille 2010, collection CDMT, n° 292.

droit de suite est un droit réel opposable à tous, et notamment à tout acquéreur, peu important sa bonne ou mauvaise foi.<sup>383</sup> En tout état de cause, l'hypothèque maritime est une sûreté réelle et sa publicité est organisée afin de connaître l'étendue des droits réels du constituant sur le navire.

**172.** Également, l'acquéreur est donc susceptible de connaître la situation du navire de par la publicité de l'hypothèque, à défaut de laquelle elle lui sera inopposable. Le tiers acquéreur peut éteindre l'hypothèque par le mécanisme de la purge. Ainsi, les navires font l'objet de cette garantie conventionnelle en ce sens que l'ancien article 43 de la loi maritime prévoyait que « *les navires et autres bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles. L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit* ». <sup>384</sup> Au surplus, le navire doit être francisé et battre pavillon français, c'est une condition de fond pour qu'il soit assujéti à l'hypothèque.

**173.** Un navire en construction peut aussi faire l'objet de cette assiette car cela permettrait de garantir les avances de paiements effectuées au profit du chantier naval ou de cautionner le prêt consenti au futur propriétaire ou encore le prêt octroyé par les établissements bancaires au constructeur.

**174.** Enfin, l'hypothèque ne peut être constituée que par son propriétaire ou son mandataire muni de pouvoirs spéciaux<sup>385</sup> dont une procuration sera établie sous seing-privé. Le titulaire du droit à hypothéquer, soit le constituant, peut être le propriétaire du navire mais aussi le copropriétaire.<sup>386</sup> Comme il a été auparavant souligné, chaque quirataire<sup>387</sup> peut hypothéquer sa part et le gérant peut également procéder à cette garantie conventionnelle à la suite d'une décision prise à la majorité des copropriétaires dont leurs parts représentent plus des trois quarts de la valeur du navire.<sup>388</sup> En somme, les conditions de fond et de forme sont diverses mais essentielles pour favoriser le créancier hypothécaire et rendre la sûreté opposable aux tiers.

**175.** L'opposabilité de l'hypothèque sera conditionnée à l'inscription sur le registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques maritimes dans la circonscription duquel le navire est inscrit ou est en construction. Comme chaque navire est muni d'une fiche matricule, toutes les sûretés qui le grevent y sont mentionnées <sup>389</sup>. En vue de l'inscription de l'hypothèque, aucun délai n'est imparti au créancier.

---

<sup>383</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 6 novembre 2002, *Defrénois* 2003, 1618, obs. Théry.

<sup>384</sup> Art. 241 Code des douanes.

<sup>385</sup> Art. 242 Code des douanes ; Ancien art. 44 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (Abrogé par Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016).

<sup>386</sup> Art. 243 Code des douanes ; art. L. 5114-44 code des transports ; Ancien art. 24 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (Codifié par ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010).

<sup>387</sup> Notion *sui generis* : copropriétaire d'un navire appartenant à un groupement de quirataires érigé comme une société commerciale avec des règles de responsabilité qui régissent la limitation de responsabilité des copropriétaires en proportion de leurs « quirats ». Autrefois, le *quirat* était utilisé comme unité de compte en orfèvrerie et joaillerie. Voir en ce sens, jurisprudence de référence CA Rennes, 28 mai 1969, *DMF* 1969, p.84 sur la « détermination de la qualité de quirataire. »

<sup>388</sup> Art. L. 5114-44 et Art. L. 5114-34 Code des transports ; Art. 243 Code des douanes.

<sup>389</sup> J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, p. 417 et s.

Sans effet perpétuel, l'inscription hypothécaire doit être renouvelée tous les dix ans à compter du jour de sa date.

Un navire grevé de sûretés constituées à l'étranger peut être francisé mais son hypothèque doit figurer sur le registre du futur port d'attache français.

Les sûretés demeurent valables à condition qu'elles soient publiées en conformité avec la loi du pavillon ou le lieu de construction ; elles doivent être portées à la connaissance du futur propriétaire avant l'acte de transfert de propriété et faire l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.

Paragraphe 2 : Validité de l'hypothèque maritime par son inscription

**176.** Pour qu'elle soit valable, la constitution de l'hypothèque maritime doit résider dans le respect des conditions de fond **(A)** et du formalisme imposé **(B)** par le système de publicité.

#### **A.** Conditions de fond

*In limine*, les conditions de fond sont diverses mais, certaines relatives au processus de vente du navire, doivent être examinés. Ainsi, la personne du constituant **(1)** et la reconnaissance de la soumission de l'hypothèque maritime à la loi du pavillon **(2)** seront examinées.

##### 1) La personne du constituant

**177.** En premier lieu, le constituant est le débiteur de la créance garantie.

La capacité d'hypothéquer suppose de surcroît la capacité d'aliéner du constituant <sup>390</sup>.

À l'instar des règles de droit commun stipulant que le débiteur ne peut consentir d'hypothèque que sur un bien ou un droit réel immobilier dont il est lui-même titulaire<sup>391</sup>, le constituant doit être le propriétaire du navire donné en garantie.

Si le droit du constituant venait à disparaître par la résolution de son titre, les droits du créancier hypothécaire seraient maintenus dès lors que ce dernier a contracté avec celui dont le nom figurait sur « *le registre spécial tenu par l'administration des douanes et droits indirects dans la circonscription où le navire est en construction ou dans laquelle le navire est inscrit, s'il est déjà pourvu d'un acte de francisation* ». <sup>392</sup> À ce propos, l'article 13 du Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes précise bien que : « *La mention de l'inscription d'hypothèque est portée sur la fiche matricule du navire mentionnée à l'article L. 5114-3 du code des transports. La conservation des hypothèques maritimes remet au demandeur l'un des trois bordereaux, au pied duquel elle certifie avoir fait l'inscription au registre spécial prévu à l'article 19 du présent décret, ainsi que la copie authentique du titre, s'il en existe minute.* »

---

<sup>390</sup> Art. 2413 Code civil : « *Les hypothèques conventionnelles ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les immeubles qu'ils y soumettent* ».

<sup>391</sup> Art. 2413 du Code civil.

<sup>392</sup> Art. 19 Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes.

**178.** En cas de vente du navire et lors de la mutation en douane, le transfert de propriété ne sera opposable aux tiers qu'après son inscription sur la fiche matricule du navire. Une fois le transfert de propriété opéré et dûment inscrit sur la fiche matricule, l'acquéreur pourra constituer l'hypothèque. Néanmoins, jusqu'à cette inscription, l'hypothèque constituée par le vendeur (constituant-cédant) demeura valablement inscrite.<sup>393</sup>

Sur un navire en construction, l'hypothèque sera constituée par celui qui en est le propriétaire. *A priori*, s'il s'agit d'une construction au forfait, le constituant est le chantier naval jusqu'à ce que le transfert de propriété soit réalisé par la recette du navire, sauf convention contraire<sup>394</sup>. En effet, au regard de l'article 245 du Code des douanes, l'hypothèque maritime peut grever les navires en construction. Au demeurant, cette disposition légale est déterminante si bien qu'elle permet le financement de la construction au forfait du navire. Dans ce type de construction, appelé aussi contrat de construction à l'entreprise, l'acquéreur effectue des versements successifs au constructeur, propriétaire jusqu'à l'achèvement du navire. Par conséquent, c'est l'armateur-acquéreur qui inscrira une hypothèque sur le navire, objet de sa commande<sup>395</sup>. Dans le cas, beaucoup moins fréquent, d'une construction à l'économie, l'armateur sera plutôt le constituant.

**179.** Au regard de l'article 16 du Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes, certaines formalités doivent être remplies par le propriétaire du navire, ayant été hypothéqué pendant sa construction. En vue de la francisation, le propriétaire du navire est tenu de joindre « *aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat constatant qu'il n'y a aucune.* » Lorsque le constituant est une personne morale, la constitution de l'hypothèque maritime doit entrer dans son objet ; à défaut de laquelle elle serait frappée de nullité. Si toutefois, la société s'avère être fictive, l'hypothèque reste valable et opposable à tout créancier hypothécaire à condition que la *fictivité* ne soit pas encore déclarée, sous réserve de toute fraude.

Dans l'affaire du navire *Krovrov*, la Cour de cassation du 22 juin 1999<sup>396</sup> considéra qu'« *une société fictive est une société nulle et non existante et la nullité opère sans rétroactivité, de sorte que la sûreté réelle consentie par la société fictive avant que sa fictivité ne soit déclarée demeure valable et opposable aux créanciers hypothécaires, en l'absence de fraude, non établie en l'espèce.* »

Sans contester la *fictivité* de la société, constituante de l'hypothèque litigieuse, la Cour fait toutefois application des dispositions de l'article 1844-15 du Code civil, desquelles il résulte que la nullité d'une société opère sans rétroactivité, fût-elle une société nulle, elle demeure *non inexistante*. Selon le Professeur Bonassies, le véritable fondement de cet arrêt résiderait dans l'idée que l'hypothèque pèse d'abord sur le navire : « *Régulièrement inscrite sur le registre du navire, et donc connue de tous ceux qui sont concernés par l'exploitation dudit navire, elle confère à celui qui*

<sup>393</sup> Ph. Delebecque, *Jcl Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n°18.

<sup>394</sup> Art. L. 5113-3 Code des Transports ; Ancien Art. 6 Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (Abrogé).

<sup>395</sup> O. Cachard, *Répertoire Droit International Dalloz*, Privilèges et hypothèques maritimes, décembre 2017, actualisation mai 2017, n° 19.

<sup>396</sup> Cass. Com. 22 juin 1999, navire *Krovrov*, *DMF* 2000, rapp. M. le conseiller référendaire Rémercy, p. 535 ; note P. Bonassies, p.541 ; *Recueil Dalloz* 2000, p. 234, obs. J.-C. Hallouin « *Opposabilité d'une hypothèque aux créanciers d'une société fictive* ».

en est le propriétaire un droit opposable à tous, et ce quels que soient les vices entachant la personnalité de l'armateur l'ayant constituée.<sup>397</sup> »

## 2) Reconnaissance de la soumission de l'hypothèque maritime à la loi du pavillon

**180.** Au sens de l'article 241 du Code des Douanes, les navires et bâtiments de mer<sup>398</sup> doivent être francisés. Outre les navires français, ceux qui sont susceptibles de le devenir après achèvement de leur construction, peuvent être hypothéqués en France. Autrement dit, l'hypothèque consentie pour les bâtiments de mer et navires produit effet à condition qu'elle fasse l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.

À ce titre, un débat s'est instauré au sein de la doctrine eu égard à la condition de nationalité ou plutôt de francisation du navire, objet de la convention d'hypothèque. Selon le Doyen Rodière, si la loi française<sup>399</sup> vise précisément les navires francisés, cette réserve signifie seulement que l' : « *on n'a pas à s'occuper en France d'un acte qui ne donnera lieu à publicité dans les fichiers nationaux.* »<sup>400</sup> En effet, l'intérêt de constituer une hypothèque française sur un navire étranger, alors que son inscription ne serait pas établie, serait absurde ; car si une hypothèque ne peut être inscrite, comment pourrait-elle être opposable aux tiers et alors produire ses effets en cas de défaillance du débiteur ?

**181.** Tout autre est la situation des navires en construction non encore soumis à la procédure de francisation. L'hypothèque sera admise à condition que le futur navire ait fait l'objet d'une déclaration de construction<sup>401</sup> qui l'aura doté d'une fiche matricule<sup>402</sup>, fût-elle provisoire. Néanmoins, cette procédure ne signifie pas pour autant que le navire fasse l'objet d'une francisation, ne serait-ce qu'une francisation provisoire. En tout état de cause, le droit français admet ainsi le principe de constitution d'hypothèque sur un navire construit sur le territoire national.

Au regard de l'ancien article 50 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967, les sûretés conventionnelles, même constituées à l'étranger, grevant un navire étranger faisant l'objet d'une procédure de francisation, produisent effet en France à condition qu'elles soient publiées conformément à la loi du pavillon ou du lieu de construction, qu'elles soient portées à la connaissance de l'acquéreur avant le transfert de propriété et enfin qu'elles fassent l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.<sup>403</sup> Ce texte, repris à l'article 251 du Code des douanes, a le mérite d'édicter l'interdiction de « *toute opération de nature à entraîner la perte de francisation d'un navire grevé d'hypothèque.* » Autrement dit, le texte présume l'hypothèse du

---

<sup>397</sup> *Ibidem*

<sup>398</sup> Le champ d'action de l'hypothèque maritime a été élargi par la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles ; ce texte a vocation à s'appliquer à des engins destinés à être exploités en mer tels que les chalands, remorqueurs, dragues, grues flottantes, pontons et docks flottants. Cf. Ph. Delebecque, *Jcl Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n° 8.

<sup>399</sup> Art. 241 Code des douanes ; ancien art.43 loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (abrogé par L. n° 2016-816 du 20 juin 2016).

<sup>400</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Le navire*, Dalloz, 1980, n° 117.

<sup>401</sup> Art. 11 du Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes.

<sup>402</sup> Art. R. 5114-6 et L. 5114-3 Code des transports.

<sup>403</sup> Art. 251 Code des douanes.

débiteur qui voudrait vendre son navire à un étranger, cette vente compromettrait alors les droits du créancier hypothécaire.

Dans ce cas, l'autorité administrative refuserait de procéder à la radiation de l'inscription du navire sur le registre spécial et la vente serait frappée de nullité. La sanction pénale pourrait être encourue dans la mesure où les droits du créancier hypothécaire seraient menacés par un agissement frauduleux et intentionnel de l'auteur.<sup>404</sup> En revanche, la vente à l'étranger d'un navire hypothéqué est valable à condition que les droits du créancier hypothécaire soient préservés par le transfert de l'hypothèque sur les registres étrangers et le remboursement du créancier par l'acquéreur.

**182.** Par ailleurs, les sûretés conventionnelles consenties à l'étranger sur un navire étranger peuvent être invoquées lors de la répartition du prix de vente du navire en France.

La reconnaissance et la validité de l'hypothèque maritime reposent sur la conformité à la loi du pavillon. Cette loi régit *a priori* les effets de l'hypothèque maritime. Certes, l'exécution des effets de l'hypothèque peut se produire dans n'importe quel pays mais il serait plus rationnel que cette exécution soit soumise à la loi de ce pays.<sup>405</sup>

En matière maritime, rares sont les coïncidences entre la loi de constitution de l'hypothèque et la loi de son exécution en termes d'effets. Dès lors, les créanciers hypothécaires d'un navire étranger devront se soumettre aux règles d'exécution du pays dans lequel la saisie est réclamée. En effet, au regard de la compétence de la *lex fori* ou *lex arresti*, la loi française du lieu de saisie s'applique eu égard au classement des hypothèques et privilèges.<sup>406</sup> Au demeurant, la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926, dans son article Ier, reconnaît ce cas de figure : « *Les hypothèques, mortgages, ou gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant duquel le navire est ressortissant, et inscrits (...), seront considérés comme valables* ». À ce titre, l'attribution d'une nouvelle nationalité au navire n'emporte pas effacement des hypothèques auparavant consenties. C'est pourquoi, l'article 251 du Code des douanes prévoit que les hypothèques consenties par l'acquéreur avant la francisation du navire acheté ou construit à l'étranger sont valables en France si elles sont inscrites sur le registre du futur port d'attache français. Les procédures de publicité et de francisation n'ont pas pour effet d'effacer les sûretés constituées à l'étranger.

En somme, « *la loi du pavillon d'origine détermine l'existence et la nature de la sûreté, tandis que la loi du nouveau pavillon détermine les conditions de son opposabilité par la publicité.* »<sup>407</sup>

## B. Conditions de forme

**183.** L'inscription de l'hypothèque maritime est un acte solennel en ce sens que son opposabilité aux tiers est subordonnée à son inscription et à sa publicité. Cela étant, la date de sa constitution paraît un élément considérable en matière de procédures collectives.

---

<sup>404</sup> Art. 314-1 et art. 314-10 du Code pénal.

<sup>405</sup> CA Rennes 6 février 1962, *DMF* 1962, p. 475.

<sup>406</sup> Voir en ce sens TGI de la Rochelle, 14 septembre 2010, navire *OMG Gatchina* N° 10/ 048, *DMF* 2011, p. 45, obs. Ph. Delebecque « Quelle est la loi applicable aux privilèges et aux hypothèques maritimes ».

<sup>407</sup> O. Cachard, *Répertoire Droit International Dalloz*, Privilèges et hypothèques maritimes, décembre 2017, actualisation mai 2017, n° 25.

Au regard des nullités de la période suspecte<sup>408</sup>, seule la date de constitution de l'hypothèque importe et non la date d'inscription permettant seulement la publicité de la sûreté. Comme le rappelle le Professeur Delebecque, l'hypothèque est « *juridiquement formée au jour de l'acte constitutif, ..., pour apprécier la validité de la sûreté au regard de l'article L. 632-1, 6° du Code de Commerce* »<sup>409</sup>. Dans la même lignée, J.-P Rémerly soulignait dans son analyse, eu égard à l'affaire du navire *Razouleur III*, que : *C'est la date de constitution de la sûreté qui est prise en considération et non celle de la publicité nécessaire pour la rendre opposable aux tiers. C'est, en effet, la modification des rapports entre le débiteur-constituant et son créancier, qui cherche à s'assurer une situation qu'il n'avait pas auparavant, qui expose ce dernier, compte tenu de l'objectif légal, à annulation et non le fait de rendre la sûreté déjà existante opposable aux tiers. C'est donc seulement si la date de l'acte constitutif de la sûreté est postérieure à celle de la cessation des paiements que la nullité serait prononcée de droit, alors que, sauf annulation facultative, il reste possible d'inscrire pendant la période suspecte une sûreté valablement consentie avant.* »<sup>410</sup>

**184.** L'hypothèque maritime devient opposable aux tiers à partir du moment où elle est publiée. Selon l'article 19 du Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes, l'hypothèque est rendue publique dans la mesure où l'administration des douanes procède à son inscription sur le registre spécial. Plus précisément, les conservations des hypothèques sont dévolues à l'administration des douanes, chargée d'autre part de la tenue des fichiers d'inscription des navires. Le caractère « public » résulte de l'inscription de la sûreté sur le registre spécial, tenu par le conservateur des hypothèques maritimes, dans la circonscription duquel le navire est en construction ou dans laquelle le navire francisé est inscrit. Ainsi, la publicité est double puisque l'hypothèque est inscrite sur le registre spécial tenu par le conservateur, et mentionnée sur la fiche matricule du navire. Dès lors, l'état hypothécaire du navire peut être porté à la connaissance de tout tiers intéressé <sup>411</sup>.

---

<sup>408</sup> En droit des procédures collectives, la période suspecte remet en cause tout acte passé par une société en état de cessation de paiements. Le point de départ correspond à la date de cessation de paiements et plus particulièrement à la date de jugement ouvrant la procédure collective.

Art. L. 621-107 Code de commerce :

« I. - Sont nuls, lorsqu'ils auront été faits par le débiteur depuis la date de cessation des paiements, les actes suivants :

1° Tous les actes à titre gratuit translatifs de propriété mobilière ou immobilière ;

2° Tout contrat commutatif dans lequel les obligations du débiteur excèdent notablement celles de l'autre partie ;

3° Tout paiement, quel qu'en ait été le mode, pour dettes non échues au jour du paiement ;

4° Tout paiement pour dettes échues, fait autrement qu'en espèces, effets de commerce, virements, bordereaux de cession visés par la loi n° 81-1 du 2 janvier 1981 facilitant le crédit aux entreprises ou tout autre mode de paiement communément admis dans les relations d'affaires ;

5° Tout dépôt et toute consignation de sommes effectués en application de l'article 2075-1 du code civil, à défaut d'une décision de justice ayant acquis force de chose jugée ;

6° Toute hypothèque conventionnelle, toute hypothèque judiciaire ainsi que l'hypothèque légale des époux et tout droit de nantissement constitué sur les biens du débiteur pour dettes antérieurement contractées ;

7° Toute mesure conservatoire, à moins que l'inscription ou l'acte de saisie ne soit antérieur à la date de cessation de paiement.

II. - Le tribunal peut, en outre, annuler les actes à titre gratuit visés au 1° du I faits dans les six mois précédant la date de cessation des paiements. »

<sup>409</sup> Ph. Delebecque, *Jcl Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n° 20.

<sup>410</sup> Cass. Com 18 février 2003 : *Juris-Data* n° 2003-017886, navire *Razouleur III*, *DMF* 2003, p. 372, note J.-P. Rémerly.

<sup>411</sup> Voir en ce sens, Cass. Crim. 17 mai 2006, navire *Aldona*, *DMF* 2006, p.710, note Rémerly : Sur la falsification d'un état hypothécaire et sur la commission du délit de faux et d'usage de faux perpétrée par le dirigeant de la société propriétaire du navire saisi ; le document attestant de l'état hypothécaire du navire faisait défaut par la dissimulation de deux inscriptions.

**185.** Au demeurant, un « tableau sommaire » des inscriptions hypothécaires mis à jour doit se trouver à bord auquel cas tout tiers intéressé peut avoir connaissance de l'état hypothécaire du navire avant son appareillage. Il s'agit d'une publicité « volante »<sup>412</sup> consistant à informer tous les créanciers (fournisseurs ou réparateurs) dont la créance pourrait naître lors du voyage. Aucun délai n'est imparti au créancier hypothécaire en vue de l'inscription. Néanmoins, comme l'opposabilité de l'hypothèque aux tiers est subordonnée à la publicité, le créancier aurait intérêt à ce que l'inscription intervienne aussitôt après l'acte de constitution. À l'instar de l'inscription d'hypothèque immobilière, l'inscription de l'hypothèque maritime ne produit aucun effet dans la mesure où certains événements peuvent altérer sa régularité comme le décès du propriétaire du navire suivi de l'acceptation de sa succession par ses héritiers, la liquidation judiciaire ou mise en redressement, la mutation en douane au nom d'un autre propriétaire ou encore la transcription de procès-verbal de saisie.<sup>413</sup>

**186.** La vente du navire serait frappée de nullité pour dol et le vendeur engagerait sa responsabilité dans la mesure où celui-ci déclarerait que son bien n'est pas grevé d'hypothèque, contrairement à la réalité.

En ce sens, dans l'affaire du navire *Rolander*<sup>414</sup>, le pourvoi en cassation reprochait aux juges fond de ne pas avoir prononcé l'exception de nullité de la vente alors qu'il était question du caractère dolosif du comportement du vendeur. Plus précisément et au regard du certificat produit par le conservateur des hypothèques maritimes, le navire était grevé d'une hypothèque. Or, dans l'acte de vente établi cinq ans plus tard, le vendeur avait fait fi de mentionner la sûreté en déclarant qu'il n'existait aucune inscription hypothécaire sur le navire. Toutefois, la Cour de cassation du 7 janvier 2003<sup>415</sup> a retenu la résiliation de la vente en raison de l'impossibilité pour l'acquéreur d'obtenir la mutation en douane régulière de la propriété du navire. L'arrêt retient que la vente doit être résolue pour manquement du vendeur à son obligation de garantir à l'acheteur la possession paisible de la chose vendue et non pour dol du vendeur.

Enfin, en l'absence de jugement passé en force de chose jugée, le conservateur des hypothèques maritimes ne peut procéder à la radiation totale ou partielle de l'hypothèque inscrite que sur « *le dépôt de l'acte authentique ou sous seing privé, par lequel le créancier, ou son cessionnaire justifiant de ses droits, consent à cette radiation.* »<sup>416</sup> Cette radiation s'opérera séance tenante.

### Paragraphe 3 : Effets de l'hypothèque

**187.** L'originalité de l'hypothèque se manifeste dans la détermination de son assiette. Les effets résultant de cette institution *sui generis* confèrent aux créanciers hypothécaires un droit de suite et un droit de préférence. En effet, le créancier titulaire de l'hypothèque

<sup>412</sup> Ph. Delebecque, *Jcl Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n° 31.

<sup>413</sup> Ph. Delebecque, *Rép. Com. Dalloz*, Hypothèque et privilèges maritimes, février 2005, actualisation octobre 2010 n° 68.

<sup>414</sup> Cass. Com. 7 janvier 2003, n° 00-16.890.

<sup>415</sup> *Idem*

<sup>416</sup> Art. 21 Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes.

maritime, valablement constituée et régulièrement inscrite, dispose de ces prérogatives considérables : le droit de faire vendre le navire objet de la garantie, le droit de se faire payer avantagement sur le produit de la vente et le droit de suivre le bien auprès des tiers acquéreurs.

Avant d'aborder ces droits **(B)** auxquels le créancier hypothécaire peut prétendre, il est préférable d'en déterminer l'assiette **(A)** tout en précisant les éléments qui la constituent.

#### A. Assiette de l'hypothèque maritime

**188.** L'assiette porte sur la totalité du navire, tous les accessoires y compris les machines, appareils et agrès ou une part indivise de celui-ci<sup>417</sup>, *i.e.* tous les éléments indispensables à la direction, à la propulsion et de surcroît à la navigabilité du bâtiment.

Également, tout élément venant s'incorporer au navire après constitution de la sûreté, s'intègre dans l'assiette de l'hypothèque.<sup>418</sup> En revanche, l'assiette ne s'étend pas au fret. *A contrario*, les privilèges maritimes portent sur le fret du voyage pendant lequel la créance privilégiée est née.<sup>419</sup>

**189.** La coexistence entre les sûretés de droit commun et de l'hypothèque maritime ayant pour assiette le navire, ses accessoires et ses améliorations, a soulevé certaines difficultés. Autrement dit, la combinaison des sûretés a suscité une complexification dans la détermination de l'assiette de l'hypothèque maritime. Certes, elle comprend les équipements nécessaires à la navigation, mais aussi elle peut s'étendre aux nouveaux équipements ayant été installés tout au long de l'exploitation du navire, et sur lesquels des fournisseurs auront pris une sûreté.

**190.** L'hypothèque n'est pas nécessairement la priorité puisqu'elle risque d'entrer en conflit avec une réserve de propriété ou encore un nantissement. Une problématique relative au matériel incorporé au navire s'est manifestée lorsqu'il s'agissait de savoir qui du créancier hypothécaire ou du créancier nanti l'emportait.

Au regard de l'article L. 525-9 du Code de commerce, le privilège du créancier nanti s'exerce par préférence à toutes les créances hypothécaires et autres privilèges, tandis que le droit maritime précise que l'hypothèque maritime prime tous les privilèges de droit commun<sup>420</sup>, à l'exception des privilèges maritimes. *A priori*, le nantissement est opposable au créancier hypothécaire à condition qu'il en soit notifié. Cette signification doit, à peine de nullité, être faite dans les deux mois de la conclusion du nantissement.

Toutefois, la Cour de Cassation en date du 1er Juin 1970 considéra que le matériel d'équipement était intégré dans l'assiette de l'hypothèque, dès lors qu'il était incorporé au

---

<sup>417</sup> Art. 244 Code des douanes ; ancien art. 46 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

<sup>418</sup> Ph. Delebecque, *Jcl Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n° 54.

<sup>419</sup> Ph. Delebecque, *Rép. Com. Dalloz, Hypothèque et privilèges maritimes*, février 2005, actualisation octobre 2010, n° 161.

<sup>420</sup> Art. L. 5114-14 Code des transports.

navire<sup>421</sup>. En l'espèce, suite à la constitution de l'hypothèque du chalutier l'« *Heureux* », le propriétaire avait fait l'acquisition à crédit d'un générateur d'eau douce. Par la suite, le vendeur avait inscrit un nantissement sur ce matériel professionnel selon les conditions prévues par la loi n° 51-59 du 18 janvier 1951 relative au nantissement de l'outillage et du matériel d'équipement, laquelle excluait de son champ d'application les navires de mer et les éléments incorporés comme le souligne à présent l'article L. 525-18, 2° du Code Commerce. Par conséquent et selon la Cour, le matériel incorporé ne peut faire l'objet d'un gage si bien que le nantissement devient inopposable au créancier hypothécaire :

« Vu l'article 19, 2° de la loi du 18 janvier 1951, ;

*Attendu qu'il résulte de ce texte que l'emprunteur ne peut donner en nantissement à son prêteur ni l'outillage ni le matériel d'équipement, acquis à crédit, qu'il incorpore à un bâtiment de mer ; ... »*

**191.** Cette solution dégagée par la Cour de cassation en vertu de la théorie de l'accessoire, a été vivement critiquée au motif qu'elle n'incitait pas l'armateur à effectuer des améliorations sur le navire, synonymes de crédit supplémentaire. En somme, il serait plus judicieux pour l'armateur, en vue d'améliorer l'équipement du navire, d'avoir recours à la technique du crédit-bail ou d'accepter une clause de réserve de propriété. Il a été jugé qu'une telle clause était opposable au créancier hypothécaire dans la mesure où celui-ci pourrait se retrouver exposé à la revendication d'un fournisseur invoquant la clause de propriété, faisant valoir que l'équipement, objet de la clause de réserve, demeurait la propriété d'un tiers et n'était pas « *juridiquement de nature à entrer dans le champ de l'hypothèque.* »<sup>422</sup>

**192.** Par ailleurs, l'assiette de l'hypothèque peut faire l'objet d'une transformation. Depuis la réforme de 1967, la subrogation réelle produit tous ses effets en ce sens que l'assiette de l'hypothèque maritime porte sur certaines indemnités allouées au propriétaire du navire. En effet, l'article 47 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 dispose que :

« Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogées au bâtiment et à ses accessoires :

- Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment*<sup>423</sup> ;
- Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment*
- 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*<sup>424</sup> *ou l'avarie du bâtiment hypothéqué ;*
- Les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment. Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.* »

Concernant les indemnités de sauvetage et d'assistance, il convient de rappeler que l'assiette porte sur la totalité du navire mais ne s'étend pas au fret qu'il rapporte. Tout de

---

<sup>421</sup> J. Calais-Auloy, « Le conflit entre l'hypothèque maritime et le nantissement du matériel », *DMF* 1971, p.131 ; Cass. Com. 1<sup>er</sup> juin 1970, n°68-13.620, navire l'*Heureux*, *D.* 1970. 681. note Rodière.

<sup>422</sup> Cass. Com., 15 mars 1994, n° 91-14.374, *JCP G.* 1994, II, 22277, note par Larroumet ; *RTD Com.* 1994, p. 790, A. Martin-Serf ; *Recueil Dalloz.* 1996, p. 219, F. Pérochon.

<sup>423</sup> Voir en ce sens Cass. Com. 24 avril 2007 ; Ph. Delebecque, *Répertoire Droit commercial* février 2005, actualisation octobre 2010, Hypothèque et privilèges maritimes, n° 84.

<sup>424</sup> Pour un exemple, voir l'affaire *The Atlantik Confidence – Aspen Underwriting Ltd & ors v. Kairos Shipping Ltd & others*, 27 juillet 2017, *Queen's Bench Division, Commercial Court, Lloyd's Law reports*, p. 295 [2017], EWHC 1904 (comm), *DMF* juin 2018, p. 547 : fraude à l'assurance, action contre la banque, créancier hypothécaire, ayant reçu l'indemnité après la dissimulation de l'acte de sabotage en naufrage organisée par les armateurs assurés.

même, la valeur de la cargaison sauvée sera prise en compte dans le calcul des indemnités de sauvetage et d'assistance. En outre, en cas de perte ou d'avarie affectant le navire, les droits du créancier hypothécaire sont reportés sur les indemnités assurance-corps. Toutefois, il lui est préférable de se manifester auprès de l'assureur, dès la réalisation d'un sinistre ou même dès la constitution de la sûreté. En effet, l'assureur peut ignorer l'existence du créancier hypothécaire et payer directement les indemnités à l'assuré (propriétaire du navire) dans la mesure où la loi l'autorise<sup>425</sup>. Ces paiements sont reconnus valables et établis de bonne foi par l'assureur, fussent-ils effectués avant l'opposition du créancier hypothécaire.<sup>426</sup>

**193.** Pour autant, le droit de préférence du créancier bénéficiaire de l'hypothèque maritime ne se reporte pas sur le montant de la prime de démolition octroyée au profit du propriétaire du navire hypothéqué. Selon la jurisprudence<sup>427</sup>, la cessation définitive de l'activité d'un navire de pêche par l'opération de démolition ne s'analyse pas, en l'absence de tout transfert de propriété, en une vente du navire constituant le gage du créancier hypothécaire et de surcroît réalisant la prime attribuée à cette occasion. Dans la mesure où cette prime représente pour partie la valeur du navire détruit et qu'elle est fixée forfaitairement en fonction de la jauge, la prime ne peut ainsi représenter le prix du navire sur lequel s'exerce le droit de préférence du créancier hypothécaire.

Les indemnités ci-dessus citées constituent à la fois le gage des créanciers hypothécaires mais aussi des créanciers privilégiés, lesquels sont prioritaires. En effet, les privilèges maritimes, déterminés par la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 et par l'article L. 5114-8 du Code des transports<sup>428</sup>, priment les hypothèques. En revanche, les hypothèques maritimes priment les privilèges de droit commun.

#### **B.** Le droit de préférence et le droit de suite du créancier hypothécaire

**194.** Le droit de préférence confère au créancier hypothécaire l'avantage d'être payé en priorité sur le prix dégagé de la vente du navire sur lequel sa sûreté est grevée. Les parties pourraient convenir de la remise du navire à la place des versements financiers dus en exécution du contrat d'hypothèque. Toutefois, si cette opération n'est pas prévue au contrat, il s'agirait d'une dation en paiement qui constituerait une opération nulle en application de l'ancien l'article L. 621-107, 4° devenu l'article L. 632-1 du Code de commerce.<sup>429</sup>

**195.** Ce droit s'exerce entre les divers créanciers du débiteur, classés dans l'ordre des dates d'inscriptions. Lorsqu'un même navire ou part de copropriété de navire est grevé de plusieurs hypothèques, le rang des créanciers hypothécaires sera déterminé en fonction de l'ordre de priorité des dates de leur inscription<sup>430</sup>.

---

<sup>425</sup> Comp. Droit terrestre ; art. L. 121-13, al. 2 Code des assurances.

<sup>426</sup> Ph. Delebecque, *Jcl Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n° 58.

<sup>427</sup> Cass. Com. 26 juin 1996, *JCP G*, 1997. I. 3991, n° 24, obs. Ph. Delebecque ; dans le même Cass.Com.25 juin 1996 n° 94-12402, *DMF* 1996, p.991 : l'hypothèque grevant le navire ne peut être reportée sur la prime de désarmement.

<sup>428</sup> Ancien art. 31 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>429</sup> Cass. Com 18 février 2003 : *Juris-Data* n° 2003-017886, navire *Razouleur III*, *DMF* 2003, p. 372, note J.-P. Rémy.

<sup>430</sup> Art. 247 Code des douanes.

La publicité de l'hypothèque garantit au même rang que le capital indiqué comme montant de la dette, deux années d'intérêts échus en sus de l'année courante.<sup>431</sup>

Rappelons que les créanciers hypothécaires sont primés par les créanciers privilégiés de premier rang. En effet, en vertu de l'article L. 5114-13 du Code des transports, les hypothèques maritimes prennent rang après les privilèges de l'article L. 5114-8 du Code des transports. À titre indicatif, les créances privilégiées sont les suivantes :

- *« Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution du prix ;*
- *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 ;*
- *Les créances nées du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et du contrat de travail des autres personnes employées à bord ;*
- *Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;*
- *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 ;*
- *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. »*

**196.** Eu égard au droit de suite<sup>432</sup>, il s'exerce sur le navire ou sur une partie de celui-ci, en construction ou non, avant ou après sa francisation. Dès lors, le créancier hypothécaire pourra saisir le navire dans les mains d'un acquéreur, dans le but de le faire vendre et de se faire payer sur le prix dégagé de la vente à la suite de la collocation, opération déterminant le classement judiciaire des créanciers dans l'ordre de leur paiement.

La situation des tiers détenteurs peut être compromise. Ainsi, une procédure de purge<sup>433</sup> a été instituée en vue de protéger les intérêts des acquéreurs du navire hypothéqué. Ces derniers sont tenus de notifier la vente à tous les créanciers inscrits de sorte qu'ils puissent indiquer leur volonté de régler toutes les dettes hypothécaires à concurrence du prix d'acquisition du navire. En droit commun, il n'y a pas de droit de suite sur les meubles<sup>434</sup> alors que le particularisme du droit maritime consacre son exercice au profit du créancier

---

<sup>431</sup> Art. 248 Code des douanes stipulant que les intérêts pour deux années échues et l'année courante sont colloqués au même titre que le principal de la créance.

<sup>432</sup> Art. 55 Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer :

*« 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.*

*Si l'hypothèque ne grève qu'une portion du bâtiment, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du bâtiment se trouve hypothéqué, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires. »*

<sup>433</sup> Ph. Delebecque, *Jel Transport, Hypothèque maritime*, fasc.1095, n° 61.

<sup>434</sup> Art. 2398 et art. 2276 Code civil.

hypothécaire.

**197.** Il est opportun de préciser que l'hypothèque, en tant que droit réel accessoire (*jus in rem*), disparaît en même temps que la créance qu'elle garantit. Ainsi, une fois l'hypothèque frappée d'extinction, la radiation s'opère et entraîne en conséquence purge de tous les droits réels constitués sur le navire et des hypothèques conventionnelles antérieurement inscrites. Les causes d'extinction de l'hypothèque sont similaires à celles énoncées à l'article 2488 du Code civil : extinction de l'obligation principale, renonciation du créancier à la sûreté, accomplissement des formalités et conditions prescrites aux tiers détenteurs pour purger les biens par eux acquis, prescription.

#### Paragraphe 4 : Réforme de l'hypothèque maritime

**198.** Au vu de la complexité et de la lourdeur des procédures en droit interne relatives à la saisie-exécution donnant lieu à la vente judiciaire en vue de payer tous les créanciers ( ceux détenant des privilèges maritimes, créanciers hypothécaires, créanciers privilégiés de droit commun selon les règles de la collocation), une question importante demeure : « *Faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime* »<sup>435</sup> de sorte qu'elle soit aussi efficace que le mécanisme du *mortgage* propre au système juridique de la *Common Law* ?

**199.** *In limine*, il convient de s'interroger sur les motivations des armateurs qui choisissent les pavillons de libre immatriculation plutôt que leur pavillon national. Malgré les événements de mer<sup>436</sup> suscités par le choix de ces pavillons de complaisance<sup>437</sup>, les armateurs en quête de rentabilité ont en recours de manière systématique en vue de réduire les coûts d'exploitation et de demeurer compétitifs dans ce secteur si concurrentiel qu'est le monde maritime.

Le développement des pavillons de libre immatriculation ne résulte pas seulement de l'exercice d'un environnement concurrentiel. Ce phénomène est également le fruit des avantages offerts par les registres des pays de libre immatriculation dont la législation maritime est souvent inspirée de la *Common Law*. Dès lors, les armateurs choisissent de sortir du pavillon national en vue de bénéficier davantage de crédit maritime, nécessaire à l'expansion des armements. Plus précisément, ce choix est motivé par l'avantage que procure, en termes de financement du navire, l'immatriculation sous la plupart des registres ouverts dont la législation maritime émane du droit anglais. À ce titre, l'auteur J.-Y. Thomas avance que : « *Les grands armements internationaux sous pavillon de libre immatriculation n'ont pu se constituer que par un*

---

<sup>435</sup> J.-Y Thomas, « Faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ? », *Gazette de la chambre* n°4, Printemps 2004.

<sup>436</sup> T.corr. St Nazaire, 18 mars 2003, affaire navire *Number One*, *DMF* décembre 2003, p.1068, obs. G. Proutière-Maulion ; P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n°74 : par exemple, le navire *Torrey Canyon* qui s'est échoué le 18 mars 1967 ayant entraîné la pollution d'hydrocarbures au large des côtes britanniques. En principe, les navires sous pavillon de libre immatriculation ont des équipages multinationaux, ce qui suscite une certaine incompréhension entre le capitaine et les officiers. Dans cette affaire, le capitaine était italien et l'officier à la barre était philippin.

<sup>437</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n°170.

recours massif à l'emprunt, d'autant plus accessible que les banques disposaient de sûretés et garanties faibles. »<sup>438</sup> En effet, les registres de pavillons de libre immatriculation offrent un cadre juridique plus attractif et donc de meilleures garanties aux banques et institutions susceptibles de financer le navire. Dès lors, en quoi le régime du *mortgage* de droit anglais<sup>439</sup> peut-il sembler plus pratique et plus rassurant pour le prêteur (*mortgagee*) que celui de l'hypothèque maritime de droit français ?

**200.** En premier lieu, les différences majeures concernent les créances privilégiées, et l'exercice respectif du *mortgage* et de l'hypothèque. À titre de rappel, les créances privilégiées ou *maritime liens* primant l'hypothèque<sup>440</sup> ou le *mortgage* sont moins nombreuses dans le système juridique anglais que dans le droit interne (Sec.7-Chap.1-Titre IX Code des douanes), conforme à la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926. Les privilèges maritimes de la loi française ont une plus grande étendue que celle des *maritime liens*. Plus précisément, outre les *maritime liens* de la loi anglaise, le droit français ajoute les contributions aux avaries communes, les réclamations pour pertes ou avaries de cargaison et les créances provenant des contrats ou d'opérations passés par le capitaine pour la continuation du voyage<sup>441</sup>. En somme, le créancier hypothécaire sera davantage primé par les créanciers privilégiés que le créancier bénéficiaire du *mortgage* en droit anglais. Quoiqu'il en soit, l'exercice de la garantie apportée par le *mortgage* conforte les créanciers car il s'avère plus favorable, plus simple et plus rapide que celui de l'hypothèque maritime. La célérité des procédures est l'avantage le plus marquant.

**201.** En France, en cas de défaillance du débiteur, la mise en œuvre de l'hypothèque commencera par une saisie-exécution. Les délais procéduraux peuvent être très longs dans la mesure où l'armateur-débiteur utilisera tous les moyens de droit pour s'y opposer et pour les retarder<sup>442</sup>. Entre-temps, les frais de garde et de conservation puis les droits de port, figurant au deuxième rang des créances privilégiées viendront obérer le prix de vente et amoindrir la valeur du gage du créancier hypothécaire, sans compter l'immobilisation du navire et les frais de remise en état du navire.

**202.** En Angleterre, le mécanisme du *mortgage* permet au créancier (*mortgagee*) de s'approprier le navire en tant que « détenteur conditionnel ». Par conséquent, en cas de défaillance de l'emprunteur, le créancier bénéficiaire du *mortgage* pourra disposer du navire soit directement, soit après saisie ordonnée par décision immédiate des juridictions britanniques ou des tribunaux qui s'inscrivent dans le système juridique de la *Common Law* (par exemple Gibraltar, Singapour, Hong Kong ou Chypre). Cette prise de possession confère au *mortgagee* deux

---

<sup>438</sup> J.-Y. Thomas, « Faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ? », *Gazette de la chambre* n°4, Printemps 2004.

<sup>439</sup> Cf. le *Merchant Shipping Act 1995* qui régleme le crédit maritime à travers l'institution du *mortgage*, des *maritime liens*, des saisies et ventes judiciaires (*vessel sequestration or arrest, sale under judicial settlement*) ; voir en particulier les intitulés : *Mortgages of registered ships - Priority of registered mortgages - Registered mortgagee's power of sale - Protection of registered mortgagees - Transfer of registered mortgage - Transmission of registered mortgage by operation of law*. Par ailleurs, le droit anglais impose en principe deux formes écrites (*Statutory form*) avec l'option de constituer soit un *mortgage* garantissant la somme principale et les intérêts, soit un *mortgage* garantissant un compte courant qui est un contrat privé, sous-seing privé résultant de l'accord des parties.

<sup>440</sup> Art.L.5114-13 C.transp.

<sup>441</sup> Art.L.5114-8 C.transp.

<sup>442</sup> Cf. Affaire des navires *Marrakech* (mise aux enchères en 2019) et *Biladi* (vente judiciaire réalisée en 2015) de la société marocaine Comanav-Comarit (armateur défaillant).

principaux pouvoirs qui caractérisent l'hypothèque maritime de droit anglo-saxon : le pouvoir d'exploiter le navire à son propre compte mais aussi la possibilité de vendre le navire par contrat privé (vente de gré à gré validée judiciairement ou *Court approved private sale*) sans recourir à la vente forcée (judiciaire) du navire.

Plus précisément, l'armateur-débiteur demeure légalement propriétaire du navire et peut récupérer son bien s'il s'acquitte de sa dette. En revanche, le navire peut être vendu dans l'intervalle par le « détenteur conditionnel » (*mortgagee in possession*), auquel cas l'armateur perdra tous ses droits. En effet, le créancier bénéficiaire peut procéder à une vente privée mais, le plus souvent, afin de libérer le navire des dettes qui lui sont attachées, la « détention conditionnelle » (*re-possession*) sera suivie, sur ordre de l'*Admiralty Court* saisie par le créancier, d'une vente judiciaire (par adjudication) sous le contrôle d'un officier de justice, l'*Admiralty Marshal*.

La primauté du *mortgage* réside dans la protection du créancier bénéficiaire face aux manquements de l'armateur-débiteur en ce sens qu'il peut faire saisir le navire sans entrave procédurale, en garder le contrôle, veiller à sa bonne conservation et donc au maintien de sa valeur. En outre, la rapidité de la procédure permettra de réduire considérablement les frais juridiques et les frais de garde.

**203.** L'ampleur des dépavillonnements a conduit les États de tradition maritime à mettre en œuvre des mesures, des dispositions pour un retour au pavillon national. C'est alors que le Registre international Français<sup>443</sup>, créé par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005, a permis de favoriser l'immatriculation sous pavillon français et d'inciter les armateurs français de navires sous pavillon étranger à les rapatrier sous le RIF. Toutefois, selon J.-Y. Thomas, il serait préférable d'envisager la réforme de l'hypothèque maritime de sorte qu'elle soit plus efficace que le mécanisme du *mortgage*. Ainsi, l'on peut s'interroger sur d'autres initiatives en vue de « compléter ce dispositif (création du RIF) par une revue de l'exercice de l'hypothèque pour donner aux organismes de financement de navires une meilleure sécurité ». <sup>444</sup>

**204.** L'exercice du *mortgage* pourrait s'apparenter au principe du pacte comissoire, qui en droit commun et en l'absence de toute saisie, est applicable aux biens immeubles. La voie d'une éventuelle réforme serait l'adoption d'une disposition légale calquée sur le principe du pacte comissoire qui, en amont de la convention d'hypothèque relative à un bien immeuble et en l'absence de toute saisie, permet au créancier de devenir propriétaire de l'immeuble hypothéqué, sans subir les contraintes liées aux procédures civiles d'exécution<sup>445</sup>. En revanche, au visa de l'article 2459 du Code civil, cette clause serait sans effet si l'immeuble

---

<sup>443</sup> Décret n°2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français ; P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n°183.

<sup>444</sup> J.-Y. Thomas, « Faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ? », *Gazette de la chambre* n°4, Printemps 2004.

<sup>445</sup> À ne pas confondre avec la clause de voie parée qui, dans le cadre d'une saisie-exécution, permet au créancier hypothécaire de se passer de la procédure en vue de la vente aux enchères, sous réserve que l'immeuble ne constitue pas la résidence principale. Art. 2458 Code civil : « À moins qu'il ne poursuive la vente du bien hypothéqué selon les modalités prévues par les lois sur les procédures civiles d'exécution, auxquelles la convention d'hypothèque ne peut déroger,

constituait la résidence principale : « *Il peut être convenu dans la convention d'hypothèque que le créancier deviendra propriétaire de l'immeuble hypothéqué. Toutefois, cette clause est sans effet sur l'immeuble qui constitue la résidence principale du débiteur.* »

**205.** Cependant, le pacte comissoire n'est pas applicable en matière maritime. À cet égard, l'on peut se demander si le législateur ne devrait pas s'en inspirer pour réformer l'hypothèque maritime en vue d'assurer une meilleure protection des créanciers hypothécaires. *A fortiori*, en matière maritime, la jurisprudence<sup>446</sup> a eu plusieurs fois l'occasion de considérer le navire comme une résidence principale, un domicile fixe d'autant plus que, selon le corpus doctrinal, il est un « *bien meuble à coloration immobilière* ». <sup>447</sup>

Au surplus, les juridictions françaises ont déjà admis la reconnaissance implicite du *mortgage*<sup>448</sup> qui sur certains aspects s'accorde avec le principe du pacte comissoire.

En tout état de cause, le législateur a eu maintes fois l'opportunité de s'inspirer du droit commun pour mieux esquisser les contours du droit spécial. Peut-être, serait-il temps de réformer l'exercice de l'hypothèque maritime afin de légaliser des mesures protectrices au profit des créanciers hypothécaires, pourvoyeurs de crédit maritime, indispensable au développement des armements.

---

*le créancier hypothécaire impayé peut demander en justice que l'immeuble lui demeure en paiement. Cette faculté ne lui est toutefois pas offerte si l'immeuble constitue la résidence principale du débiteur.* »

<sup>446</sup> Cour Suprême des États-Unis, Affaire *Lozman c/ City of Riviera Beach*, n° 11-629, 15 janvier 2013, *DMF* 2015, p. 995, note C. Kende ; CA Rennes, 2<sup>ème</sup> Ch., 24 février 2012, n° 10-07207, *DMF* novembre 2012, p. 909, obs. A. Royer-Fleury : dans cette espèce, le navire était certes utilisable pour la navigation mais impropre à l'usage d'habitation auquel les acquéreurs l'avaient destiné. Ce qui a justifié la réparation du trouble de jouissance subi par ces derniers, consécutif aux infiltrations d'eau et aux multiples cassures de l'oméga pont/coque.

<sup>447</sup> J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », in *Mélanges C. Scalpel*, PUAM 2013, p. 77.

<sup>448</sup> CA Aix-en-Provence 2<sup>ème</sup> Ch.civ., 8 janvier 1998, navire « *Heavenly Daze* », pour la reconnaissance implicite d'un *Mortgage*, *DMF* 1998, p. 899, obs. Bertrand Coste : le créancier *mortgagee* est en droit de prendre possession du navire sans en supporter les charges d'exploitation. Autrement dit, il n'est pas tenu des dettes de l'armateur nées avant sa prise de possession sauf si la créance est privilégiée au sens de l'article L. 5114-8 du Code des transports.



## **TITRE II : LE CONTRAT DE VENTE, LE NAVIRE EN TANT QU'OBJET D'ÉCHANGES**

**206.** La vente du navire est avant tout une opération économique, qui obéit à la loi du marché, celle de l'offre et de la demande, et qui implique la condition d'un changement de pavillon nécessaire en raison du coût salarial et social plus avantageux de l'équipage<sup>449</sup>.

Le contrat de vente découle d'un accord de volontés qui s'inscrit dans une convention qui donne lieu à des formalités extrêmement importantes (**CHAPITRE I**) et qui sont liées au statut réel du navire. Comme auparavant observé, « *les navires sont des biens meubles objets de propriété* »<sup>450</sup> et les incidences en sont multiples en matière de droit de sûretés et principalement en matière de contrats translatifs de propriété. Ainsi, le particularisme du statut réel du navire est illustré par la condition immobilière qui, par de nombreux aspects, ressemble au régime juridique des biens immeubles.<sup>451</sup> En outre, le navire, en tant qu'objet d'échanges ou de transactions, sera *a fortiori* un bien de consommation notamment dans le domaine de la plaisance encadrée de plus en plus par les législations française et européenne dans un souci de protection des armateurs plaisanciers ayant le statut de consommateurs (**CHAPITRE II**).

---

<sup>449</sup> P. Chaumette, « Le navire, meuble sous juridiction : ni territorialité, ni extra-territorialité », *in* Mélanges C. Scalpel, PUAM, 2013, p. 135.

<sup>450</sup> Ph. Delebecque, « Navire », *Rép. Com. Dalloz*, n°1 et s. et 14 et s.

<sup>451</sup> J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », *in* Mélanges C. Scalpel, PUAM 2013, p. 77.



## CHAPITRE PREMIER : LE FORMALISME DANS LA VENTE DU NAVIRE

**207.** Tout comme le contrat de construction au forfait, le contrat de vente est un contrat synallagmatique, onéreux et consensuel. Il existe des contrats types de vente tel que la *Saleform*<sup>452</sup> établie par des groupements de professionnels maritimes (BIMCO).

Le navire n'est pas seulement l'objet d'une construction, il est aussi un objet d'échanges, de transactions après qu'il ait été mis en exploitation par son propriétaire (armateur-fréteur) pendant un certain temps. La vente d'un navire constitue donc une opération économique donnant lieu au transfert de propriété. Cette transaction implique également des changements administratifs et même politiques comme le changement de registre d'immatriculation<sup>453</sup> et de nationalité. En effet, en cas de vente du navire à des étrangers, le propriétaire est tenu de rapporter l'acte de francisation de sorte que l'Administration des douanes procède à l'annulation de la fiche matricule du navire, comme en dispose l'article R. 5114-10 du Code des transports <sup>454</sup> : « *En cas de perte ou de vente à un étranger, le propriétaire est tenu de rapporter l'acte de francisation et de requérir l'annulation de la fiche matricule de son navire* ».

Par ailleurs, si le contrat de vente est conclu à l'étranger, le propriétaire doit en faire la déclaration au Consul de France. Dès lors, le bureau des douanes procède à la radiation sur le registre des navires au vu de l'autorisation d'exportation délivrée par l'Administration de la marine marchande et d'une attestation des services des Affaires Maritimes constatant les sommes dûment payées, au titre du navire vendu, à l'Établissement national des invalides de la marine. De plus, aux termes de l'article 251 du Code des douanes, la situation hypothécaire du navire doit être régularisée car la vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque est interdite<sup>455</sup> et tout acte infractionnel à cette disposition rend le vendeur passible des peines relatives à l'abus de confiance, prévues aux articles 314-1 et 314-10 du Code pénal.<sup>456</sup>

**208.** D'autre part, la vente du navire peut avoir des impacts considérables d'ordre social quant au problème du sort de l'équipage. Autrement dit, la vente du navire peut avoir un impact sur le maintien des contrats d'engagement.

Dans une affaire jugée par le tribunal d'instance de Quimper<sup>457</sup> en date du 29 juillet

---

<sup>452</sup> Voir en Annexe 4 : exemple d'un acte de vente « *Bill of Sale* » du navire *FLB40-2*.

<sup>453</sup> Se référer au site internet [www.equasis.org](http://www.equasis.org) pour l'identification de l'immatriculation d'un navire (n° IMO) et de l'armateur-propriétaire inscrit au registre d'immatriculation (*Registered owner*) pour ne pas le confondre avec le transporteur-affréteur le cas échéant.

<sup>454</sup> Article 97 du Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogé).

<sup>455</sup> À l'exception de la suspension de la francisation mentionnée au III de l'art. 219 et au II *bis* de l'art. 219 *bis* du Code des douanes.

<sup>456</sup> Yves Tassel, *Jcl Transport*, Navires et autres bâtiments de mer- Francisation du navire, fasc. 1075, n°134 ; Ancien art. 57 décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

<sup>457</sup> P. Chaumette, « La vente de navire et le sort de l'équipage », obs. sous TI Quimper, 29 juillet 2005, navires *Le Talion et L'Albatros*, *DMF* 2007, p.156 ; également V. CAMP, Sent. Arb. n° 1182, 29 septembre 2011, *DMF* février 2012, p.139, à propos de la situation d'un marin pêcheur attaché au navire par un contrat d'engagement, qui selon l'arbitre unique constitue une charge

2005, le vendeur et les acheteurs se sont hasardés à contourner les dispositions d'ordre public de l'ancien article 102-8 du Code du travail maritime<sup>458</sup>, en laissant au vendeur la charge de l'équipage malgré la vente du navire et du transfert de l'entreprise maritime. Compte tenu de la collusion frauduleuse entre les armateurs en vue de faire échec aux droits des marins (indemnité compensatrice de préavis et indemnité de licenciement), les armateurs ont été condamnés *in solidum* et l'appel en garantie des acquéreurs des navires *Le Talion* et *L'Albatros* a été rejeté en vertu du principe *nemo auditur propriam turpitudinem allegans*.

**209.** D'autre part, le contrat de vente est soumis aux dispositions du Code civil comme tout contrat érigé selon les mêmes principes qui sont le consentement<sup>459</sup>, la capacité, l'objet et la cause. De ce fait, la théorie des vices du consentement trouve application en matière maritime. La vente d'un navire est surtout soumise au consentement - notamment l'erreur sur la substance et le dol - mais également à des dispositions administratives et/ou communautaires impératives telles que les « exigences essentielles » ou le marquage CE.

Comme il sera ensuite observé, le navire fait l'objet d'une publicité en tenant compte de toutes ses caractéristiques sans la moindre erreur et sans l'existence d'un dol, car une telle incidence pourrait être désastreuse en ce que la vente serait remise en cause et frappée de nullité. Tel était le cas dans l'affaire du navire « *Alpha Marine* » où la nullité de la vente d'un bateau de plaisance a été prononcée pour erreur sur la substance et dol. En d'autres termes, la vente d'un navire du fait d'un défaut d'autorisation administrative encourt la nullité pour erreur sur la substance et dol. En effet, la Cour d'appel de Rennes en date du 28 juin 2007 avait affirmé que le navire était impropre à la navigation en raison du défaut du marquage CE<sup>460</sup>, lors de son entrée sur le territoire français, et suite à la constatation de structures en bois pourries et hors d'usage, les juges ont alors conclu à « *la nullité de la vente pour erreur sur la substance et dol* »<sup>461</sup>.

En revanche, en matière de construction navale, l'omission par le chantier d'indiquer la date du début de fabrication de la coque ne constituerait pas un caractère dolosif entachant la régularité de la vente d'un navire de plaisance. La nullité du contrat ne peut être donc prononcée dans la mesure où « *le caractère intentionnel de ce manque d'information* » de la part du chantier n'était pas démontré par l'armateur-acquéreur ».<sup>462</sup>

En tout état de cause, il conviendra d'examiner les caractères spécifiques de la propriété du navire (**SECTION 1**) et la mutation en douane qui conditionne l'opposabilité

---

<sup>458</sup> Art.102-8 Code du travail maritime : « *La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter le délai-congé et de verser, s'il y a lieu, l'indemnité prévue à l'art. 102-3.*

*S'il survient une modification dans la situation juridique de l'armateur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats d'engagement, ainsi que tous les contrats liant à l'armateur les marins titularisés ou stabilisés dans leur emploi en application d'une convention collective, en cours au jour de la modification, subsistent entre le nouvel armateur et les marins de l'entreprise. » Abrogation par Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010.*

<sup>459</sup> Nouvel article 1128 du Code civil relatif au consentement, élément essentiel de la validité du contrat ; Voir en ce sens, B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 104.

<sup>460</sup> Obtention de la marque européenne de conformité.

<sup>461</sup> CA Rennes, 1<sup>ère</sup> chambre B, 28 juin 2007, navire *Alpha Marine*, *DMF* avril 2008, p. 381, obs. C. de Lapparent ; *Revue des transports* 2007, n° 246, obs. M. Ndendé ; dans le même sens, CA Montpellier, 14 octobre 2003, navire *Albacore*, *DMF* 2005, p.176, obs. C. de Lapparent.

<sup>462</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 1177 du 18 octobre 2010, *DMF* 2011, p.839.

de la vente (**SECTION 3**) en vue d'appréhender les conflits liés au régime légal d'inscription (**SECTION 2**).

## SECTION 1 : *PHYSIONOMIE* DU RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DU NAVIRE

**210.** Le caractère mobilier est reconnu au navire selon l'article 531 du Code Civil<sup>463</sup> : le navire est un bien meuble par définition puisqu'il se déplace et se meut par ses propres moyens. Nonobstant sa nature mobilière, le navire est rigoureusement individualisé et fait l'objet d'un régime de publicité plus spécifique et plus sophistiqué que celui des droits réels immobiliers. En effet, le transfert de la propriété du navire impose une publicité par inscription sur un registre public telle que la transcription des biens immeubles.<sup>464</sup> Dès lors, il sera opportun de souligner la valeur juridique de cette mesure particulière de publicité (**Paragraphe 1**). En outre, la singularité du navire francisé réside dans l'articulation entre les éléments de l'individualisation, l'immatriculation et la francisation du navire. Au demeurant, son *empreinte* juridique résulte d'une corrélation manifeste entre l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation (**Paragraphe 2**).

### Paragraphe 1 : Publicité du statut réel du navire

**211.** La publicité de la propriété des navires a « été organisée pour des considérations de droit public par le décret du 29 vendémiaire an II ». <sup>465</sup> La loi exigeait pour l'obtention de la nationalité française du navire, qu'il eût été la propriété des ressortissants français. Ainsi, il était indispensable de vérifier la transmission de la propriété par les autorités administratives de sorte que le droit de propriété sur le navire fût constaté par l'État.

Ainsi, une grande question se pose en matière de régime de propriété des navires : quelle est la force qu'il faut reconnaître à l'inscription sur le fichier tenu par l'autorité administrative ? Cette publicité officielle confère à la propriété du navire un statut réel particulier.

**212.** Le décret du 27 octobre 1967 énonçait les règles de publicité de la propriété du navire aux articles 88 à 98. À présent, ces règles figurent aux articles R. 5114-4 à R. 5114-13 du Code des transports. Les fichiers d'inscription, qui furent jadis *les registres des soumissions de francisation*<sup>466</sup>, opèrent la publicité réelle du navire. Une fiche matricule correspond à chaque navire<sup>467</sup> dans laquelle toutes les mentions du navire sont indiquées comme l'identification

---

<sup>463</sup> Art. 531 du Code civil : « *Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant pas 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, (...)* ».

<sup>464</sup> Article 710-1 du Code Civil relatif à la publicité foncière des biens immeubles.

<sup>465</sup> R. Rodière et E. Du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz 1997, 12<sup>ème</sup> édition, n°83, p.86.

<sup>466</sup> *Ibidem*, p.87.

<sup>467</sup> Article L. 5114-3 Code des transports.

du bâtiment de mer, le nom du propriétaire ou les noms des copropriétaires ainsi que les mentions relatives au statut réel du navire. Ces mentions figurent sur les actes constitutifs, translatifs ou extinctifs de la propriété ou de tout autre droit réel sur le navire.

Il s'agit des hypothèques, des contrats d'affrètement à temps ou coque nue souscrits pour plus d'un an, des procès-verbaux de saisie si le navire fait l'objet d'une saisie conservatoire, voire même d'une vente judiciaire. Ces indications sur la fiche matricule sont d'une importance considérable de telle sorte que les tiers puissent avoir connaissance des sûretés réelles grevant le navire. Le défaut de mention d'un acte peut être sanctionné par l'inopposabilité de cet acte aux tiers.

**213.** En vue d'assurer la publicité de la propriété des navires, le décret n°67-967 du 27 octobre 1967 prescrivait la tenue du fichier d'inscription des navires<sup>468</sup>. Cette mesure de publicité est désormais stipulée à l'article L.5114-2 du Code de transports : « *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* ». À titre de rappel, l'article L.5114-1 du Code des transports édicte la forme des actes concernant la propriété des navires<sup>469</sup> : « *Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé doit, à peine de nullité, être fait par écrit.*

*L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressés et du navire. »*

Les articles 1, 2 et 3 du décret n° 68-845 du 24 septembre 1968 fixaient les modalités d'inscription des navires, de délivrance des certificats d'inscription et les conditions de délivrance de l'acte de francisation. Ces articles furent abrogés par le décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes. Toutefois, les articles 1 et 2 du décret du 10 mai 2017 réitèrent ces modalités en vue de l'obtention de la francisation.

**214.** Le décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes a pour objectif d'actualiser et de préciser les conditions relatives à l'acte de francisation, à l'agrément spécial accordant la francisation, aux droits de navigation, à la publicité de la propriété et de l'État des navires ainsi qu'aux hypothèques maritimes.

Dans ce mécanisme d'inscription très formaliste, la francisation et les obligations documentaires sont des démarches préalables et indispensables à l'opposabilité de la vente du navire aux tiers. En effet, le contrat de vente portant sur le navire est non seulement synallagmatique et exécuté à titre onéreux, mais demeure empreint d'un grand formalisme administratif si bien que les parties sont tenues de respecter les obligations documentaires.

Au regard de l'article R. 5114-7 du Code des transports<sup>470</sup> et de l'article L. 5114-1 du code des transports, la vente d'un navire francisé est opposable aux tiers au jour de son inscription sur la fiche matricule, d'où l'importance dans l'accomplissement des formalités d'inscription à l'occasion de la cession du navire par l'acheteur.<sup>471</sup> Selon la Cour d'appel d'Aix-en-Provence en date du 11 juin 2009, outre le non-paiement du solde du prix, l'acheteur du navire n'avait

---

<sup>468</sup> Anciens articles 92, 93 et 96 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 (Abrogés).

<sup>469</sup> Ancien art. 10 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>470</sup> Voir également Art. L. 5114-3 et art. R. 5114-6 Code des transports ; ancien art. 93 décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

<sup>471</sup> CA Montpellier, 5<sup>ème</sup> Chambre, 8 février 2010, n° 06-06698, *Sarl Pico Plaisance c/ Ginoux*.

pas procédé aux formalités de transfert administratives indispensables à l'opposabilité de la propriété du navire.<sup>472</sup> Dès lors, le défaut de livraison ne saurait être reproché au vendeur.

Paragraphe 2 : Immatriculation et francisation : *empreinte* juridique du navire francisé

**215.** Au regard de la procédure de francisation (**B**), le receveur des douanes établit l'inscription du navire sur le registre des francisations, étant le moyen de publicité de l'état du navire, conjointement avec l'immatriculation (**A**) du navire sur le fichier d'inscription des navires.

#### **A.** Immatriculation

**216.** L'immatriculation du navire dans un port français, qui est le port d'attache du navire ou sa demeure fixe<sup>473</sup>, est une démarche préalable à la procédure de francisation. Ces deux procédures ont fait l'objet de nouvelles dispositions issues de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

À ce propos, l'une des innovations majeures de la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016<sup>474</sup> se manifeste par la délivrance du document unique établissant à la fois le certificat d'immatriculation et l'acte de francisation du navire francisé. En effet, l'article L. 5112-1-3 du Code des transports fait mention de la délivrance de ce document unique.<sup>475</sup> En outre, l'article 52 de la nouvelle loi a apporté des précisions importantes à l'article 237 du Code des douanes. Le passeport pour un navire étranger est assimilé à l'acte de francisation pour un navire francisé et, dans certains cas, entraîne le paiement du droit annuel de francisation et de navigation<sup>476</sup>. Toutefois ce dispositif n'est applicable qu'aux navires étrangers de plaisance ou de sport, quelle que soit la nationalité du propriétaire ou de l'utilisateur ayant la résidence principale ou siège social en France. Par conséquent, un français possédant ou ayant la jouissance d'un navire battant pavillon étranger devra disposer du passeport si sa résidence principale est en France. Les navires de commerce et de pêche en sont donc exclus.

---

<sup>472</sup> CA Aix-en-Provence, 2<sup>ème</sup> chambre, 11 juin 2009, n° 07/10509, *Juris-Data* n° 2009-022298, *Casella c/ SARL Haris Yachting* ; M. Ndendé, « Litiges en matière de vente de navires », *Revue de droits des transports* n° 10, Octobre 2010, commentaire 201.

<sup>473</sup> R. Rodière et E. Du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz 1997, 12<sup>ème</sup> édition, n°66, p.73.

<sup>474</sup> Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016, *JO* n° 0143 du 21 juin 2016.

<sup>475</sup> Art. L. 5611-2 et art. D. 5112-1 Code des transports. Voir également Décret n°2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du Registre international français. Le Guichet Unique est l'interlocuteur privilégié des armateurs et de leurs mandataires pour toute démarche relative à l'inscription du navire sous le pavillon national et à la gestion du navire et des équipages. Il regroupe les administrations des Douanes et des Affaires Maritimes au sein d'un même bureau. Le Guichet Unique propose une meilleure assistance et facilite les démarches administratives pour l'ensemble des formalités d'immatriculation et de francisation du navire. Cf. [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr)

<sup>476</sup> D. Clerin, « Les dispositions relatives à la navigation de plaisance de loi pour l'économie bleue », *DMF* 2017, p. 629.

**217.** L'immatriculation<sup>477</sup> du navire s'étend à la fiche matricule qui définit notamment les catégories de navigation<sup>478</sup> qui lui sont autorisées. La reconnaissance du navire en tant qu'entité juridique résulte de l'immatriculation et de son individualisation qui s'opère par une procédure auprès de l'administration des Affaires Maritimes. L'immatriculation est conjointe aux formalités de francisation. Outre l'obligation pour un navire français d'être immatriculé, le propriétaire est tenu de disposer du certificat d'immatriculation comme preuve de cet enregistrement. Au regard de l'article L. 5112-1-1 du Code des transports, « *tout navire battant pavillon français doit être immatriculé.* » Dès lors, l'immatriculation inscrit le navire francisé sur le registre du pavillon français.<sup>479</sup>

Par ailleurs, il est opportun de souligner que le nouvel article L. 5112-1-2 du Code des transports précise que le certificat d'immatriculation doit se trouver à bord, lorsque le navire prend la mer.

## B. Francisation

**218.** La procédure de francisation est dévolue à l'Administration des douanes et est applicable à tous les navires sauf exceptions comme le dispose l'article 218 du Code des douanes :

« 1. *Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.*  
2. *Toutefois, les navires et bateaux de plaisance ou de sport d'une longueur de coque inférieure à sept mètres et dont la puissance administrative des moteurs est inférieure à 22 CV et les véhicules nautiques à moteur dont la puissance réelle des moteurs est inférieure à 90 kW sont dispensés de l'obligation de la formalité de francisation. Une carte de circulation leur est délivrée par les services déconcentrés des affaires maritimes.* »

L'Administration des douanes remplit notamment cette fonction d'une particularité considérable car elle a la *garde de la propriété* relative à la publicité des droits réels du navire.<sup>480</sup> Selon le doyen Rodière, la notion de francisation est issue de la période du 27 vendémiaire an II et est définie comme « *l'ensemble des actes administratifs qui confèrent aux bâtiments qui y sont soumis la qualité de bâtiment français* ». <sup>481</sup>

**219.** La procédure de francisation implique également la justification des conditions de fond et l'accomplissement des formalités précisées dans les articles 219 à 229 du Code des douanes. Les conditions de la francisation sont liées au mode d'appropriation<sup>482</sup> du navire et

<sup>477</sup> Y. Tassel, *Jcl Transport*, Individualisation. Immatriculation. Francisation, fasc.1075, n°27

<sup>478</sup> Concernant la navigation de commerce, il s'agira de la navigation au long cours, au cabotage international, au cabotage national et à la navigation côtière.

<sup>479</sup> Art. L. 5611-2 Code des transports ; concernant les navires de plaisance professionnelle visés au 2°) la longueur hors tout minimale est désormais de 15 mètres, avant la loi pour l'économie bleue, elle était fixée à 24 mètres. Cette nouvelle disposition a pour objectif de promouvoir le pavillon français et donc d'attirer de nouveaux navires.

<sup>480</sup> Art. L.5114-1 et Art.L.5114-2 Code des transports ; Ancien article 10 de la Loi 3 janvier 1967 ; anciens articles 88 et s. Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

<sup>481</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Le Navire*, Dalloz, 1980, n°171.

<sup>482</sup> Art. 219, I, 1° du Code des douanes : « *Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :*

1° *Avoir été construit dans le territoire d'un État 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 ;* »

à la personne du propriétaire. En effet, quelle que soit l'affectation économique (commerce, plaisance, pêche), le navire peut devenir la propriété d'une entité morale ou d'une personne physique selon quatre modes : la construction, l'achat, la prise à l'ennemi et la confiscation. En vue d'obtenir la francisation, le requérant doit répondre aux exigences prévues aux articles 219 et 219 *bis* du Code des douanes<sup>483</sup> qui concernent l'appartenance majoritaire de la propriété du navire à des français ou personnes ressortissantes de la République française ou sociétés ayant leur siège social sur le territoire. Le demandeur est aussi chargé de produire les actes, décisions et autres informations afin d'établir la fiche matricule du navire<sup>484</sup>. Il s'agit des actes et contrats portant sur la propriété du navire, des procès-verbaux de saisie du navire ou encore des renseignements sur la gestion de la copropriété le cas échéant. Seuls les navires de plaisance et ceux armés au commerce sont soumis à un contrôle de sécurité, les navires de pêche y sont curieusement dispensés.

En vertu de l'article 219 du Code des douanes, un navire étranger, objet d'une acquisition, sera soumis à la procédure de francisation à condition que soit rapportée la preuve du paiement des « *droits et taxes d'importation exigibles* ». <sup>485</sup> Plus précisément, l'administration des Douanes assure le recouvrement des droits spécifiques à l'importation d'un navire étranger en vue de sa francisation.

**220.** L'acte de francisation comporte l'identité du navire et de son propriétaire et mentionne les éléments concernant la propriété du navire<sup>486</sup>. Cet acte authentifie la nationalité française du navire et le soumet au droit français tout en lui attribuant la protection de l'État français.

« *L'acte de francisation est délivré par l'administration des Douanes sur requête du ou des propriétaires du navire ou d'un représentant dûment habilité* »<sup>487</sup> et fera l'objet du document unique conjointement avec le certificat d'immatriculation au sens de l'article L. 5112-1-3 du Code des transports. Le droit de francisation et de navigation consiste au paiement d'une taxe annuelle dont certains navires de plaisance ou de sport y sont soumis. Il s'agit de navires francisés dont « *la longueur de coque est supérieure à sept mètres et dont la puissance administrative des moteurs est supérieure à 22 CV et les véhicules nautiques à moteur dont la puissance réelle des moteurs est supérieure à 90 kW* ». <sup>488</sup> Les navires armés au commerce et à la pêche en sont dispensés.

Le particularisme du statut réel du navire est caractérisé par sa nature juridique complexe mais aussi par son individualisation. Le principe figure à l'article L. 5111-1 du Code des transports et antérieurement institué à l'article premier de la loi n° 67-5 du 3 janvier

---

Art. 219 bis, I, 1° du Code des douanes : « *Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :*

1° *Avoir été construit dans le territoire d'un État 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 ; »*

<sup>483</sup> Ancien article 3 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 (Abrogé).

<sup>484</sup> Art. L. 5114-3 du Code des Transports ; Ancien Art. 92 du Décret n°67-967 du 27 octobre 1967.

<sup>485</sup> *Idem*

<sup>486</sup> Art. R. 5114-6 Code des transports.

<sup>487</sup> Art.1 Décret n°68-845 du 24 septembre 1968 *fixant les conditions de délivrance de l'acte de francisation ainsi que les modalités d'inscription des navires sur les fichiers et de délivrance des certificats d'inscription ;* abrogation par le Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes.

<sup>488</sup> Art. 223 Code des douanes « *Droit de francisation et de navigation* ».

1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer. Les éléments d'individualisation y sont énumérés : le nom indiqué par le certificat d'immatriculation, le port d'attache, la nationalité, le tonnage. En d'autres termes, le navire est considéré comme une *personne juridique* en ce sens qu'il a un nom, un domicile, une nationalité et une capacité.<sup>489</sup> Enfin, la modification du nom d'un navire francisé fait l'objet d'une autorisation de l'administration des douanes et manifeste généralement un changement de propriétaire.<sup>490</sup>

**221.** Le port d'attache ou *domicile légal* a une portée juridique puisque les droits réels relatifs au droit de propriété et aux inscriptions hypothécaires portant sur le navire y sont centralisés. La nationalité est érigée en élément clé à l'article 91 de la Convention de Montego-Bay du 10 décembre 1982 portant sur le droit de la mer stipulant qu'il « *doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire* ». Plus précisément, ce lien substantiel est matérialisé par l'immatriculation du navire dans un port de l'État du pavillon. L'immatriculation donne au navire l'attribution d'un pavillon. Ce rattachement du navire à l'État du pavillon assure la juridicité en haute mer<sup>491</sup>. Autrement dit, le port du pavillon soumet le navire à « *l'imperium de l'État d'immatriculation* ».<sup>492</sup>

Eu égard au port d'attache, une réelle confusion peut survenir en cas de discordance entre le port d'immatriculation et le port douanier.

Le port d'attache est le port d'immatriculation administré par les Affaires maritimes ; le bureau des Douanes est le port douanier qui est en charge de la francisation.

Ainsi l'on s'accorde à affirmer que le port administratif l'emporte sur le port douanier.

## SECTION 2 : CONFLITS RELATIFS À LA PROPRIÉTÉ DU NAVIRE SOU MIS AU RÉGIME LÉGAL D'INSCRIPTION

**222.** Suite à la conclusion du contrat de vente, l'acte de francisation prend effet par l'inscription du navire. En premier lieu, le propriétaire soumet à la recette des douanes un certificat de jaugeage<sup>493</sup> du navire et atteste de sa nationalité française et de son droit de propriété. Suite à cette inscription, l'Administration des douanes délivre au propriétaire l'acte de francisation qui atteste de la preuve officielle de la propriété du navire.

Néanmoins, des litiges peuvent survenir au motif que la présomption s'attachant aux mentions, figurant sur la fiche matricule ou sur l'acte de francisation, a un caractère simple. Autrement dit, l'inscription sur les registres administratifs ne vaut pas titre, du moins elle est requise à des fins d'opposabilité aux tiers<sup>494</sup> (créanciers hypothécaires ou acquéreurs successifs du navire). De surcroît, sera examinée la portée juridique des mentions sur l'acte de francisation (**Paragraphe 1**) qui a suscité de vifs débats quant à l'opposabilité de la vente

---

<sup>489</sup> J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », in Mélanges C. Scalpel, PUAM 2013, p. 79.

<sup>490</sup> Article 229 du Code des Douanes « *Les noms sous lesquels les navires sont francisés ne peuvent être changés sans l'autorisation de l'administration des Douanes* ».

<sup>491</sup> P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF* 2007, p.100.

<sup>492</sup> P. Chaumette, « La francisation à l'épreuve du droit communautaire », *DMF* 1996, p. 1092.

<sup>493</sup> Mesure de la capacité intérieure du navire servant de base à l'application des barèmes de taxations fiscales, portuaires, de pilotage.

<sup>494</sup> CA Montpellier, 5<sup>ème</sup> chambre, 8 février 2010, n° 06-06698, *Sarl Picoles Plaisance c/ Ginoux*.

du navire. Ensuite, il sera intéressant d'observer l'évolution jurisprudentielle eu égard à la valeur de l'acte de francisation (**Paragraphe 2**). En revanche, les dispositions de l'article L. 5114-1 du Code des transports (ancien article 10 de la loi du 3 janvier 1967) demeurent fondamentales dans la mesure où elles consacrent la validité sans équivoque du contrat de vente du navire (**Paragraphe 3**).

Paragraphe 1 : Portée juridique des énonciations de l'acte de francisation

**223.** D'une part, un défaut de conformité peut être constaté sur l'acte de francisation : toute modification de la structure du navire, n'ayant pas été reportée ou annotée par l'administration des Douanes sur l'acte de francisation, peut donner lieu à un défaut de conformité. Autrement dit, la constatation de la longueur et le volume du navire, différents de ceux mentionnés sur l'acte de francisation, caractérise un défaut de conformité et fonde la demande d'indemnisation de l'acquéreur.

C'est ainsi que la Cour de cassation, en date du 15 mai 2015<sup>495</sup> a souscrit à ce raisonnement sur le fondement de l'article 1604 du Code civil<sup>496</sup> concernant un navire de pêche dont les caractéristiques, après *jumboisation*<sup>497</sup>, ne correspondaient pas à celles établies sur l'acte de francisation et par conséquent prévues au contrat. En effet, la conformité s'apprécie au regard des spécifications contractuelles et toute différence constatée sur l'acte de francisation constitue un manquement du vendeur à son obligation de délivrance.

**223.** D'autre part, la portée juridique de l'acte de francisation a fait débat en ce sens que, selon la doctrine contemporaine, les tiers pouvaient revendiquer la propriété du navire et contester l'exactitude des mentions portées sur l'acte de francisation. À l'opposé, certains auteurs, comme les Doyens Ripert et Rodière, attribuaient une valeur absolue et irréfutable aux mentions de l'acte de francisation, retranscrites sur la fiche matricule du navire, qui étaient opposables à tous les tiers. Mais cette règle ne figurait pas dans les textes applicables. Plus précisément, la question qui se posait était de savoir si « *l'acte de francisation était un acte authentique qui atteste la propriété d'un navire et fait foi à l'égard de tous ou, un simple acte déclaratif destiné à rendre publique une présomption de propriété* »<sup>498</sup> ?

**224.** Un arrêt du 11 Décembre 2007 illustre parfaitement l'adhésion au courant de pensée de la doctrine contemporaine. Dans l'affaire du navire *Calypso*, la Cour de Cassation a su trancher, affirmant que : « *Les indications relatives portées sur la fiche matricule et l'acte de francisation constituent à tout le moins des présomptions simples de propriété, supportant la preuve contraire, mais opérant renversement de la charge de la preuve* »<sup>499</sup>.

---

<sup>495</sup> Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 15 mai 2015, n°14-16811, *DMF*, p.804, obs. Ph.Delebecque.

<sup>496</sup> Art. 1604 Code civil : « *La délivrance est le transport de la chose vendue en la puissance et possession de l'acheteur* » ; voir en ce sens art. L.411 et s. Code de la consommation, sur la garantie de conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur.

<sup>497</sup> Réadaptation d'un navire consistant à rallonger la partie arrière par l'adjonction d'un caisson, procédé appelé encore *retrofitting*

<sup>498</sup> J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, p. 317 et s.

<sup>499</sup> Cass. Com., 11 décembre 2007, navire *Calypso*, n° pourvoi 06-17.260 ; Voir en ce sens observations de P. Bonassies, *DMF* 2008, 27.

Ainsi, la force probante de l'acte de francisation n'est pas irréfragable attendu que les mentions portées sur l'acte de francisation ou sur la fiche matricule sont assujetties à une présomption simple. Ces mentions peuvent être contestées par tout tiers intéressé.

Plus précisément, l'affaire du navire *Calypto* a démontré que l'inscription ne purge pas le vice inhérent au titre d'acquisition de la propriété. La Cour de cassation en date du 11 décembre 2007<sup>500</sup> avait jugé à bon droit le caractère simple de la présomption s'attachant aux documents relatifs à l'inscription du navire tout en ayant examiné l'origine du droit allégué par chaque partie. L'action en revendication de la propriété du navire en cause, engagée par l'association demanderesse, a été approuvée par la Cour de cassation. Cette dernière a fait fi du caractère plus récent de l'inscription du défendeur en qualité de propriétaire sur la fiche matricule et sur l'acte de francisation. Implicitement la Cour n'a pas sanctionné le défaut de publicité des transferts universels de patrimoine. En effet, selon les réflexions du Professeur Louis D'Avout, « *il ne peut y avoir faute, de la part d'un ayant-cause universel (association demanderesse Équipe Cousteau) à ne pas procéder à une publication qui n'est pas imposée par la lettre des textes spéciaux régissant la publicité*<sup>501</sup> » résultant des anciens articles 92 et suivants du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

**225.** En principe, la fusion entre deux sociétés matérialise la transmission universelle du patrimoine de la société absorbée à la société absorbante. L'association en revendication de la propriété indiquait alors tenir son droit de la société, laquelle a absorbé la société initialement propriétaire du navire, non pas par un acte particulier, dont la validité aurait été soumise au respect des dispositions de l'ancien article 10 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 et de l'article 231 du code des douanes, mais par l'effet de la transmission de l'intégralité du patrimoine de la société initialement propriétaire du navire. À ce propos, il conviendrait tout de même que le mécanisme légal d'inscription présente des garanties optimales de juste information à l'égard des tiers si bien que l'acquisition de la propriété soit conforme aux mentions établies sur les registres d'inscription.

Dès lors, les mentions devraient « *présenter deux vertus complémentaires : la complétude dans l'instant (tous les droits doivent être inscrits) ; l'actualité dans le temps (toute modification doit, pour ne pas tromper les tiers, être transcrite dans les meilleurs délais)* ».<sup>502</sup>

Paragraphe 2 : L'acte de francisation ou véritable accessoire de la vente du navire

**226.** Auparavant, la Cour d'appel de Paris, dans un arrêt du 5 mai 1993<sup>503</sup> avait considéré que : « *la francisation du navire ne constitue pas le complément nécessaire de la remise de la chose et l'acquéreur peut prendre possession du bateau même sans acte de francisation* ». Parallèlement, elle érigeait la mutation en douane en une véritable condition d'opposabilité et non pas en une condition de validité de transfert de la propriété. Mais la Cour de cassation du 9 juillet 2013, à propos du navire *Prince*, a rendu une intéressante décision relative à la valeur de l'acte de

---

<sup>500</sup> Cass. Com.11 déc. 2007 pourvoi n° 06-17.260, *DMF* 2008, P. Bonassies, p.27 ; *DMF* juin 2008 hors-série n°12, n°28 et 29, p.49.

<sup>501</sup> Cass. Com.11 déc.2007 pourvoi n°06-17.260 ; *Dalloz* 2008 p. 888 « Quelques observations sur la valeur des publicités réelles en droit français » note L. D'Avout.

<sup>502</sup> *Idem*

<sup>503</sup> CA Paris, 15<sup>ème</sup> Ch., Section A, 5 mai 1993, *Juris-Data* n° 1993-022163 ; Y. Tassel, *Jcl Transport*, Individualisation. Immatriculation. Francisation, fasc.1075, n° 126.

francisation, désavouant en termes incisifs la position prise par les juges de la Cour d'appel de Paris. En effet, l'idée force de cet arrêt était de considérer l'acte de francisation comme un accessoire de la vente du navire au sens de l'article 1615 du Code civil. Ainsi, il est permis de déduire que la non remise de cet acte revêt les caractères d'un manquement à l'obligation de délivrance<sup>504</sup>. Le vendeur est tenu de remettre à l'acheteur l'original de l'acte de francisation. L'original de l'acte de francisation est un élément indispensable à l'utilisation normale du navire et en constitue l'accessoire, de sorte que manque à son obligation de délivrance, le vendeur qui ne le remet pas à l'acquéreur.

**227.** L'affaire du navire *Prince*<sup>505</sup> est une parfaite illustration de ces propos au regard de l'article 1615 du Code civil énonçant que « l'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel. » En effet, dans cette affaire, la Cour de cassation<sup>506</sup> précise la valeur de l'acte de francisation et met en exergue l'article L. 5221-1 du code des transports<sup>507</sup> qui exige que : « tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation ». Eu égard à l'importance de la détention de ce document à bord, l'original de cet acte constitue un élément inhérent à l'utilisation normale du navire. Dès lors, la remise de celui-ci lors de la vente du navire, est sans nul doute un accessoire de la chose vendue, constitutif de l'obligation de délivrance due à l'acquéreur.

Le caractère impératif de la détention de l'acte de francisation est manifeste. Désormais, il n'est plus considéré comme un simple document administratif mais comme un élément dont la détention relève de l'utilisation normale, de surcroît de la « véritable destination du navire de par sa nature intrinsèque ». <sup>508</sup>

**228.** Comme en matière terrestre, « la carte grise constitue un accessoire indispensable du véhicule, qu'en acceptant d'acquérir le véhicule sans se faire remettre la carte grise, l'acquéreur semblerait avoir une possession équivoque ». <sup>509</sup> Ainsi, la solution de l'arrêt du navire *Prince* s'inscrit dans un processus d'harmonisation de la vente du navire et de la remise des documents administratifs avec la solution parallèlement établie en matière de vente de meubles, en l'occurrence les véhicules terrestres à moteur. Le vendeur d'un véhicule automobile est tenu de remettre à l'acquéreur les documents administratifs indispensables à une utilisation normale, il s'agira de la carte grise dans ce cas précis. <sup>510</sup> La violation de l'obligation de délivrance ouvrira donc à l'acquéreur la possibilité d'obtenir la résolution de la vente sur le fondement du manquement à cette obligation. <sup>511</sup> S'agissant de la vente d'un navire, la Cour de cassation estime que la remise de l'acte de francisation obéit aux règles générales de l'obligation de délivrance des

---

<sup>504</sup> Dans le même sens, cf. CA Poitiers, 2<sup>ème</sup> Ch. civ., 8 février 2011, *DMF* hors-série, juin 2012, n°40 : sur les conditions de délivrance du document d'exportation d'un navire de plaisance et sur la portée des obligations du vendeur. Au visa de l'article 1615 du Code civil, la Cour considère que « le vendeur est tenu de livrer à l'acquéreur les accessoires de la chose vendue destinée à son usage, sans lesquels cet usage ne serait pas possible ». En revanche, en l'espèce, le contrat ne prévoyait pas qu'il incombait au vendeur de régler les formalités relatives à l'obtention du certificat d'exportation avant la livraison du navire. Un tel certificat relève plutôt de l'initiative ou de la diligence du nouveau propriétaire exploitant.

<sup>505</sup> Cass.Com. 9 juillet 2013, n°12-21.062 ; *RTD com.* 2013, p.794, obs. B.Bouloc ; *DMF* 2013, p.997, rapp. Rémy, note P. L'Herrou.

<sup>506</sup> *Ibidem*

<sup>507</sup> Également art. 218 Code des Douanes ; Art. 4 de la loi 67-5 du 3 janvier 1967 (Abrogé).

<sup>508</sup> *DMF* 2013, p.1003, rapp. Rémy, note P. L'Herrou.

<sup>509</sup> Cass.Com. 15 octobre 2002, n° 00-14.328, *Bull.civ.2002, IV*, n° 146.

<sup>510</sup> Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 22 janvier 1991, n°89-12.593, *Bull.civ.1991, I*, n° 23.

<sup>511</sup> CA Rouen, 21 mars 1996 : *DMF* 1996, p.1074, note C. De Lapparent.

accessoires de la chose vendue au sens de l'article 1615 du Code civil.

Par ailleurs, l'arrêt du 9 juillet 2013, se conforme au nouvel article L.5221-1 du Code des transports qui édicte que : « *Tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à son bord les titres de navigation maritime et les titres de sécurité prévus par le présent livre, ainsi que les autres documents nécessaires à sa conduite et à son exploitation dont la liste est fixée par voie réglementaire.* » Par conséquent, l'on peut présumer que les tribunaux donneront une extension à cette notion d'*accessoire* du navire, objet de la vente, non seulement à l'original de l'acte de francisation mais aussi aux titres de sécurité <sup>512</sup>ou certificats nécessaires à l'utilisation normale du navire, voir même au document unique faisant état de l'acte de francisation et du certificat d'immatriculation (institué par la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue). Également, l'article 18 du Décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes fait référence à l'état des inscriptions hypothécaires qui doit se trouver à bord lorsque le navire prend la mer : « *Tout navire grevé d'une hypothèque qui prend la mer doit avoir à son bord un tableau sommaire des inscriptions hypothécaires le concernant.* »

Paragraphe 3 : L'article L. 5114-1 du Code des transports

**229.** L'article L. 5114-1 du Code des transports (ancien article 10 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967) consacre la forme des actes constitutifs ou translatifs de propriété en imposant l'écrit **(A)**. Le formalisme doit demeurer intact si bien que les prescriptions de l'article L. 5114-1 du Code des transports lui confèrent le statut de loi de police **(B)**. Cependant, l'exception confirme la règle dans la mesure où l'acquéreur est induit en erreur sur le fondement de la théorie de l'apparence **(C)**.

**A.** L'article L. 5114-1 du Code des transports ou l'exigence d'un écrit

**230.** En vue d'éviter toute confusion, il est opportun de rappeler que le contrat de construction au forfait de navire est un contrat consensuel, en ce sens que l'écrit dont se réfère l'article L. 5113-2, al. 1er du Code des transports n'est exigé qu'à des fins de preuve. L'écrit n'est requis *ad validatem* que pour les modifications apportées au contrat en cours d'exécution ; tout avenant doit être établi par écrit en vertu de l'article L. 5113-2, al. 2 du même code. En revanche, le contrat de vente du navire est un contrat solennel, imposant la rédaction d'un écrit et ne vise que les navires francisés.

Ainsi l'article L. 5114-1 du Code des transports impose un écrit, à peine de nullité, pour tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété du navire. Dans ce sens, la jurisprudence observe dans cette règle importante une loi de police au sens du droit international privé.<sup>513</sup> *A fortiori*, tout contrat de vente portant sur un navire francisé est un contrat solennel qui n'est valable qu'à la condition d'être établi par écrit : « *Tout acte...translatif...de la propriété sur un navire francisé doit, à peine de nullité, être fait par écrit* ». La

---

<sup>512</sup>Articles L. 5241-3 et L. 5241-4 Code des transports.

<sup>513</sup> Cass. Com. 14 janvier 2004, pourvoi n°00.17.978, *DMF* 2004, p.723, G. Mecarelli.

jurisprudence s'efforce de reconnaître la validité d'une vente de navire non pas fondée sur des circonstances de fait ou sur le comportement des parties (règlement du prix ou prise de possession du navire) mais au regard des dispositions de l'article L. 5114-1 du Code des transports. En effet, il dispose que l'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.<sup>514</sup> C'est pourquoi, la chambre commerciale de la Cour de cassation en date du 1er juillet 1997<sup>515</sup> avait admis qu'un bon de commande constituait l'acte écrit nécessaire à la validité du contrat de vente puisque qu'il comportait absolument toutes les mentions ainsi prévues.

## **B.** L'article L.5114-1 du Code des transports comme loi de police

**231.** L'article L. 5114-1 du Code des transports (ancien article 10 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967) constitue une loi de police<sup>516</sup> du for au sens de l'article 7-2 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, remplacée par le règlement CE du 17 juin 2008, désigné « Rome I ». <sup>517</sup> C'est donc à bon droit que la Cour de cassation en date du 14 janvier 2004 a statué que la vente d'un navire francisé (chalutier immatriculé en France), conclue entre une société venderesse danoise et un acquéreur, société de droit nord-coréen, était entachée de nullité par une télécopie ne comportant pas les mentions requises par l'article 10 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967.

Il était opportun pour la Cour d'opérer une application combinée des articles 7 (relatif aux dispositions de lois de police) et 9 (prescriptions sur la forme des contrats) de la Convention de Rome du 19 juin 1980 en matière de ventes de navires. Plus précisément, la société venderesse, société danoise, réclamait à l'acquéreur, une société de droit nord-Coréen, le paiement d'un chalutier immatriculé en France et destiné à l'exploitation de pêche dans les eaux de la Corée du Nord. Cependant, le défendeur, l'acquéreur en l'espèce, invoquait la nullité de la vente pour non-respect des règles de forme prescrites par l'ancien article 10 de la loi française du 3 janvier 1967.

**232.** En tout état de cause, la Convention de Rome reconnaissait la validité du contrat tant sur le fond (article 4) que sur la forme du contrat (article 9) ; toutefois il n'en demeure pas moins que la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires écartait ces dispositions en tant que loi de police. En effet, l'ancien article 10 de cette même loi était d'application immédiate et son non-respect entraînait nécessairement la nullité de la vente ; l'acte de vente semblait

---

<sup>514</sup> Mentions définies à l'article 231 du Code des douanes.

<sup>515</sup> Cass. Com. 1<sup>er</sup> juillet 1997, navire *Chiberta*, *Bull. Civ. IV*, 1997, n°209 ; *RJDA* 1997, n°1479 ; *DMF* 1997, p.859, rapport Rémy.

<sup>516</sup> Art. 9 Règlement (CE) n° 593/2008, dit « Rome I » sur les Lois de police. :

1. *Une loi de police est 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, quelque soit par ailleurs la loi d'application au contrat d'après le présent règlement.*

2. *Les dispositions du présent règlement ne pourront porter atteinte à l'application des lois de police du juge saisi.*

3. *Il pourra également être donné effet aux lois de police du pays dans lequel les obligations découlant du contrat doivent être ou ont été exécutées, dans la mesure où lesdites lois de police rendent l'exécution du contrat illégale. Pour décider si effet doit être donné aux lois de police, il est tenu compte de leur nature et de leur objet, ainsi que des conséquences de leur application ou de leur non-application.*

<sup>517</sup> Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, publié au Journal officiel de l'Union européenne du 4 juillet, entré en vigueur le 24 juillet 2008, applicable aux contrats conclus à partir du 17 décembre 2009.

dépourvu des exigences de l'article 10 de la loi du 3 janvier 1967, *i.e.* une télécopie nullement précédée d'un acte comportant les mentions obligatoires et stipulées sur le Code des douanes.<sup>518</sup> Autrement dit, « *ces textes ont la valeur d'une loi de police : applicables, sans considération de ce que les parties ont pu décider quant au droit compétent, elles s'imposent brutalement et sans échappatoire* ». <sup>519</sup> Comme l'avait souligné le Professeur Delebecque, l'article 10 « *édicte une véritable règle de forme, requise ad validatem pour la vente d'un navire francisé* ». <sup>520</sup>

Certes, la règle de conflit applicable en matière de ventes de navires était la Convention de Rome du 19 juin 1980. Selon l'article 9, § 1 et 2, le contrat était valable en la forme puisqu'il satisfaisait aux exigences de forme de la loi qui le régissait au fond ou de la loi du lieu de conclusion. D'autre part, selon l'article 4 § 1er de la même convention, la loi applicable au fond était, à défaut de choix par les parties de la loi applicable, la loi du vendeur – débiteur de la prestation caractéristique- donc la loi danoise. Toutefois, cette dernière ne semblait pas imposer des exigences de forme comparables à celles de l'ancien article 10 de la loi française du 3 janvier 1967, devenu l'article L.5114-1 du Code des transports. Dès lors, la loi maritime de 1967 s'appliquait sans doute en tant que loi de police, comme le prévoyait l'article 7 § 2 de la Convention de Rome puisque cette « *exigence (de forme) a pour fonction le respect d'une réglementation devant assurer, pour des motifs impérieux d'intérêt général, un contrôle de sécurité de navires armés au commerce ou à la plaisance leur conférant le droit de porter le pavillon français avec les avantages qui s'y rattachent et devant donner au cocontractant toutes les informations sur l'individualisation et les caractéristiques du navire* ». <sup>521</sup>

**233.** Le motif impérieux d'intérêt général était déterminant pour déclencher l'application des règles de forme de la loi française sur les ventes de navire en tant que loi de police.

Selon le professeur Mecarelli, « *le caractère impérieux qui conduit à considérer qu'une disposition nationale ou étrangère fait échec au fonctionnement classique de la règle de conflit en exigeant son application immédiate* » justifiait le raisonnement des hauts magistrats. <sup>522</sup>

L'exigence d'un écrit, avec les mentions requises par l'article 231 du Code des douanes, est étroitement lié à l'immatriculation du navire. Cet écrit permet d'opérer la mutation en douane, *i.e.* la formalité de publicité attestant de la nationalité, de l'identité des acquéreurs du navire francisé et sans l'accomplissement de cette procédure la vente demeure inopposable à tout tiers intéressé. Le navire ne peut avoir comme propriétaire que celui qui figure sur la fiche matricule et l'enregistrement par le bureau des douanes ne peut s'effectuer sans l'acte écrit avec toutes les mentions requises à l'article L.5114-1 du Code des transports et à l'article 231 du code des douanes. « *Dans cette mesure, on peut comprendre que l'exigence de l'écrit soit une loi de police, ou en tout cas qu'elle doive être rattachée à la loi de l'État d'immatriculation du navire*

---

<sup>518</sup> Article 231 Code des Douanes :

« 1. Tout acte de vente de navire ou de partie de navire doit contenir :

a) le nom et la désignation du navire ;  
b) la date et le numéro de l'acte de francisation ;  
c) la copie in extenso des extraits dudit acte relatifs au port d'attache, à l'immatriculation, au tonnage, à l'identité, à la construction et à l'âge du navire.

2. L'acte de vente doit être présenté dans le délai d'un mois au service des douanes du port d'attache du navire, lequel annote en conséquence l'acte de francisation. »

<sup>519</sup> Cass. Com. 14 janvier 2004, *RTD. Com.* 2004, p.845, obs. Ph. Delebecque.

<sup>520</sup> *Ibidem*

<sup>521</sup> Cass. Com. 14 janvier 2004, *DMF* 2004, p.723, G. Mecarelli.

<sup>522</sup> *Ibidem*, p.728, G. Mecarelli.

objet de la vente, donc ici la loi française. »<sup>523</sup>

### C. Caractérisation du Mandat apparent dans le contrat de vente

**234.** La caractérisation du mandat apparent pourrait être conforme aux dispositions de l'article L.5114-1 du Code des transports. Le mandat apparent serait considéré comme un acte translatif de propriété dès lors que toutes les mentions exigées soient établies par écrit. Au regard des circonstances et appréciations faites, les juges du fond autorisent l'acquéreur à ne pas vérifier les pouvoirs de la société intermédiaire chargée de vendre le navire pour le compte du propriétaire. L'engagement du mandant de vendre le navire (propriétaire) peut être établi sur le fondement du mandat apparent dès lors que « *la croyance du tiers (acheteur du navire) en l'étendue des pouvoirs du mandataire (société intermédiaire) soit légitime, ce caractère supposant que les circonstances autorisaient le tiers à ne pas vérifier les limites exactes de ce pouvoir* ». <sup>524</sup>

À l'instar des juges du fond, la Cour de Cassation en date du 12 janvier 2010 avait relevé l'erreur des acquéreurs, *a priori* de bonne foi, qui paraissait légitime puisqu'ils n'ont pas vérifié l'irrégularité des mentions sur le bon de commande, en l'occurrence l'omission de l'identité du propriétaire. En effet, l'acte de vente confirmait l'existence d'un mandat et la réception par la société mandataire d'un chèque établi à titre de garantie destiné au vendeur. Également, les circonstances laissaient présumer que les acquéreurs avaient comme interlocuteur une société mandatée et dûment habilitée à vendre le navire au nom et pour le compte du propriétaire. En somme, un bon de commande établi par un mandataire serait-il conforme à la forme des actes translatifs de propriété ? Bien que la Cour de Cassation donnât satisfaction aux acquéreurs en admettant l'existence du mandat apparent entre le vendeur et la société intermédiaire, l'arrêt avait souligné la non-allégation du caractère insuffisant des mentions de l'acte de vente.

**235.** L'intérêt de cet arrêt était de savoir si les exigences de forme imposées dans une vente de navire (Art. L. 5114-1 Code des transports, L. 3 janv. 1967, ancien art. 10) n'excluaient pas toute référence au mandat apparent. L'erreur du tiers – l'acheteur du navire en relation avec la société intermédiaire - était-elle encore légitime s'il n'avait pas lui-même vérifié que les actes qu'on lui soumettait étaient incomplets ou irréguliers (aucune mention de l'identité du propriétaire du navire sur le bon de commande) ? Les hauts magistrats laissèrent supposer le contraire. Par ailleurs, en l'espèce la vente aurait pu être annulée s'il avait été allégué que les mentions de l'acte étaient insuffisantes au regard des exigences de forme requises par la loi. Cette allégation non faite, l'arrêt a conclu à l'engagement du vendeur sur le fondement de la théorie de l'apparence, dès lors que les constatations et appréciations des juges du fond avaient mis en exergue les circonstances autorisant l'acheteur à ne pas vérifier les pouvoirs de l'intermédiaire chargé de vendre le navire.

---

<sup>523</sup> P. Lagarde, « La loi française sur la vente des navires francisés est une loi de police », *Rev. Crit. DIP*, 2005, p.55.

<sup>524</sup> Cass. Com.12 janvier 2010, pourvoi n°08-17685, *DMF* 2010, p.214, Ph. Delebecque ; cf. art. 1156 Code civil.

## SECTION 3 : LA MUTATION EN DOUANE, OPÉRATION *SUI*

### *GENERIS*

**236.** Ce processus est propre au droit maritime et conditionne l'opposabilité (**Paragraphe 1**) de la vente volontaire du navire. La mutation en douane est considérée comme une formalité administrative dont le processus évoque celui de la transcription immobilière, si bien que la vente est opposable aux tiers dès que la mutation en douane sera accomplie et produira alors ses effets entre les parties (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : La mutation en douane comme particularisme du droit maritime

**237.** Cette procédure est subordonnée à la présentation de l'acte de francisation et à l'acte de transfert de propriété (de vente). L'acte de francisation reproduit toutes les mentions et inscriptions figurant sur la fiche matricule du navire.<sup>525</sup> En cas de vente du navire, la délivrance de l'acte de francisation est incorporée dans la délivrance du navire et le défaut de délivrance de cet acte entraîne la résolution de la vente.<sup>526</sup> Le transfert de propriété peut résulter d'un échange, d'une donation ou bien d'une succession. Peu important la nature de l'échange, le changement de propriété du navire *déjà construit et comportant une nationalité* est contrôlée par l'Administration des douanes et fait l'objet de la mutation en douane qui ne concerne pas les navires en construction.

**238.** Au regard de l'article 231, alinéa 2 du Code des douanes, le changement de propriété doit être porté à la connaissance de l'administration des douanes :

*« 2. L'acte de vente doit être présenté dans le délai d'un mois au service des douanes du port d'attache du navire, lequel annote en conséquence l'acte de francisation ».*

Tout manquement à cette obligation douanière est passible d'une peine d'amende prévue par l'article 410 du même Code comme l'avait rappelé la Chambre criminelle de la Cour de cassation dans un arrêt du 14 janvier 2004.<sup>527</sup> La mutation en douane opère la modification de l'acte de francisation du navire par laquelle le nom du nouveau propriétaire est substitué au propriétaire-vendeur. Elle prend effet dès lors que l'acte de francisation et l'acte translatif de propriété du navire sont présentés. Seuls les droits d'enregistrement seront acquittés.

De même, la fiche matricule sera modifiée en conséquence, en ce sens que *« tout acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou tout autre droit réel sur un navire francisé doit à peine de nullité, être fait par écrit »* comme le dispose l'article L. 5114-1 du Code des transports <sup>528</sup>.

Lorsque le transfert de propriété résulte d'un échange, d'une donation, ou d'une succession, il sera soumis à la mutation en douane. Néanmoins, elle ne concerne guère le navire en construction puisqu'il ne peut être encore l'objet de l'obtention d'une nationalité et seule son inscription doit être déclarée auprès du bureau des douanes dans le ressort duquel se trouve

---

<sup>525</sup> Art. L.5114-3 et art. R.5114-6 Code des transports.

<sup>526</sup> CA Rouen, 21 mars 1996, *DMF* 1996, p.1074, note C. De Lapparent.

<sup>527</sup> *DMF* Hors -série n° 9, juin 2005, p.47.

<sup>528</sup> Ancien art. 10 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut du navire et autres bâtiments de mer (Abrogé).

le lieu de construction du bâtiment.<sup>529</sup> La question sera opportune dès lors que le navire en construction sera un navire *achevé*.

**239.** Quant à sa portée juridique, il s'agit de déterminer si le manquement à la procédure de mutation en douane est sanctionné par la nullité de la vente ou par l'inopposabilité aux tiers, ou à l'inverse si cette procédure authentifie en bonne et due forme l'acquisition du navire qui aurait été effectuée par celui qui ne serait pas le réel propriétaire.

Comme l'évoquent les fameux auteurs Rodière et du Pontavice, la mutation en douane ne représentait qu'une simple formalité administrative et n'avait pas d'incidence sur les questions de droit privé relatives au transfert de propriété<sup>530</sup>. Pour d'autres, la mutation en douane serait comparable à la transcription immobilière, expression autrefois donnée à la publicité foncière<sup>531</sup>, dès lors que l'acte de vente produirait ses effets *inter partes* et que l'acte de vente, non inscrit, serait inopposable aux tiers, à tous ceux qui auraient « *acquis un droit concurrent* »<sup>532</sup> sur le navire en question. Pour le Doyen Ripert, la mutation en douane ne serait qu'une condition de fond de la propriété du navire. En d'autres termes, le transfert de propriété à l'acheteur s'opèrera lorsque la procédure de mutation en douane sera préalablement accomplie. Ainsi Georges Ripert écrivait-il, « *on doit considérer comme propriétaire la personne dont le nom est porté au registre des soumissions et est reproduit sur l'acte de francisation. Ce n'est pas à dire qu'un acte de transfert n'ait aucune valeur. Il vaut comme acte générateur d'obligations. Il y a une distinction que notre droit civil ne fait pas entre le contrat créateur d'obligations et l'inscription, qui, seule réalise le transfert de propriété.* »<sup>533</sup> En somme, la mention de la vente sur l'acte de francisation serait une condition de validité du contrat entre les parties.

**240.** En outre, pour qu'elle soit valable et puisse produire ses effets *inter partes*, la mutation en douane doit être subordonnée à la reconnaissance du transfert de propriété au regard du droit public, à l'acquiescement des autorités publiques en vertu de l'acte de francisation.<sup>534</sup> Néanmoins, la jurisprudence antérieure n'adhérait pas à cette conviction et seul l'ancien 93 du décret n°67-967 du 27 octobre 1967 dictait l'attitude des tribunaux. Ce comportement a été adopté par la Cour d'appel de Paris soutenant que « *la francisation du navire ne constitue pas le complément nécessaire de la remise du navire et l'acquéreur peut en prendre possession même sans acte de francisation* ». <sup>535</sup>

Dans le même sens, le Conseil d'État a jugé que l'omission de l'inscription sur l'acte de francisation par l'Administration des douanes n'avait pas d'incidence sur la régularité de la publicité à l'égard des tiers ayant résulté de l'inscription sur la fiche matricule du navire.<sup>536</sup> D'autre part, l'ancien article 93 du décret n° 67-967 du 27 octobre de 1967<sup>537</sup> énonçait que les actes soumis à publicité sont inopposables aux tiers tant qu'ils n'ont pas été mentionnés

<sup>529</sup> Art. R. 5114-4 Code des transports ; Article 89 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

<sup>530</sup> R. Rodière et E. Du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz 1997, 12<sup>ème</sup> édition, n° 87, p.88.

<sup>531</sup> G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, PUF, 8<sup>ème</sup> édition 2007, p.929.

<sup>532</sup> E. Du Pontavice, *Le statut des navires*, Litec, 1976, n°97.

<sup>533</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, tome 1, Librairie Arthur Rousseau, n°429.

<sup>534</sup> R. Rodière, *Droit maritime*, *Précis Dalloz*, 1963, n°87 ; art.R.5114-9 Code des transports.

<sup>535</sup> CA Paris, 15<sup>ème</sup> chambre, section A, 5 mai 1993 : *Juris-Data* n°1993-022163.

<sup>536</sup> Conseil d'État, 26 février 1982 : *Juris-Data* n° 1982-040475.

<sup>537</sup> Ces dispositions ont été reprises à l'art. R. 5114-6 du Code des transports.

sur la fiche matricule. La publicité des navires francisés a donc pour vocation d'opposer aux tiers le transfert de propriété. « *Aucun des actes mentionnés à l'article 92, 1° à 7° (identification du gérant de la copropriété, clauses de conventions de copropriété, actes constitutifs-translatifs-extinctifs de propriété et contrats d'affrètement à temps ou coque nue, clauses de ces contrats susvisés) n'est opposable aux tiers avant son inscription sur la fiche matricule. Aucun des actes mentionnés à l'article 92, 7° et 8° (hypothèques, procès-verbaux de saisie) n'est opposable aux tiers avant son inscription sur le registre prévu à l'article 15 (registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques maritimes).* »

**241.** En tout état de cause, le défaut de publicité entraîne une inopposabilité plus extensive qu'en matière de publicité foncière du fait que le concept de tiers est entendu dans un sens très large. La catégorie des tiers, qui objectent le transfert de propriété, n'est pas limitée à ceux qui ont un droit concurrent à celui de l'acquéreur. En effet, tout créancier intéressé, même chirographaire peut se prévaloir à condition que le droit de ce créancier contestataire soit rattaché au navire et qu'il ait été soumis à publicité par ses propres soins.<sup>538</sup>

**242.** Un autre emprunt du droit immobilier est illustré du fait que le mécanisme de l'inopposabilité institué par l'ancien article 93 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 et repris à l'article R. 5114-7 du Code des transports, s'apparente avec celui que connaît la publicité foncière des donations et substitutions comme en disposent les articles 941, 1070 et 1071 du Code civil.

En l'état, le système de la publicité immobilière se réfère aux tiers qui peuvent se prévaloir du défaut de publicité qu'ils soient créanciers<sup>539</sup> ou personnes ayant un intérêt<sup>540</sup> et le défaut de publicité ne peut être « *ni suppléé ni regardé comme couvert par la connaissance que les créanciers ou les tiers acquéreurs pourraient avoir eue de la disposition par d'autres voies que celles de la publication* »<sup>541</sup>.

Par ailleurs, la mutation en douane conditionne l'opposabilité de la vente, mais laisse aussi présumer le transfert des risques.

## Paragraphe 2 : Effets de la mutation en douane

**243.** Le transfert de propriété s'opère *inter partes*, du vendeur à l'acheteur, au jour où a été dressé l'acte écrit, tandis qu'à l'égard des tiers, l'acquéreur ne devient propriétaire du navire que par la mutation en douane. Le transfert de propriété donnera lieu également au transfert des risques de perte fortuite du navire. Selon, la Cour de Cassation<sup>542</sup> en date du 4 novembre 1952, l'acheteur doit supporter les conséquences en cas de perte fortuite du navire et maintenir son obligation de paiement quand bien même le navire serait détruit ou endommagé. Plus précisément, la Cour avait retenu à juste titre que :

---

<sup>538</sup> R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz 1997, 12<sup>ème</sup> édition, n°87.

<sup>539</sup> Art. 1070 Code civil : « *Le défaut de publication de l'acte contenant la disposition pourra être opposé par les créanciers et tiers acquéreurs, même aux mineurs ou majeurs en tutelle, sauf le recours contre le grevé et contre le tuteur à l'exécution, et sans que les mineurs ou majeurs en tutelle puissent être restitués contre ce défaut de publication, quand même le grevé et le tuteur se trouveraient insolvables.* »

<sup>540</sup> Art. 941 du Code civil : « *Le défaut de publication pourra être opposé par toutes personnes ayant intérêt, excepté toutefois celles qui sont chargées de faire faire la publication, ou leurs ayants cause, et le donateur.* »

<sup>541</sup> Article 1071 du Code civil.

<sup>542</sup> Cass. Com., 4 novembre 1952, *JCL Transport* 1998, Fasc. 1131, *La vente volontaire du navire*, D. Veaux-Fournerie n° 3 ; *DMF* 1953, p.127.

« Même si le retard dans l'accomplissement des formalités de publicité s'explique par la négligence des services administratifs qui en ont la charge, l'acheteur est devenu propriétaire du navire dans ses rapports avec le vendeur sans attendre que la mutation en douane soit faite de sorte que si le navire est détruit ou endommagé par cas fortuit entre l'acte écrit de vente et sa publication au fichier matricule, c'est l'acheteur qui en supporte les conséquences, ce qui revient à dire qu'il devra payer le navire au prix convenu, bien qu'il soit détruit ou endommagé ».

**244.** À la suite de la vente, le transfert de propriété du navire ne sera opposable aux tiers qu'au jour de la mutation en douane. Ainsi, le décalage du transfert de propriété peut susciter des difficultés quant au sort de l'équipage<sup>543</sup>, ou quant à celui des contrats conclus par l'ancien propriétaire du navire qui pourraient être opposables à l'acquéreur.

Le contrat qui illustre cette problématique est le contrat d'affrètement conclu par l'ancien propriétaire. En cas de vente d'un navire armé au commerce ou à la plaisance, le navire peut être vendu en cours d'affrètement au profit d'un tiers. En principe, l'affrètement consenti par le vendeur est opposable à l'acheteur en cas de vente car, tout comme la vente d'un immeuble, l'obligation de l'acheteur serait de respecter le bail conclu par son auteur<sup>544</sup>, à condition que l'antériorité par rapport à la vente soit établie et inscrite dans le temps.

Lors de la vente du navire, le contrat d'affrètement est en principe résilié, mais l'affréteur peut toutefois réclamer des dommages et intérêts<sup>545</sup> au vendeur du navire, du fait qu'il ne puisse assurer la disposition du navire pendant la période d'affrètement comme convenu lors de la conclusion du contrat. Dès lors, ceci équivaldrait à la garantie d'éviction dont bénéficie le locataire dans le régime des baux commerciaux.<sup>546</sup> Néanmoins, le vendeur peut anticiper des clauses dans la charte-partie du contrat d'affrètement afin qu'il ne soit pas exposé à des dommages et intérêts lors de la vente du navire. Cette clause peut stipuler que l'affrètement sera résilié en cas de vente après un certain délai de sorte que l'affréteur ne puisse pas exercer un recours en garantie contre le vendeur. Par ailleurs, le vendeur peut insérer une clause dans le contrat de vente mentionnant que le nouveau propriétaire devra respecter le contrat d'affrètement jusqu'à son expiration. En tout état de cause, à défaut d'une telle clause contractuelle, l'acheteur du navire devra respecter l'affrètement jusqu'au terme final compte tenu de la publicité de la charte partie<sup>547</sup> dans le fichier matricule au regard de l'article

---

<sup>543</sup> P. Chaumette, « La vente de navire et le sort de l'équipage », obs. sous TI Quimper, 29 juillet 2005, navires *Le Talion et L'Albatros*, DMF 2007, 156.

<sup>544</sup> Par analogie, voir en ce sens Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 15 mars 2000, D. 2000. AJ 285, obs. Rouquet : « *La poursuite du bail avec l'acquéreur et le principe de l'opposabilité : En l'absence de congé pour vente, la vente de l'immeuble loué ne met pas fin au bail. Celui-ci se poursuit avec l'acquéreur qui devient le nouveau bailleur (Code civil, art. 1743). De plus, lorsque le bail est soumis à un statut d'ordre public (bail d'habitation, commercial, professionnel, meublé constituant la résidence principale du locataire...), la vente des locaux en cours de bail ne peut être érigée en cause de résiliation immédiate du contrat.* »

<sup>545</sup> *The New Flamenco – Fulton Shipping Inc of Panama c/ Global Business Travel SAU*, 21 mai 2014 [2014] EWHC 1547 (comm), DMF 2015, p. 351, obs. O. Cachard. À l'inverse, dans cette affaire, le fréteur-vendeur arguait que la redélivraison du navire par l'affréteur constituait une rupture anticipée à l'expiration de la charte-partie (*anticipatory breach*) ; la *England & Wales High Court* a fait fi de la vente du navire qui fut profitable au fréteur-vendeur et lui accorda tout de même le principe de réparation ouvrant droit à des dommages et intérêts au motif que l'affréteur avait manifesté son manquement dans l'exécution de la charte-partie. Confirmation de la décision par *United Kingdom Supreme Court* du 28 juin 2017, [2017] UKSC 43.

<sup>546</sup> J. Mestre, M.-E. Pancrazi, I. Arnaud-Grossi, L. Merland, N. Tagliarino-Vidal, *Droit Commercial : Droit interne et aspects de droit international*, L.G.D.J., 30<sup>ème</sup> édition, 2012, n° 866 et S.

<sup>547</sup> Une charte-partie, du latin *charta partita* (charte partagée), (*charter-party* en anglais) est un acte constituant un contrat d'affrètement conclu de gré à gré entre professionnels du transport maritime. Les conditions du contrat

L.5114-1 du code des transports<sup>548</sup> visant les affrètements à temps et à coque nue consentis pour une durée supérieure à un an. Les contrats d'affrètement à temps sont axés sur la navigabilité du navire et mettent l'accent sur les obligations qui pèsent sur le fréteur et celles qui incombent à l'affréteur. Ce contrat est conclu sous l'empire de la volonté des parties au regard de l'article L. 5423-1 du Code des transports (Art. 1 de l'ancienne Loi n° 66- 420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transports maritimes) : « *Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.* De plus, c'est un contrat pour lequel la considération de la chose, en l'occurrence le navire, est un élément fondamental, il est un contrat *intuiti rei*.

---

d'affrètement portent soit sur le parcours « au voyage », sur la durée « à temps », soit sur le navire seul « coque nue ».

<sup>548</sup> Art. 231 Code des douanes ; ancien art. 10 L. n°67-5 du 3 janvier 1967.

## CHAPITRE SECOND : LA PLAISANCE, LE NAVIRE EN TANT QUE BIEN DE CONSOMMATION

**245.** Contrairement à la navigation commerciale, qui fait référence à des actes de commerce<sup>549</sup>, la navigation de plaisance suppose un espace de liberté et d'évasion. Elle a toujours reflété une activité agréable et semble à l'opposé de toute activité commerciale.<sup>550</sup> Au regard du droit européen, la pratique de la navigation de plaisance est même considérée comme une liberté fondamentale.

En effet, la Cour de Justice des Communautés européennes a jugé, dans une affaire relative aux restrictions à l'immatriculation des navires de plaisance, que « *la pratique de la navigation de plaisance était le corollaire de la liberté de circulation* ». <sup>551</sup> Dans le même sens, l'article 45-1 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne admet que « *tout citoyen ou toute citoyenne de l'Union a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres* », et ceux-ci doivent assurer une protection effective des droits fondamentaux. Également, dans plusieurs décisions<sup>552</sup>, le Conseil Constitutionnel a affirmé que la liberté d'aller et venir faisait partie des libertés constitutionnellement garanties.

Quoiqu'il en soit la navigation de plaisance revêt tout de même un caractère commercial et conduit à des règles, à des contraintes particulières issues du droit communautaire. En ce sens la jurisprudence a reconnu l'application du Code de commerce à l'activité de plaisance car les risques de la mer étaient les mêmes.<sup>553</sup> En effet, les risques de la mer et les règles de sécurité sont les dénominateurs communs de tout type de navigation y compris la plaisance.

**246.** Il est possible de faire état d'un *droit* de la plaisance dès lors qu'un corpus de règles issues du droit communautaire est établi en matière de construction de navires de plaisance et en matière de responsabilité du plaisancier. En droit interne, le décret n° 84-810 du 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale donne une définition des navires de plaisance. Dans son article premier, le décret établit une description<sup>554</sup> des navires

---

<sup>549</sup> Article L.110-2 du Code de commerce : « *La loi répute pareillement actes de commerce :*

1° *Toute entreprise de construction, et tous achats, ventes et reventes de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure ;*

2° *Toutes expéditions maritimes ;* »

<sup>550</sup> Req. 23 janv. 1888 : *DP 1888.1. 405* « *L'achat d'un navire de plaisance, non en vue de la revente, mais pour l'usage personnel de l'acquéreur, n'a pas le caractère commercial* » ; M. Le Bihan Guénolé, « Bateaux de plaisance et économie circulaire », *DMF* 2017, p. 643.

<sup>551</sup> CJCE 7 mars 1996 – Commission c/ France – Aff. n° C-334/94 point 21 ; *DMF* 2012, p.471, obs.R. Rézenthel.

<sup>552</sup> Cons. Const. Décis. N° 2004-492 DC du 2 mars 2004 – *JO* 10 mars 2004, p. 4637 ; Cons. Const. Décis. N° 2010-71 QPC du 20 novembre 2010 – *JO* 27 novembre 2010, p. 21119.

<sup>553</sup> Cass. Com. 2 décembre 1965 : *D. 1966.501*, note *Rodière* sur le caractère commercial de la plaisance.

<sup>554</sup> Art. 1 modifié par le Décret n°2018-275 du 16 avril 2018

de plaisance et les répartit en plusieurs catégories : navires de plaisance à usage personnel, navires de formation, navire de plaisance à utilisation commerciale, navire de charge, etc... Au surplus, la loi pour l'économie bleue<sup>555</sup> a actualisé les dispositions relatives à la navigation de plaisance en termes de compétitivité des exploitations maritimes et des ports de commerce mettant en exergue des mesures de simplification de procédures.

**247.** La réglementation des navires de plaisance issue de la directive n° 94/25/CE du 16 juin 1994<sup>556</sup> a modifié les principes et pratiques des autorités administratives, des chantiers et des armateurs plaisanciers, préconisant une logique d'utilisation recommandée.

Le droit communautaire transposé dans le droit interne a pour objectif de responsabiliser le fabricant (constructeur) en termes d'information préalable<sup>557</sup> et de sécuriser le plaisancier par le marquage CE certifiant que le navire est en tous points conforme aux normes et « exigences essentielles », fondement important de cette législation qui s'est efforcée de rectifier et de clarifier la mise sur le marché des navires de plaisance et des véhicules nautiques à moteur (**SECTION 1**). Ce thème semble important dans la mesure où il permettra de rebondir sur les problématiques liées au défaut de conformité, au recours des sous-acquéreurs et de mettre en exergue la protection des acquéreurs renforcée par le droit de la consommation. Également, l'on examinera le caractère tripartite de la relation contractuelle entre l'architecte naval, le chantier constructeur et l'armateur plaisancier (**SECTION 2**).

## SECTION 1 : RÉGLEMENTATION DES NAVIRES DE PLAISANCE

**248.** Dans un souci de sécurité juridique et en vue d'une utilisation pragmatique des navires de plaisance, certains aspects techniques relatifs aux exigences essentielles de conception, de construction (**Paragraphe 2**) ont été renforcées et clarifiées grâce à l'évolution du cadre législatif européen (**Paragraphe 1**). Dès lors, les apports de la directive n° 2013/53/UE du 20 novembre 2013 ont contribué à une meilleure régulation et transparence du marché européen en termes de responsabilité des opérateurs économiques autour des transactions de navires de plaisance (**Paragraphe 3**).

Paragraphe 1 : Principes et évolution de la législation communautaire issue de la directive n° 94 / 25 / CE du 16 juin 1994

**249.** *In limine*, il est opportun de préciser que les directives européennes portant sur les mesures préalables à la mise sur le marché employaient le terme de *bateau* pour désigner le navire de plaisance. En effet, ces deux notions sont confondues.

---

<sup>555</sup> Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, *JO* du 21 juin 2016

<sup>556</sup> Abrogée par la directive n° 2013/53/UE. Elle fut transposée dans le droit français par le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996. La directive n° 94/25/CE du 16 juin 1994 a été modifiée par la suite par la directive n°2003/44/CE du 16 juin 2003, transposée à son tour dans le droit français par le décret n°2005-185 du 25 février 2005.

<sup>557</sup> F. Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, *Contrats civils et commerciaux*, 11<sup>ème</sup> édition, 2019, n° 207 et 312.

Le navire de plaisance est pensé dès sa construction comme un bien de consommation, un produit manufacturé, qui s'inscrit dans le cadre de la responsabilité élargie du producteur.<sup>558</sup> Dès lors, les fabricants, producteurs, distributeurs ou importateurs sont tenus de se conformer aux exigences fixées par la réglementation européenne depuis la directive n° 94/25/CE du 16 juin 1994, transposée dans le droit français par le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996.

**250.** La réglementation issue de la directive n° 94/25/CE avait pour objectif d'établir les conditions de mise sur le marché et de la libre circulation intra-communautaire des navires de plaisance d'une longueur de coque de 2,50 à 24 mètres. Par la suite, la directive n° 94/25/CE du 16 juin 1994 a été amendée par la directive n° 2003/44/CE du 16 juin 2003, transposée en droit interne par le décret n° 2005-185 du 25 février 2005. Cette directive modificative, dont le champ d'application fut élargi aux véhicules nautiques à moteur, a intégré des exigences relatives à la protection de l'environnement, et a fixé des limites en termes d'émissions gazeuses et sonores des moteurs de propulsion peu important le type d'allumage.

Enfin, la directive n° 2013/53/UE du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques, transposée en droit interne par le décret n° 2016-763 du 9 juin 2016, réitère les recommandations en termes de fabrication et de conception. Cette même directive fixe les dispositions régissant la libre circulation dans l'Union européenne.<sup>559</sup> À ce titre, les navires de plaisance sont appréhendés comme des produits de consommation mis à disposition sur le marché et conformes aux exigences de sécurité, dans le respect de la santé des personnes et de la protection de l'environnement.<sup>560</sup> Désormais, les dispositions du décret n° 2016-763 du 9 juin 2016 figurent dans la partie réglementaire du Code des transports, aux articles R. 5113-5 à R. 5113-42.

**251.** D'une part, la directive 2013/53/UE s'est efforcée d'améliorer le cadre réglementaire applicable à la commercialisation des navires de plaisance qualifiés de produits. D'autre part, elle a conduit à un désengagement des pouvoirs publics qui ne se chargent plus de contrôler et d'approuver la conformité des bateaux ou navires de plaisance. La procédure d'évaluation de la conformité est dévolue aux organismes mentionnés à l'article R. 5113-30 du Code des transports. Ces mêmes organismes sont notifiés à la Commission européenne et aux États membres par le ministre chargé de la mer, en qualité d'« *autorité notifiante*<sup>561</sup> ». Cela étant, l'État français conserve le monopole de la réglementation en matière de sécurité pour tous les bateaux de plaisance et vérifie les exigences techniques de tous les navires non assujettis au marquage CE.

---

<sup>558</sup> Nouveaux articles 1245 à 1245-17 du Code civil suivant ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations.

<sup>559</sup> Directive n° 2013/ 53/ UE du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur. Transposition en droit interne par le décret n° 2016-763 du 9 juin 2016 relatif à la mise sur le marché des bateaux et navires de plaisance, de leurs moteurs de propulsion et éléments ou pièces d'équipement ; cf articles R. 5113-5 et R. 5113- 8 du Code des transports.

<sup>560</sup> M. Le Bihan Guénolé, « Bateaux de plaisance et économie circulaire », *DMF* 2017, p. 649.

<sup>561</sup> Article R. 5113-31 Code des transports.

Paragraphe 2 : Les exigences essentielles

**252.** L'originalité de la législation communautaire repose sur le respect des exigences impératives de sécurité, de protection des personnes, des consommateurs mais aussi de l'environnement.<sup>562</sup> Ces exigences dites « essentielles » résultent des préoccupations sécuritaire et environnementale et conditionnent la construction d'un navire de plaisance en vue de la mise sur le marché communautaire. De ce fait, elles font l'objet des annexes techniques de la directive n° 2013 /53/UE du 20 novembre 2013 et sont stipulées dans le Code des transports.<sup>563</sup> Elles concernent particulièrement les catégories de conception, le numéro d'identification du navire de plaisance, la charge maximale recommandée, les réservoirs à carburants et l'équipement de lutte anti-incendie.

À ce stade, il est utile de souligner que les exigences essentielles relatives à la conception et à la construction ne s'appliquent pas aux navires conçus pour la compétition, aux originaux de navires anciens conçus avant 1950 ou leurs copies, aux navires expérimentaux, aux navires destinés « *spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des passagers à des fins commerciales,...* »<sup>564</sup>, et enfin aux « navires construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de « *l'Union européenne pendant une période de cinq ans à compter de la mise en service du navire ;...* ».<sup>565</sup> En effet, les exigences essentielles de sécurité relatives à la conception et à la construction des navires de plaisance sont précisées en fonction de leur classement en quatre catégories<sup>566</sup>.

Les *bateaux* de chaque catégorie doivent être conçus et construits pour résister aux paramètres énoncés à l'article A-1 de l'annexe I de la directive n°2013/53 / UE du 9 juin 20 novembre 2013 abrogeant la directive n° 94/25/CE du 16 juin 1994.

Ces paramètres concernent la structure du navire, la stabilité, la flottabilité et les caractéristiques de manœuvrabilité. Également, les exigences générales précisées à l'article A-2 de l'annexe I sont relatifs à l'identification du bateau, à la plaque du constructeur, à la prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord, à la visibilité à partir du poste de barre principal et au manuel du propriétaire.

---

<sup>562</sup> Art. R. 5113-13 Code des transports ; Article 2-I du décret n° 2016-763 du 9 juin 2016 ; Annexe I, partie A, B, et C de la directive n° 2013/ 53/ UE du 20 novembre 2013.

<sup>563</sup> Code des transports - 5<sup>ème</sup> partie - Livre 1<sup>er</sup> - Titre 1<sup>er</sup> -Chapitre III -section 5.

<sup>564</sup> Art. R. 5113-9 Code des transports.

<sup>565</sup> *Idem*

<sup>566</sup> Article A-1 de l'Annexe I de la directive n° 2013/ 53/ UE du 20 novembre 2013 abrogeant la directive n° 94/25/CE du 16 juin 1994 :

« A. - Un bateau de plaisance de la catégorie de conception A est considéré comme conçu pour des vents qui peuvent dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et pour des vagues qui peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles telles que des tempêtes, des tempêtes violentes, des tornades et des conditions maritimes extrêmes ou des vagues énormes.

B. - Un bateau de plaisance de la catégorie de conception B est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 8 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.

C. - Un bateau de la catégorie de conception C est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 6 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.

D. - Un bateau de la catégorie de conception D est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 4 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

Les bateaux de chaque catégorie de conception doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles pertinentes énoncées dans la présente annexe et pour avoir de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité. »

Au surplus, l'article A-3 de l'annexe I définit les exigences relatives aux paramètres de construction. Il s'agit de la structure du navire en termes de matériaux, de la stabilité de franc-bord, de la flottabilité, de l'ouverture de la coque, du pont et de la superstructure du navire, de l'envahissement pour minimiser les risques de naufrage, de la charge maximale recommandée par le constructeur, de l'emplacement du radeau de sauvetage, des moyens d'évacuation, et enfin de l'ancrage, de l'amarrage et du remorquage.

**253.** Le marquage CE relève d'une obligation impérative de la directive en vue de la mise sur le marché communautaire. Cette prérogative concerne les navires ou bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur même partiellement achevés, les moteurs de propulsion, et les navires soumis à une transformation importante, sans oublier les cinq éléments et pièces d'équipement figurant à l'annexe II de la directive. Ces catégories sont qualifiées de « *produits* » aussi bien à l'article R. 5113-8 du Code des transports qu'à l'article 2 de la directive n° 2013/53/UE du 20 novembre 2013.<sup>567</sup> Dès lors que ces *produits* sont mis sur le marché, ils portent le marquage CE de conformité et sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe I de la directive.

Quant à la déclaration UE de conformité <sup>568</sup>, elle est fournie par le fabricant (ou son mandataire) ou bien par l'importateur responsable de la mise sur le marché ; elle doit être notifiée dans la langue officielle du pays destinataire. Ce document est indispensable pour l'immatriculation.

Le marquage CE<sup>569</sup> certifie que le navire de plaisance est en tous points conforme aux exigences établies dans la directive. Lorsque les bateaux sont marqués CE, ils doivent être livrés avec une déclaration de conformité, le numéro d'identification de la coque<sup>570</sup>, le numéro d'identification de l'organisme ayant intervenu dans le processus du contrôle de la construction, la plaque du constructeur et enfin le manuel du propriétaire. La responsabilité du marquage CE incombe au constructeur, *i.e.* le fabricant, ou à son mandataire qui est chargé de la mise sur le marché du bateau.

En apposant ou en faisant apposer le marquage CE<sup>571</sup>, le fabricant indique assumer la responsabilité eu égard à la conformité du produit avec toutes les exigences imposées par la législation communautaire en termes de conditions de commercialisation des produits.<sup>572</sup> Dans l'hypothèse où le fabricant (constructeur), ou son mandataire ne seraient pas établis dans l'Union Européenne, l'importateur sera responsable du marquage CE lors de la mise sur le marché européen.

---

<sup>567</sup> Également au 1° de l'article 2 du décret n° 2016-763 du 9 juin 2016.

<sup>568</sup> Art. R. 5113-26 Code des transports ; Annexe IV de la directive n° 2013/ 53/ UE du 20 novembre 2013.

<sup>569</sup> Art. R. 5113-27 Code des transports.

<sup>570</sup> Numéro dit HIN (*Hull Identification Number*) conforme à la norme ISO 10087, apposé de manière indélébile et permanente, indiquant les codes du pays du constructeur, le numéro de série, le mois de production, l'année de fabrication et l'année du modèle. Désormais, il s'agit du CIN (*Craft Identification Number*) ; pour établir ce numéro à 14 caractères les fabricants se font attribuer un « code d'identification fabricant » unique à 3 caractères par l'administration de leur pays. Voir le site du ministère de la transition écologique et de la solidarité : [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

<sup>571</sup> Par le mandataire au sens de la définition stipulée au n° 15 de l'art. R. 5113-7 du Code des transports.

<sup>572</sup> Art. 30 du règlement (CE) n° 765/ 2008 du 9 juillet 2008.

**254.** La documentation technique<sup>573</sup> est fournie par le fabricant (constructeur). Il est tenu d'indiquer les moyens employés pour garantir que le navire réponde bien aux *exigences essentielles* nécessaires à la mise sur le marché. Dès lors, les garanties de conformité reposent sur la compréhension de cette documentation relative à la conception, la fabrication et le fonctionnement du navire. Par conséquent, elle doit permettre d'évaluer la conformité aux exigences obligatoires de la directive.

**255.** Les organismes d'évaluation et de vérification de la conformité<sup>574</sup> peuvent être des organismes notifiés par le ministre chargé de la mer, des entités indépendantes dotés du certificat d'accréditation remis par le Comité français d'accréditation (COFRAC) ou encore des organismes désignés à cet effet par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne. Leur mission est d'établir les contrôles de conformité aux exigences essentielles nécessaires pour le marquage CE, selon la procédure d'évaluation et de vérification définie par la catégorie de conception du navire et le type de *module* choisi en conséquence. L'intervention de l'organisme notifié<sup>575</sup> est obligatoire dès lors qu'il s'agira de procéder aux examens ou *modules*.<sup>576</sup> Cela étant, l'attestation de l'organisme ne soustrait pas le professionnel du marquage CE qu'il appose sur le navire.

L'habilitation des organismes relève des garanties de compétence mais surtout d'indépendance en ce sens qu'ils sont tenus de n'avoir aucun lien avec le fabricant, le concepteur, le constructeur, le fournisseur des « produits ». De ce fait, ils ne peuvent intervenir ni directement ni en qualité de mandataires en matière de conception, de construction, de commercialisation ou d'entretien. Ainsi, les procédures d'évaluation de la conformité (PEC) incombent à ces organismes. Ces procédures d'évaluation et de vérification de la conformité sont stipulées dans les articles 19 à 24 de la directive n° 2013/53/UE, allant du contrôle interne de fabrication par le constructeur aux modalités d'intervention de l'organisme notifiée en vue d'une assurance-qualité complète. Ces procédures sont multiples car elles sont regroupées en *modules* dans la mesure où elles dépendent de la catégorie de conception du navire.

**256.** La réglementation européenne repose sur un certain nombre de Normes Harmonisées dont le Comité Européen de Normalisation (CEN) est tenu de vérifier la cohésion avec ces exigences essentielles. En France, l'entité qui a la responsabilité de ces Normes est l'Association Française de Normalisation (AFNOR).

L'importance des Normes, en matière de conception et de construction des navires de plaisance et autres *produits* mentionnés à l'article R. 5113-8 du Code des transports est considérable. Ces normes confortent les garanties de conformité résultant des exigences essentielles de la directive. L'intérêt suscité par les Normes Harmonisées relève des dispositions de l'article 3 du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996, relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement. En effet, cet article énonce

---

<sup>573</sup> Art. R. 5113-25 Code des transports ; Annexe IX de la directive n° 2013/ 53/ UE du 20 novembre 2013.

<sup>574</sup> Art. R. 5113-30 Code des transports.

<sup>575</sup> En France, l'organisme notifié reconnu est le Bureau Veritas.

<sup>576</sup> Annexes II et III sous article R. 5113-43 code des transports ; voir également article 20 de la directive n° 2013/UE/53.

que les navires de plaisance et « *les produits mentionnés à l'article 1er construits ou fabriqués conformément aux normes qui leur sont applicables et qui transposent les normes européennes harmonisées...sont présumés satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, de protection des personnes et de l'environnement* ».

**257.** Ainsi donc, l'on pourra se demander si cette présomption ne serait pas sans incidence sur la responsabilité du professionnel ?

A qui incombera la charge de la preuve du défaut du navire de plaisance ou de l'un des cinq équipements énumérés à l'annexe II de la directive ? En d'autres termes, pourrait-on considérer que le professionnel a accompli son obligation générale de conseil dès lors qu'il a remis au plaisancier-acquéreur la documentation technique, la déclaration écrite de conformité au marquage CE ? Ces questions seront bien entendu abordées dans le deuxième volet de l'étude.

**258.** Au regard des responsabilités pesant sur le constructeur et des obligations du plaisancier-acquéreur, la Norme ISO 10 240<sup>577</sup> est importante car elle spécifie que le manuel du propriétaire<sup>578</sup> est source d'information primordiale pour le plaisancier en ce qui concerne le fonctionnement du navire et ses limites d'utilisation. Plus précisément, le constructeur du navire de plaisance est tenu de transmettre ce manuel au propriétaire et de s'assurer qu'il en a eu pleinement connaissance. Le but du manuel est de fournir tous les éléments et informations nécessaires pour une utilisation sûre du navire et de ses équipements, et ce faisant, en fonction du type de bateau. Par exemple, pour un voilier, il s'agira de préciser les éléments de base sur la voilure et le gréement, les dimensions principales des voiles, le nombre maximal recommandé de personnes à bord, les informations relatives au risque d'envahissement et à la stabilité, les ouvertures dans la coque, etc...

**259.** Ainsi, les obligations du constructeur reposent sur l'élaboration des directives et conseils édictés dans le manuel à l'attention du plaisancier-acquéreur. Au surplus, ce manuel informe le propriétaire de ses responsabilités dans l'utilisation prévue du navire. C'est pourquoi le fabricant (constructeur) doit rédiger de manière concrète et précise le manuel, et prodiguer tous les conseils utiles à l'acquéreur afin d'en assurer la totale compréhension. Force est de constater que la responsabilité du constructeur mais aussi celle du plaisancier apparaissent clairement au regard de la Norme 10 240 et par rapport aux mises en garde figurant dans le Manuel.

**260.** La réglementation française était basée sur un système de six catégories de navigation, appelé la Division 224, qui pour les constructeurs et les usagers des navires de plaisance apportait une ambiguïté certaine. La Division 224 concernait spécifiquement le matériel de sécurité, les lieux de navigation et l'assurance. Cela étant, la division 224 a fait l'objet d'une

---

<sup>577</sup> C. De Lapparent, *Jdl Transports*, Navigation de plaisance-Navire de plaisance. Notion. Réglementation. Contrats, fasc. 1052, n°19.

Norme élaborée avant la mise en application de la directive n° 94/25/CE, révisée et adoptée par le Comité Européen de Normalisation le 7 juillet 2004. Application de la Norme ISO 10 240 en France le 25 février 2005.

<sup>578</sup> Annexe I, partie A, point 2.5 de la directive n° 2013/UE/53.

profonde réforme<sup>579</sup> par un arrêté du 30 septembre 2004<sup>580</sup> dont les dispositions étaient applicables au 1er janvier 2005. Désormais, la nouvelle division 224 régit le matériel de sécurité complémentaire du marquage CE, selon le type de navigation et de navire. De plus, elle se réfère aux « bateaux et navires » de plaisance à usage personnel ou de formation dont la longueur de coque est inférieure à 24 mètres (et non plus 25 mètres).

**261.** Concernant les navires provenant des pays tiers, la directive est applicable pour les navires construits en dehors de l'Union européenne qui n'ont jamais été vendus ou utilisés auparavant dans l'Union Européenne. Au regard de l'article 9 de la directive 2013/53/UE du 20 novembre 2013, l'importateur est tenu de s'adresser au fabricant qui sera en mesure de lui fournir la documentation technique relative à la construction, indispensable aux calculs et évaluations, afin de s'assurer de la conformité du navire de manière équivalente aux exigences impératives de la directive.

L'organisme notifié établit un rapport de conformité qui attribuera au navire importé la « certification après construction »<sup>581</sup>, avec le marquage CE et le numéro européen de l'organisme notifié. Dès lors, les professionnels importateurs ne pourront plus apposer le code constructeur sans le rapport de l'organisme notifié.

### Paragraphe 3 : Apports du nouveau cadre législatif européen

**262.** La récente directive européenne 2013/53/UE du 20 novembre 2013 sur les navires de plaisance et l'article 4.1 établissent les exigences relatives à la conception, la construction et la commercialisation des navires de plaisance, des véhicules nautiques à moteurs, des moteurs de propulsion et des éléments figurant à l'annexe II. Comme déjà souligné, cette directive établit les exigences en matière de sécurité et d'environnement pour les navires de plaisance d'une longueur de coque comprise entre 2.5 et 24 mètres, les véhicules nautiques à moteur et les moteurs de propulsion, garantissant leur fonctionnalité et aptitude à la vente et à l'utilisation sur le marché de l'Union européenne.

Selon cette directive, tout produit relevant de son champ d'application (qu'il soit neuf ou d'occasion), mis sur le marché européen pour la première fois doit être conforme aux exigences essentielles telles que stipulées dans ses annexes. Celles-ci détaillent les aspects, sécuritaires, techniques et environnementaux. Au demeurant, cette directive a eu le mérite de clarifier les responsabilités des opérateurs économiques **(A)** et d'introduire le nouveau concept d'*importateur privé* **(B)** qui relève des importations non commerciales de produits couverts par la directive.

---

<sup>579</sup> Voir en ce sens les propositions du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques remises à Monsieur Didier SIMONNET Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral le 31 mars 2004.

<sup>580</sup> Complété par l'arrêté du 7 mars 2005 publié au Journal Officiel 14 Mai 2005.

<sup>581</sup> La plaque apposée sur le navire doit comporter la mention « *certification après construction* » ; disposition applicable au 1er janvier 2006.

**A.** Nouvelles responsabilités des opérateurs économiques

**263.** La nouvelle réglementation s'est adaptée à l'évolution de l'économie libérale et de surcroît à l'existence de tous les opérateurs économiques et à leurs rôles respectifs dans la chaîne d'approvisionnement : fabricants, mandataires, importateurs et distributeurs. Les produits fabriqués dans l'UE et les produits en provenance de pays tiers sont traités de manière similaire.

**264.** Le fabricant est considéré comme « *toute personne physique ou morale qui fabrique un produit ou fait concevoir ou fabriquer un produit et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque.* »<sup>582</sup> Le fabricant est donc responsable de l'évaluation de la conformité du produit et est soumis à des exigences de traçabilité. Lors de la mise sur le marché européen du produit, ses responsabilités<sup>583</sup> sont les mêmes, qu'il soit établi en dehors de l'Union européenne ou dans un État membre. Le fabricant doit collaborer avec les autorités nationales compétentes chargées de la surveillance du marché dans le cas d'un produit présentant un risque ou étant non conforme.

**265.** Le mandataire est « *une personne physique ou morale établie dans l'UE ayant reçu un mandat écrit du fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées.* »<sup>584</sup> Le mandataire ne peut se substituer au fabricant en ce sens qu'il ne peut délivrer la déclaration d'évaluation de conformité du navire (DEC), ni posséder le même code d'identification du fabricant. En revanche, les tâches préconisées par le fabricant dans le mandat écrit sont les suivantes : conserver la copie de la déclaration d'évaluation de conformité et de la documentation technique en vue de les soumettre aux autorités de surveillance du marché pendant 10 ans après la mise sur le marché du produit.

**266.** L'importateur est « *toute personne physique ou morale établie dans l'UE qui met un produit provenant d'un pays tiers* » sur le marché européen<sup>585</sup>. L'importateur a désormais des responsabilités<sup>586</sup> considérables et clairement définies, qui découlent des responsabilités auxquelles tout fabricant est soumis.

À l'instar du fabricant, il est tenu de respecter les obligations relatives à la conformité des produits<sup>587</sup>, et lorsqu'il modifie un produit ou le commercialise sous son propre nom, il

---

<sup>582</sup> Point 14 de l'article R. 5113-7 Code des transports et point 14 de l'article 3 de la directive 2013/53/UE.

<sup>583</sup> Art. R. 5113-18 Code des transports ; Article 7 de directive 2013/53/UE : conception et fabrication en conformité avec les exigences essentielles, *i.e.* documentation technique ( art. 25 et annexe IX), procédures d'évaluation de la conformité (art. 19 à 22 et 24), déclaration de conformité (art.15), apposition marquage CE ( art. 17 et 18), mesures correctives nécessaires en cas de doute sur la conformité du produit, diligence quant aux informations et instructions de sécurité dans le manuel du propriétaire à destination des consommateurs ou utilisateurs finaux.

<sup>584</sup> Art. R. 5113-19 Code des transports ; Point 15 de l'article R. 5113-7 Code des transports et point 15 de l'article 3 de la directive 2013/53/UE.

<sup>585</sup> Point 16 de l'article R. 5113-7 Code des transports et point 16 de l'article 3 de la directive 2013/53/UE

<sup>586</sup> Art. R. 5113-20 Code des transports.

<sup>587</sup> Voir en ce sens chapitre II de la directive.

doit en assumer les responsabilités. Selon l'article 9, l'importateur doit s'assurer que le fabricant a bien rempli ses obligations en termes de conformité avant la mise sur le marché du produit. L'importateur n'est pas un simple revendeur car il doit veiller au respect de la procédure d'évaluation de la conformité par le fabricant au sens de l'article 7 de la directive. En outre, il répond aux exigences d'identification et de traçabilité des produits du fabricant. Les importateurs doivent également indiquer leur nom, raison sociale ou marque commerciale déposée, et leur adresse sur le produit. Tant que le produit est sous la responsabilité de l'importateur, les conditions de garde, d'entreposage et de transport ne doivent pas affecter la conformité du produit. Une fois le produit mis sur le marché, l'importateur doit conserver une copie de la DEC et de la documentation technique pendant 10 ans suivant la mise sur le marché du navire.

**267.** Au regard de l'article 11 de la directive, lorsque l'importateur ou le distributeur met un navire de plaisance sur le marché sous son nom ou sa marque, ou le modifie de telle sorte que la conformité aux exigences de la directive peut en être affectée, celui-ci sera considéré comme le fabricant et par conséquent il devra remplir les mêmes obligations du fabricant.<sup>588</sup>. Toute modification ou transformation importante implique qu'une évaluation après construction (EAC) soit effectuée pour garantir la conformité du navire<sup>589</sup>. De ce fait, l'annexe V de la directive donne les détails de cette évaluation. Dans ce cas, l'importateur ou le distributeur sera tenu d'établir la déclaration d'évaluation de conformité. Les procédures d'importation sur le marché de l'UE semblent plus souples et moins onéreuses pour un produit d'occasion, auparavant soumis au marquage CE par le fabricant d'origine.

**268.** Quant au distributeur, il s'agit de « *toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le fabricant ou l'importateur, et qui met un produit à disposition sur le marché* »<sup>590</sup>. Les distributeurs n'ont pas un rôle moindre dans le cadre de la surveillance du marché puisqu'ils doivent agir avec diligence et respecter les obligations détaillées dans l'article 10 de la directive.<sup>591</sup>

Avant la mise à disposition sur le marché, le distributeur doit vérifier que le produit porte le marquage CE conformément à l'article 17 de la directive. En outre, celui-ci est tenu de contrôler la DEC, les instructions et informations sur la sécurité contenues dans le manuel du propriétaire du navire et des moteurs (si installés) en ce sens qu'elles doivent être rédigées dans la langue appropriée et lisible par l'utilisateur final. Enfin, les exigences d'identification et de traçabilité du produit, d'identification du fabricant et/ou de l'importateur doivent être scrupuleusement respectées.

Si le navire présente un risque ou ne semble pas être conforme, le distributeur doit en informer le fabricant ou l'importateur ainsi que les autorités compétentes de surveillance

---

<sup>588</sup> Art. 7 de la directive 2013/53/UE.

<sup>589</sup> Art. 19 de la directive 2013/53/UE.

<sup>590</sup> Point 11 de la directive 2013/53/UE et point 11 de l'art. R. 5113-5 Code des transports.

<sup>591</sup> Art. R. 5113-21 Code des transports.

du marché. Tant que le produit est sous la responsabilité du distributeur, les conditions de garde, stockage et de transport ne doivent pas compromettre la conformité du navire. Lors de la vente, et lorsque le distributeur a des raisons de croire que le *produit* n'est pas conforme, il est tenu de prendre les mesures correctives et nécessaires pour mettre le produit en conformité ou pour le retirer du marché. De surcroît, il doit immédiatement informer les autorités compétentes des États membres dans lesquels le produit fut mis à disposition.

## **B.** Concept innovant de l'*importateur privé*

**270.** L'importateur privé est un concept innovant qui a été introduit afin de s'assurer que des particuliers qui importent un bateau, un véhicule nautique à moteur, ou tout autre produit couvert par la directive puissent bénéficier de la même protection que les importateurs commerciaux. L'importateur privé est défini « *comme toute personne physique ou morale établie dans l'UE qui importe dans l'UE et dans le cadre d'une activité non commerciale un produit depuis un pays tiers avec l'intention de le mettre en service pour son propre usage.* »<sup>592</sup> L'importateur privé, qui importe un produit pour son propre usage dans les eaux européennes, doit donc s'assurer que le navire, le moteur ou les éléments sont conformes à la directive.

**271.** Tout comme l'article R. 5113-23 du Code des transports, l'article 12 de la directive n° 2013/53/UE détaille ses obligations. Il est préférable que les importateurs privés favorisent les produits pour lesquels le fabricant d'origine a déployé les moyens en vue de la conformité du produit avec la directive. En effet, cette préconisation offre la garantie d'acquérir un navire sûr et conforme qui bénéficiera d'une meilleure valeur de revente en Europe.

Toutefois, si le fabricant d'origine, situé hors de l'UE, ne remplit ni ses obligations ni effectue les procédures d'évaluation de la conformité, l'importateur privé devra alors se charger, avant la mise en service du navire, de sa conformité aux exigences essentielles de la directive en termes de conception et de fabrication. En somme, l'importateur privé est tenu d'établir les procédures d'évaluation de la conformité non effectuées au préalable par le fabricant au sens de l'article 7 de la directive. En outre, il est tenu de coopérer avec l'autorité nationale compétente et fournir tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit. Dans le cas où la documentation technique n'est pas disponible auprès du fabricant, l'importateur privé devra la faire établir par l'expertise appropriée. L'annexe V de la directive prévoit les détails de l'évaluation après construction (EAC).

**272.** Alors que l'ancienne réglementation considérait l'action de « *mise en service* », la directive n° 2013/53/UE élargit son domaine d'application aux situations de « *mise sur le marché* » et « *mise à disposition* ». La mise à disposition sur le marché du produit suppose qu'il soit fourni pour sa distribution, sa consommation ou son utilisation sur le marché de l'Union européenne dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit.

---

<sup>592</sup> Point 17 de la directive 2013/53/UE et point 17 de l'art. R. 5113-5 Code des transports.

Ce concept de mise à disposition se réfère à l'individualité du produit et implique que tous les opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement ont des obligations de traçabilité. Par conséquent, ils doivent s'assurer que seuls les produits conformes circulent sur le marché de l'Union européenne. L'opération de « mise sur le marché » est effectuée par un fabricant ou un importateur qui sont les seuls opérateurs économiques qui mettent les produits sur le marché européen pour une première mise à disposition.

**273.** En résumé, la nouvelle directive renforce les exigences de traçabilité afin d'identifier le parcours du produit et de consolider la surveillance du marché en Europe. La traçabilité permet aux autorités de surveillance du marché de retrouver les opérateurs économiques légalement responsables de la chaîne de distribution et de vérifier la conformité des produits. Il est recommandé à tout utilisateur final de conserver toute la documentation du navire de plaisance en vue de justifier la valeur lors de sa revente ou de recourir aux actions pour défaut de conformité. L'utilisateur final peut être un utilisateur professionnel ou un consommateur. L'utilisateur final ou le client veut avoir un produit conforme, sûr et propre. Ce concept se réfère à *l'utilisation prévue* pour lequel le produit est conçu, construit et vendu.

## SECTION 2 : CARACTÈRE TRIPARTITE DU CONTRAT PORTANT SUR LE NAVIRE DE PLAISANCE

**274.** Les contrats entre l'architecte naval, le chantier constructeur et l'armateur plaisancier peuvent revêtir diverses formes selon qu'il s'agisse d'une unité originale ou qu'il s'agisse d'un produit de série. En tout état de cause, l'équation contractuelle est modifiée par l'intervention de l'architecte naval (**Paragraphe 1**) et cela implique d'examiner la relation contractuelle entre architecte naval, le chantier constructeur et l'armateur plaisancier.

Par ailleurs, force est de constater que le domaine de la plaisance s'est imprégné du droit de la consommation dans la mesure où la jurisprudence a largement fait référence à l'obligation de conseil due par les professionnels, chantiers ou architectes navals. Certes, le plaisancier est un usager du service public<sup>593</sup> mais est avant tout un consommateur en ce sens qu'il peut être victime d'un déséquilibre significatif dans son rapport avec le professionnel. C'est pourquoi le droit de la consommation contribue à la protection du plaisancier consommateur (**Paragraphe 2**). Certains plaisanciers ne sont pas des consommateurs mais exercent l'activité à titre professionnel ou en qualité de négociant<sup>594</sup> en navires de plaisances. Enfin, pour étoffer le domaine des cessions de navires de plaisance, il conviendra d'évoquer le cas particulier du *Yacht* (**Paragraphe 3**).

---

<sup>593</sup> R. Rézenthel, « La plaisance et le droit de la consommation », *DMF* 2004, p.1047.

<sup>594</sup> Cas de la société *Fraser Yachts*, 2 Quai Antoine 1er 98000 Monaco (Achats, Ventes, affrètements et constructions).

Paragraphe 1 : L'architecte naval

**275.** L'architecte naval est un concepteur qui élabore des esquisses, puis édifie un avant-projet qui sera détaillé et soumis au client armateur. Ensuite, le projet en cours fera l'objet d'un contrat établi entre les deux parties. L'importance du rôle de l'architecte naval réside dans le processus de construction puisqu'il est tenu d'assurer, de par ses compétences, la stabilité, la manœuvrabilité et les performances du navire. Néanmoins, certains facteurs extérieurs permettront de l'exonérer de toute responsabilité relative à la structure du navire (poids réel du navire, performances du moteur, qualités de l'hélice, etc...).

**276.** La charte de l'Institut Français des Architectes navals<sup>595</sup> définit les missions de base portant sur la conception du navire et donne une présentation claire des rapports entre l'architecte naval, le plaisancier armateur et le constructeur. Elle propose également des principes déontologiques et contractuels nécessaires dans ce rapport tripartite. De plus, cette charte précise les devoirs de l'architecte naval eu égard au cahier des charges et aux exigences de l'armateur plaisancier. La charte définit également l'étendue de sa propriété intellectuelle et artistique. L'IFAN a mis en place des conditions générales et des conditions particulières portant sur le contrat d'architecte. Ce contrat concerne surtout la construction de navire à l'unité qui est fréquemment utilisé dans les rapports entre armateurs plaisanciers et architectes navals, ce qui permet une meilleure approche des obligations *inter partes*. Cette « Charte de l'architecture navale »<sup>596</sup> plaide pour la recherche de la meilleure collaboration possible entre le travail de conception élaboré par l'architecte naval, la réalisation effectuée par le chantier constructeur, et l'usage qui en sera fait par l'armateur client.

**277.** Outre les missions de base, l'architecte naval peut être amené à fournir des prestations relatives à la maîtrise d'œuvre et à la conformité des plans et des documents de sécurité. Ce dernier est à l'initiative de la définition globale du navire en termes de dispositions structurelles qui permettront aux autres intervenants d'exécuter leur travail et de définir leur responsabilité au sujet des parties construites et équipements fournis. Plus précisément, à propos de la forme de la coque, l'architecte s'efforcera d'établir un *devis de poids*<sup>597</sup> prévisionnel et estimatif qui doit être validé aussi bien par le chantier constructeur que par l'armateur client en vue de se prémunir de toute responsabilité liée à la construction et à l'armement. De plus, l'architecte naval planifie les formes du pont, les superstructures, le schéma d'implantation des équipements et les aménagements intérieurs en corrélation avec le devis de poids estimatif et suivant l'avis des bureaux d'étude sous l'égide du chantier constructeur. Quant au système propulsif, il analyse l'adaptabilité des moteurs désignés par le chantier responsable de la configuration technique (effort de poussée, transmission bâti moteur, arbre et chaise d'hélice, etc...).

S'il s'agit de voiliers, il dresse les croquis de la voilure et du gréement <sup>598</sup> en indiquant

---

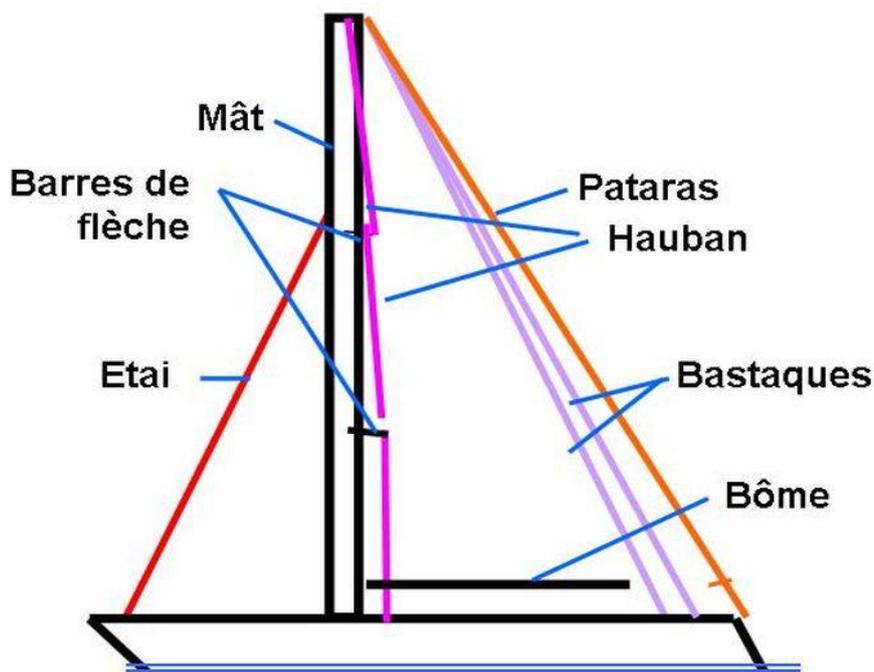
<sup>595</sup> IFAN connu en tant que syndicat professionnel regroupant la majorité des architectes navals.

<sup>596</sup> C. De Lapparent, « L'Institut Français des Architectes navals et la Charte de l'architecture navale », *DMF* 1996, p.443.

<sup>597</sup> Type de nomenclature définissant le poids des principaux postes et enfoncement acceptable.

<sup>598</sup> Cf. *supra* Schéma du gréement.

les efforts globaux de compression ou de traction induits dans tous les éléments constituant le gréement en vue d'assurer la stabilité globale du navire.



**Schéma d'un gréement**

**278.** Les devoirs de l'architecte naval sont multiples, d'autant plus qu'il est tenu de rendre compte à ses deux interlocuteurs principaux. En premier lieu, eu égard au devoir d'information et au devoir de conseil, il doit fournir toutes les données relatives au devis de poids estimatif et à la stabilité du navire (chargement et devis de poids des équipements), et notamment s'efforcer d'informer le client sur les limites d'usage du navire. Cela implique que sa responsabilité peut être recherchée pour manquement au devoir de conseil ou d'information. Dès lors, il peut être appelé en garantie par le chantier de construction ou assigné directement par le client ou alors une condamnation peut être prononcée *in solidum*. En effet, la responsabilité de l'architecte naval peut être recherchée sur le fondement d'un manquement à son obligation de conseil ou d'une faute de conception. Cette responsabilité contractuelle doit être prouvée ; elle ne rentre pas dans le cadre des dispositions de l'article 1792-1 du Code civil concernant la responsabilité décennale pesant sur l'architecte terrestre. La faute professionnelle n'est pas assimilée à une présomption de faute mais sera appréciée en fonction du contenu de ses missions concernant par exemple une performance de vitesse ou un défaut de stabilité du navire.

En vue d'illustrer ces propos, la Cour d'appel de Montpellier du 2 novembre 1989<sup>599</sup> avait retenu la responsabilité de l'architecte naval au regard de l'ancien article 1382 (nouvel article 1240 du Code civil) soulignant qu'il commettait une faute professionnelle dans la

<sup>599</sup> CA Montpellier, 2 novembre 1989: *Juris-Data* n° 1989-034365.

conception des plans d'un navire destiné à naviguer en haute mer sans lui assurer une stabilité suffisante.

En outre, dans un arrêt de la Cour de Cassation en date du 21 novembre 1989<sup>600</sup>, l'architecte avait été déclaré responsable de plusieurs dysfonctionnements. En effet, la performance de vitesse contractuellement prévue mais jamais atteinte et le choix erroné des moteurs établi par l'architecte relevaient de son devoir de conseil. Une action récursoire a été intentée par le chantier naval à son encontre. L'architecte était tenu de garantir le chantier naval des condamnations prononcées contre lui au sujet de la vente du navire et de sa résolution.

**279.** Outre le devoir de confidentialité, le devoir d'explication est une démarche importante dans le processus de construction puisqu'une parfaite compréhension de sa conception et de ses plans par le chantier permettra d'éviter tout incident majeur dans l'opération de construction. Autrement dit, l'architecte naval sollicite la bienveillance du chantier constructeur dans l'examen de ses plans en vue d'une bonne exécution. Le chantier est *a priori* garant de la bonne construction du navire de sorte qu'il s'efforcera de pourvoir aux qualités *essentiels* de navigation. Cela suppose le respect des plans, bien entendu réalisables en fonction de la capacité technique du chantier, et une relation étroite entre le constructeur et l'architecte pour toute modification nécessaire. Ainsi, la mission première du chantier sera d'assurer la coordination des prévisions de l'architecte avec la réglementation en vigueur suivant la destination et l'usage prévu du navire. Le contrôle de la conformité aux plans *in situ* pendant la construction est une autre prérogative. Toutefois, le chantier peut requérir l'intervention d'un organisme de contrôle approprié pour mener à bien cette tâche importante.

Enfin, le chantier sera amené à effectuer des achats de matériaux et d'équipements auprès de fournisseurs extérieurs, et à sous-traiter certaines prestations spécifiques. Dès lors, il sera responsable de la qualité, de la conformité des matériaux et des travaux réalisés par ces tiers à l'encontre desquels il pourra exercer toute action récursoire ou appel en garantie.<sup>601</sup>

**280.** Quant à l'armateur, il est tenu d'utiliser le navire à bon escient dans les limites d'usage pour lesquels il a été prévu. Il doit veiller à faire exécuter toutes les maintenances nécessaires et à surveiller l'usure des matériaux et équipements pour en limiter la dégradation. La communication (précise et détaillée) du cahier des charges entre l'armateur et l'architecte est un gage de la bonne réalisation d'une construction sur mesure.

Il convient de noter que l'armateur devra respecter l'obligation de paiement et de verser les sommes dues à ces deux intervenants. Dès la recette du navire, il en devient *ipso facto* le propriétaire. Cela suppose qu'il pourra exercer les recours contre l'architecte naval mais aussi contre le chantier pour manquement à leurs obligations invoquant la garantie des vices cachés ou encore le défaut de conformité. Toutefois, il sera délicat pour ces derniers de démontrer que l'armateur aura fait ou non bon usage de son navire.

---

<sup>600</sup> Cass.Com. 21 novembre 1989: *Juris-Data* n°1989-048551.

<sup>601</sup> Ce thème sera traité dans la deuxième partie de la thèse.

**281.** Par ailleurs, il est de coutume que l'architecte concède au chantier un droit d'exclusivité de l'utilisation de ses plans, cependant toute modification est consentie par l'architecte et donne lieu à un accord écrit. La protection de l'architecte naval découle du principe du droit d'auteur<sup>602</sup>. Son *œuvre d'esprit* est reconnue à l'article L.112-2, 12° du Code de la propriété intellectuelle parmi les « *œuvres d'architecture* » et les « *plans, croquis et ouvrages artistiques plastiques relatifs à l'architecture et aux sciences.* »

Le droit d'auteur est le droit des créateurs. Le principe de la protection du droit d'auteur est posé par l'article L. 111-1 du Code de la propriété intellectuelle disposant que « *l'auteur d'une œuvre de l'esprit jouit sur cette œuvre, du seul fait de sa création, d'un droit de propriété incorporelle exclusif et opposable à tous. Ce droit comporte des attributs d'ordre intellectuel et moral ainsi que des attributs d'ordre patrimonial* ».

**282.** Le critère de protection est l'originalité, à ne pas confondre avec la nouveauté. Ce qui est nouveau semble *à priori* original, mais ce qui n'est pas nouveau peut toutefois être original. L'originalité traduit l'empreinte de la personnalité de l'auteur. La notion de qualification d'œuvre d'esprit sera fondée en fonction de ce critère pertinent mais difficile à cerner. Afin d'affiner cette notion, il convient de se référer à la jurisprudence. Il s'agirait d'un assemblage, d'une configuration particulière de formes. À cet égard, une décision du Tribunal d'Instance de Nîmes<sup>603</sup>, en date du 26 janvier 1971, souligne que « *l'architecte est protégé en tant qu'artiste créateur de formes, et non en tant qu'ingénieur employant des procédés purement techniques* ».

L'affaire JEANTOT-RIBADEAU-DUMAS<sup>604</sup> illustre aussi fortement ce propos. En effet, la Cour d'appel de Paris, du 27 février 1991, retient que l'originalité « *peut résulter exclusivement d'éléments connus, dès lors que l'auteur les a disposés ou combinés différemment, manifestant ainsi un effort personnel* ». En conclusion, la Cour souligne que l'architecte, « *en partant de formes et lignes individuellement connues et en les associant, tout en les modifiant, a donné au catamaran de 14,50m une physionomie particulière qui porte l'empreinte de sa personnalité et qui constitue donc une œuvre protégeable* ». Par conséquent, l'architecte naval peut revendiquer sa qualité d'auteur qui lui confère des droits patrimoniaux, *i.e.* des droits de reproduction et des droits de représentation.<sup>605</sup> Autrement dit, les droits incorporels sont exclusivement réservés à l'architecte naval comme l'avait souligné la Cour d'appel de Paris du 12 octobre 1998. En effet, le litige concernait l'exploitation publicitaire de l'image du voilier *Elf Aquitaine III*. Cet arrêt consacre l'existence du droit d'auteur réservé à l'architecte naval sans attribuer une quelconque légitimité au propriétaire (société appelante en l'espèce) dans la revendication du droit à l'image du voilier. L'appel formé par la société (appelante), propriétaire du voilier était fondé sur le droit de propriété<sup>606</sup>. Cette dernière prétendait que les sociétés (intimées), faisaient un usage publicitaire de l'image du bien à des fins commerciales et pouvait donc

---

<sup>602</sup> D. Bretagne-Jaeger « La protection de l'architecte naval par le droit d'auteur », *DMF* 1998, p.1092.

<sup>603</sup> Tribunal d'Instance Nîmes, 26 janvier 1971, *Rev. Marchés Publics* n° 2251, juillet-août 1990.

<sup>604</sup> CA Paris, 27 fév. 1991 : *Juris-Data* : n° 1991-021950.

<sup>605</sup> CA Paris, 4<sup>ème</sup> Chambre A, 12 octobre 1998, Navire *Elf Aquitaine III*, *DMF* 1999, p. 876, obs. Me D. Bretagne-Jaeger.

<sup>606</sup> Article 544 Code civil : « *La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements.* »

demander réparation de son préjudice. Plus précisément, la tendance jurisprudentielle<sup>607</sup> s'orientait dans la protection du droit du propriétaire sur l'image de son bien, fondée en premier lieu sur l'atteinte à l'intimité de la vie privée.

**283.** Pourtant, l'arrêt du voilier *Elf Aquitaine III* opère une contradiction avec cette ligne jurisprudentielle puisque le propriétaire ne serait pas en droit de s'opposer à l'utilisation de l'image de son bien dans la mesure où les accords relatifs à l'exploitation de l'image du navire étaient antérieurs à l'acquisition faite par la société appelante. En sa qualité de propriétaire du voilier, elle ne pouvait revendiquer ni droit de représentation, ni droit de reproduction, droits exclusivement réservés à l'architecte, auteur de l'œuvre. Au regard de l'acte de vente, aucune disposition relative aux droits incorporels était stipulée, certes, mais paraît contestable la décision de l'arrêt selon laquelle il n'y aurait aucun droit à l'image sur un bien visible du public. Concernant, les modalités de cession de droits d'exploitation, l'architecte auteur cédera ses droits de reproduction au chantier naval suivant une durée légale<sup>608</sup> et sa rémunération<sup>609</sup> sera contractuellement prévue et proportionnelle aux ventes réalisées. De ce fait, les chantiers navals, cessionnaires des droits patrimoniaux, pourront bénéficier des actions à l'encontre des concurrents en matière de plagiat. En parallèle, l'architecte conservera l'exercice des droits moraux en ce sens qu'il pourra exiger que son nom soit mentionné pour toute utilisation de son œuvre. Le droit moral<sup>610</sup> de l'architecte naval est un droit perpétuel et inaliénable ayant pour finalité de protéger la personnalité de l'auteur à travers son œuvre.

Paragraphe 2 : Les moyens de protection des plaisanciers dans le Code de la consommation

**284.** En vertu de l'article L. 111-1 du Code de la consommation, « *Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services, doit avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service.* » L'application de ce texte nécessite l'existence d'un contrat écrit.

S'agissant du consentement, le professionnel est tenu de fournir une information claire, sans équivoque et suffisante du bien, objet du contrat. Par exemple, la rédaction en anglais de documents techniques inhérents à l'utilisation du navire, commercialisé en France peut porter atteinte aux droits du consommateur et peut engager la responsabilité du professionnel vendeur. Les informations, fussent-elles fournies en français, une protection contre les clauses abusives est assurée dans la mesure où l'article L. 212-1 du Code de la consommation dispose que : « *Dans les contrats conclus entre professionnels et non-professionnels ou consommateurs, sont abusives les clauses qui ont pour objet ou pour effet de créer, au détriment du non-*

---

<sup>607</sup> CA Paris, 7<sup>ème</sup> Chambre, 12 avril 1995, *Juris-Data* n° 0210 35 (utilisation publicitaire par le Comité Régional du Tourisme à propos d'une petite maison bretonne située dans un endroit pittoresque).

<sup>608</sup> Art. L. 123-1 du Code de la propriété intellectuelle : « *L'auteur jouit, sa vie durant, du droit exclusif d'exploiter son œuvre sous quelque forme que ce soit et d'en tirer un profit pécuniaire. Au décès de l'auteur, ce droit persiste au bénéfice de ses ayants-droits pendant l'année civile en cours et les soixante-dix années qui suivent.* »

<sup>609</sup> Art. L. 131-4 du Code de la propriété intellectuelle.

<sup>610</sup> Le droit moral de l'auteur n'est pas reconnu dans le système anglo-saxon du *copyright* qui est orienté dans l'acceptation purement économique et transactionnelle de l'œuvre. Le système du *copyright* exclut donc le respect et la paternité de l'œuvre et permet une liberté totale d'exploitation du cessionnaire.

professionnel ou du consommateur, un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat... ».

**285.** Par ailleurs, le professionnel vendeur est tenu de satisfaire à l'obligation de sécurité selon l'article L. 421-3 du Code de la consommation qui dispose que « *les produits et les services doivent présenter, dans les conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par le professionnel, présenter la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre et ne pas porter atteinte à la santé des personnes* ». Les dispositions de ce texte paraissent applicables dans la vente du navire, puisqu'il est un produit comportant des spécificités techniques en termes de sécurité, de *qualités substantielles*. Ainsi, les conditions de vente de navires de plaisance doivent contenir toutes les informations sur l'objet de la vente en vue de respecter « *le critère de l'attente présumée d'un consommateur moyen, normalement informé et raisonnablement attentif et avisé.* »<sup>611</sup>

**286.** Le délit de tromperie sur « *les qualités substantielles et risques inhérents à l'utilisation* »<sup>612</sup> du navire peut être constitué dès lors que le vendeur ne respecte pas les normes de sécurité. En matière de ventes de navires de plaisance, il s'agira par conséquent de respecter la conformité au marquage CE et aux exigences essentielles instituées par la directive n° 2013/53/UE du 20 novembre 2013, auparavant examinée. En outre, les actions fondées sur l'obligation de conformité trouvent application en vertu de la directive n°1999-44/CE du 25 mai 1999, transposée en droit interne par l'ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur.<sup>613</sup>

Le Titre I intitulé « *De la responsabilité pour défaut de conformité du bien au contrat* » intéresse les contrats de vente de biens meubles entre un professionnel vendeur et un consommateur acheteur.<sup>614</sup> Ces mêmes dispositions, stipulées dans le Code de la Consommation aux articles L.217-1 à L. 217-14, s'appliquent *ipso facto* à la vente de tout navire et bateau de plaisance. Il semble aussi qu'elles puissent concerner les contrats de construction si bien que l'article L.217-1 assimile à la vente « *les contrats de fourniture de biens meubles à fabriquer ou à produire* ». <sup>615</sup>

### Paragraphe 3 : Cas particulier du *Yacht*

**287.** Le *yacht* correspond à une catégorie de navires de plaisance assez spécifique si bien que les montages juridiques inspirés du droit anglais donnent lieu à des contrats « sur mesure » tel que le contrat MYBA « *Mediterranean Yacht Brokers Association* ». <sup>616</sup>

Les parties, négociant la vente d'un *yacht* neuf ou d'occasion, recourent le plus souvent à ce modèle de contrat qui n'est toutefois pas adapté pour des contrats de construction de *yachts*. À l'instar des navires de commerce, des navires de plaisance, voiliers ou bateaux à

<sup>611</sup> CJCE 24 octobre 2002- aff. n° C-99/01 *Gottfried Linhart Bliff* point 31.

<sup>612</sup> Cass.Crim.10 avril 1997, pourvoi n°9 6-82.183- n° *Juris-Data* : 1997-002607.

<sup>613</sup> Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur, *JORF* n° 41 du 18 février 2005, p. 2778.

<sup>614</sup> Art. L. 217-3 Code de la consommation.

<sup>615</sup> Également, l'action en réparation du dommage résultant d'une atteinte à la personne peut être fondée sur la responsabilité des produits défectueux ; nouvel article 1245-16 du Code civil suivant ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations.

<sup>616</sup> Voir en Annexe 6 : « *Memorandum of Agreement approved by the Mediterranean Yacht Brokers Association* » MYBA ; base de négociation pour toute transaction concernant les *superyachts* mesurant plus de 24 mètres.

moteur, les questions portant sur le transfert de propriété, le transfert de risque ou encore les spécifications contractuelles sont les mêmes pour ce type de navire particulier qu'est le *yacht*. Dès lors, les dispositions des articles 1602 et suivants du Code civil régissent sa vente. Les parties sont donc libres d'établir les termes et les conditions de cette transaction, sous réserve du respect des dispositions d'ordre public.

**288.** Néanmoins, dans un contexte international, le droit anglais est prédominant et la référence au contrat-type MYBA est une sorte de réflexe eu égard au choix du droit applicable en matière de vente et/ou acquisition du yacht.<sup>617</sup> Les parties pourront toujours convenir de stipulations particulières, additionnelles (*addenda*) au contrat-type qui priment sur les stipulations « standards ». Mais en pratique, les contractants soustraient rarement le contrat de vente au droit anglais en vue de simplifier la transaction et d'éviter toute insécurité juridique<sup>618</sup>. Ce choix semble judicieux dans la mesure où la vente du *yacht* suppose des éléments d'extranéité comme la résidence, la nationalité des parties, voire le pavillon du navire. Autrement dit, le rattachement du contrat au droit anglais est plus pragmatique dès lors que « *les contrats rédigés suivant l'esprit d'un droit qui se voit ensuite soumis à un autre système juridique sont de potentielles sources de complexité, d'interrogations et, in fine, d'insécurité juridique.* »<sup>619</sup> Toutefois, les parties peuvent soumettre le contrat-type au droit français tout en vérifiant dans quelle mesure les effets du contrat MBYA soumis à un autre droit interne seraient différents de ceux produits par le contrat originel, *i.e.* soumis au droit anglais.

**289.** Quelques illustrations permettent de témoigner de certaines différences substantielles. L'obligation d'exécuter le contrat de bonne foi a toujours été un concept considéré d'ordre public<sup>620</sup> par le droit français si bien qu'il englobe le devoir de loyauté et le devoir de coopération entre les parties. D'ailleurs, l'ordonnance du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations renforce la notion de bonne foi dans le champ contractuel et précontractuel.<sup>621</sup>

En droit anglais, la notion de « bonne foi » ne s'applique pas en matière contractuelle. Une des deux parties peut ne pas exécuter ses obligations contractuelles sans risque de voir sa responsabilité engagée pour rupture de contrat (*breach of contract*)<sup>622</sup> et donc sans s'exposer à une action par son cocontractant en résolution du contrat ou en dommages et intérêts, sauf

---

<sup>617</sup> Article 40 du contrat-type MYBA en annexe 6 : **Arbitration and Law :**

« *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of England. Any dispute or difference arising out of or in connection with this Agreement between the BUYER, SELLER and/or BROKER(s) shall be referred to arbitration in London to be determined in accordance with the provisions of the Arbitration Act 1996 and any subsequent enactment replacing or amending it.* »

[Traduction libre] : Le présent contrat est régi et interprété conformément aux Lois anglaises. Tout litige ou tout différend découlant du présent contrat et/ou en relation avec les parties (acquéreur-vendeur et/ou courtier(s)) sera renvoyé et soumis à un arbitrage londonien statuant en vertu de l'Arbitration Act de 1996 ou de tout acte législatif le remplaçant ou le modifiant.

<sup>618</sup> F. Vroom, E. Pattard, *Revue Droit des Transports* 2013, n°4, Dossier 7 « Essai de droit comparé concernant l'acquisition d'un yacht d'occasion selon le contrat-type élaboré par la MYBA ».

<sup>619</sup> *Ibidem*

<sup>620</sup> J. Mestre, « Pour un principe de bonne foi mieux précisé », *RLDC*, mars 2009, n°58, p. 9.

<sup>621</sup> Nouvel article 1104 du Code civil : « *Les contrats doivent être négociés, formés et exécutés de bonne foi.* »

<sup>622</sup> À l'instar du droit anglais, le droit américain propose le même principe dans la clause 4 « *TERMINATION OF AGREEMENT* » dans le contrat-type de la *Standard Form of the Yacht Brokers Association of America - Yacht Purchase and Sale Agreement* : Voir en Annexe 7.

si sa mauvaise exécution ou inexécution revête un caractère dolosif (*recklessness*) ou frauduleux. L'article 34 du contrat MYBA « *Mediterranean Yacht Brokers Association* » consacre la validité de l'exclusion de toute garantie. En droit anglais, les parties peuvent limiter, voire exclure leurs responsabilités respectives résultant de leur mauvaise exécution contractuelle. Des clauses de limitation ou d'exonération de responsabilité sont fréquemment insérées dans les contrats vente/acquisition de navires, et ce dans l'intérêt d'une répartition des risques entre les cocontractants en considération du prix convenu. Le droit français ne s'avère pas aussi laxiste eu égard à la possibilité pour les parties de répartir entre elles les risques inhérents à l'exécution du contrat. Les clauses exclusives ou limitatives de responsabilité sont soumises au contrôle des juges et de la Haute juridiction considérant qu'une clause limitative de responsabilité doit être réputée non écrite dès lors qu'elle contredit la portée essentielle d'une obligation.<sup>623</sup>

La clause prévue à l'article 34 du contrat MYBA<sup>624</sup>, écarte toute responsabilité du vendeur pour vice caché, exclusion valable en droit anglais contrairement au droit français au regard duquel une telle stipulation n'est admise qu'entre professionnels de la même spécialité.<sup>625</sup> Un tel cas de figure suppose que le contrat de vente d'un *yacht* soit conclu entre vendeurs et acheteurs professionnels de même spécialité, opération rarissime, dans la mesure où ce type de navire est acquis par des non-professionnels fortunés. En principe, il est de coutume que ces personnes aisées fassent l'acquisition d'un *yacht* par une forme sociétaire et non à titre personnel. Quoiqu'il en soit, l'article 34 relatif à la validité de toute exclusion de garantie ne produirait aucun effet si le contrat était régi par le droit français.

**290.** L'article 26 du contrat MYBA relatif aux essais en mer « *Sea trials* » entérine des dispositions favorables au profit de l'acheteur. Au regard de l'article 26 du contrat MYBA, l'acheteur peut renoncer à l'acquisition du yacht et de surcroît récupérer les sommes versées au titre du dépôt de garantie (10 % du prix de vente) en déclarant qu'il n'est pas satisfait des résultats après les essais en mer. Le navire doit également être conforme aux exigences de l'inspection qualité (*Condition survey*).

En vertu d'une telle déclaration, il pourra exiger la résolution du contrat sans être tenu de justifier sa décision et de verser une quelconque indemnité de résiliation ou de dédommagement. Toutefois, pour bénéficier de cette souplesse contractuelle, ce dernier devra participer en personne ou par l'intermédiaire de son représentant aux essais en mer,

---

<sup>623</sup> Voir en ce sens Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 23 mai 2013, n°12-11.652 : « *Que doit être réputée non écrite la clause limitative de réparation qui contredit la portée essentielle souscrite par le débiteur ; qu'en matière de bail, la jouissance paisible des lieux loués constitue une obligation essentielle du bailleur...* ».

<sup>624</sup> Art. 34 du contrat MYBA en Annexe 6 : « *Save as provided for in Clause 15, every representation, condition, warranty or other undertaking whether expressed or implied by statute, common law, custom or otherwise howsoever in relation to the vessel, fault or errors in her description or her quality or her fitness, for any particular purpose whether made or given before or after the date of this agreement, are hereby excluded for all purposes.* »

[Traduction libre] : Sous réserve des dispositions prévues à l'article 15, toute représentation, condition, garantie ou autre réclamation exprimée de manière explicite ou tacite selon les formes légales ou les usages concernant le navire, à propos des fautes ou erreurs dans sa description, sa qualité, ses spécifications techniques pour quelque usage que ce soit, fait avant ou après le présent contrat, sera exclue.

Dans le même sens, voir Clause 17 « *NO WARRANTIES* » du contrat-type de la *Standard Form of the Yacht Brokers Association of America - Yacht Purchase and Sale Agreement*.

<sup>625</sup> Cass.Com. 6 novembre 1974, *JCP* 1979, II, 19178, note Ghestin.

sans quoi il sera réputé avoir donné son approbation au sujet des résultats desdits essais. Si le navire n'a pas satisfait aux attentes escomptées, l'acheteur sera tenu de notifier sous quarante-huit heures sa décision de rejet.<sup>626</sup> Le droit de résiliation serait donc subordonné à ces deux conditions (acte de présence aux essais en mer et notification ultérieure).

**291.** Il est évident que le droit anglais est empreint d'un libéralisme et que tout acheteur serait tenté d'écarter d'office le droit français puisque cette clause serait qualifiée de condition potestative. En effet, au regard de l'ancien article 1170 du Code civil, la condition « purement » ou « simplement » potestative fait dépendre l'exécution du contrat de vente de la seule volonté d'une partie, par conséquent elle est une cause de nullité « *lorsqu'elle est potestative de la part de celui qui s'oblige et non de la part de celui envers qui l'obligation est contractée* ». <sup>627</sup> En revanche, le droit interne admet la condition mixte, qui fait dépendre l'exécution d'une obligation à la fois de la volonté d'une partie et de celle d'un tiers ou de la survenance d'un événement.

---

<sup>626</sup> Clause 26 du contrat MYBA : **Sea trial** : « ..., if for any reason whatsoever and in his discretion the buyer considers that the vessel has not performed to his satisfaction on the Sea Trial and he does not therefore wish to proceed to the purchase, he shall give written notice of his rejection of the vessel to the seller or the broker within twenty-four hours of completion of the Sea trial... ».

Dans le même sens, cf. clause 3 « ACCEPTANCE OF THE YACHT » du contrat-type de la *Standard Form of the Yacht Brokers Association of America - Yacht Purchase and Sale Agreement*.

<sup>627</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 23 septembre 2009, pourvoi n° 08-18187, Bulletin 2009, III, n° 203, à propos d'un pacte de préférence litigieux portant sur la revente d'un terrain.



## DEUXIÈME PARTIE : L'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS PAR LES PARTIES ET LA SITUATION DES TIERS

**292.** Les nombreuses répercussions des deux actes juridiques en question illustrent la complexité des liens entre les différents acteurs dans la sphère juridique du navire. Seront donc examinées successivement les obligations découlant du contrat de construction au forfait et du contrat de vente du navire (**TITRE I**) pour ainsi apprécier les enjeux suscités par l'intervention des tiers dans ce cadre contractuel si complexe (**TITRE II**).



## TITRE I : LES LIENS JURIDIQUES ENTRE LES PARTIES AU CONTRAT DE CONSTRUCTION AU FORFAIT ET AU CONTRAT DE VENTE

**293.** Il s'agira d'examiner les obligations respectives des parties au contrat de construction au forfait portant sur le navire en projet pour ensuite observer celles qui portent sur le navire achevé dans le contrat de vente. Ces obligations naissent bien avant la mise en exploitation du navire en construction. Dès lors l'enjeu de cette étude sera de préciser les diverses responsabilités du constructeur naval déjà « *lourdement obéré par le droit français* ». <sup>628</sup> Toutefois, l'on observera que l'acquéreur, armateur professionnel, est tenu des obligations de paiement et de retraitement du navire, profitât-il de la protection légale et d'un certain favoritisme. En effet, « *prenant appui sur les règles réservées au contractant le plus faible dans les ventes (plaisanciers consommateurs), les armateurs ont trouvé de ce fait un accueil d'autant plus favorable à leurs thèses auprès de la doctrine et de la jurisprudence* ». <sup>629</sup> À cet égard, il sera intéressant d'examiner l'articulation du droit de la consommation avec le particularisme du droit maritime.

**294.** Nombre de débats doctrinaux ont porté sur la responsabilité des chantiers navals, notamment du fait des vices cachés du navire. La jurisprudence en ce domaine est caractérisée par une sévérité extrême mettant à l'épreuve la responsabilité d'une part du fabricant-vendeur et d'autre part celle des constructeurs navals. Les textes législatifs et considérations prétorienne ont conduit la jurisprudence à échafauder un système, partant de la notion de mauvaise foi, basé sur une présomption légale de responsabilité pesant lourdement sur les chantiers de construction navale. Pour ainsi dire, le constructeur et le vendeur professionnels sont donc présumés de mauvaise foi pour avoir ignoré les vices de la chose qu'ils vendent ou construisent, ou alors ils sont censés les connaître de par leur profession.

**295.** Dans cette perspective, l'appréciation souveraine des juges du fond doit être basée sur un raisonnement pragmatique et cohérent de sorte que leurs décisions soient motivées en vue de caractériser l'existence du vice caché. En effet, la haute juridiction s'est toujours efforcée de vérifier que la question de fait appréciée par les juges du fond a bien fait l'objet d'un débat contradictoire, notamment lorsque le vice caché ne s'est manifesté que postérieurement à la recette du navire. Apparaît ainsi l'importance des rapports techniques d'expertise en raison de la complexité technique du navire. En outre, au vu des connaissances fiables des experts judiciaires et de leurs conclusions, les juges du fond sont amenés à rejeter ou à admettre l'action rédhibitoire. Autrement dit, la nature du vice (caché ou apparent) conduira les magistrats à prononcer la résolution du contrat. En tout état de cause, la Cour suprême vérifie que les juges du fond, dans leur pouvoir souverain d'appréciation des faits,

---

<sup>628</sup> Cass. Com. 27 novembre 2001, n° 99-13428 ; *Juris-Data* n° 2001-011913 ; *DMF* mars 2002, p. 226, obs. P. Bonassies.

<sup>629</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité, n° 7.

ont bien établi les recherches et vérifications nécessaires quant à la nature du vice.<sup>630</sup>

**296.** À ce titre, les juges s'emploient à statuer à bon droit en adoptant une démarche méthodique et rigoureuse en cas de plaintes pour désordres ou malfaçons. *In limine*, des questions préalables, essentielles se posent : quel est le régime de l'action applicable à l'encontre du constructeur naval ? Quel est le point de départ du délai de prescription de l'action exercée par l'acquéreur ? S'agit-il d'un vice caché ou d'un défaut de conformité ? Autrement dit, il s'agit de déterminer le régime de responsabilité du chantier naval pour ensuite établir un examen attentif sur la mise en œuvre de la garantie des vices cachés au regard d'une analyse consciencieuse et diligente des faits. La question du vice caché ou du défaut de conformité est nécessaire dans la mesure où de cette détermination dépendra le régime juridique applicable à l'action contre le chantier naval.

S'il est entendu que c' est l' action en garantie des vices cachés qui doit être intentée, il reste à savoir sur quel fondement elle doit s'exercer : application du régime de responsabilité contractuelle des articles 1641 et suivants du code civil ou alors, celui du droit spécial propre aux constructions neuves prévu aux articles L. 5113-4 et L. 5113-5 du Code des transports, étant bien compris que c' est la qualification du contrat conclu entre les parties qui commande le régime gouvernant leurs relations.

**297.** À titre de rappel, l'existence d'une prestation sur mesure ou la spécificité de la commande et le caractère unique du navire sont des aspects déterminants dans la qualification du contrat de vente à livrer auquel cas le régime des constructions neuves s'appliquera. Le thème, autour duquel d'incessants débats se cristallisent est celui du point de départ de la prescription annale mais aussi celui de l'article 1648 du Code civil. En effet, la question inéluctable est celle de savoir à quel moment précis il y a découverte du vice par le demandeur à l'action. L'enjeu n'est pas des moindres dans la mesure où la date retenue dépendra la recevabilité de l'action contre le constructeur ou contre le vendeur. À la lecture des décisions et de l'abondante littérature doctrinale, force est de constater que les tribunaux se montrent bienveillants à l'égard de l'acquéreur lésé par un navire vicié puisqu' il est rare que le point de départ de la prescription soit fixé au jour de la première survenance des désordres. Cette bienveillance semble rationnelle lorsqu'il s'agit d'un acquéreur profane, démuné de toutes compétences techniques pour apprécier dès la première manifestation la gravité du vice affectant le navire et la cause exacte de l'avarie. Dès lors, les juges considèrent *a fortiori* que la prescription commence à courir lorsqu' il y a conscience non seulement de l'existence du vice mais aussi de son importance, de sa gravité et des conséquences. À cet égard, le professeur Piette formula de manière pragmatique la portée du vice caché : « *c'est la connaissance du vice dans tous ses éléments.* »<sup>631</sup>

---

<sup>630</sup> Cass. Com. 11 février 1997, *DMF* novembre 1997, p. 1013, obs. C. De Lapparent ; *RTD com.* 1997, p. 666, B. Bouloc ; Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 17 octobre 2012, n° 11-15.386, *RTD com* 2013, p. 131, B. Bouloc ; CA Amiens, Ch. 1<sup>ère</sup>, (Cour de renvoi), 18 septembre 2018, chalutier *Quentin-Grégoire*, n° 17-03680, « Désordres affectant un navire construit à livrer : Nature, régime et point de départ de la prescription de l'action en réparation », *DMF* janvier 2019, p. 27, obs. M. Papassavas.

<sup>631</sup> CA Bordeaux 15 décembre 2014, n° 13-01741, *DMF* mars 2015, p. 233, obs. G. Piette : encore une occasion en matière de plaisance (pinasse du bassin d'Arcachon) où les juges du fond se sont prononcés sur la question essentielle du point de départ de la prescription de l'action en garantie des vices cachés au visa de l'article L. 5113-5 du Code des transports. L'on dénote encore un certain favoritisme à l'égard de l'acquéreur si bien que, selon l'arrêt, il n'était nullement établi que ce dernier avait mesuré l'ampleur et les conséquences du problème d'étanchéité de son embarcation. Or, l'acquéreur avait assigné le constructeur en référé-expertise huit ans après

**298.** Pour autant, cette observation ne purge pas les difficultés car que faut-il entendre par « *la connaissance du vice dans tous ses éléments* » ? L'appréciation des juges demeure subjective si bien que les disparités jurisprudentielles sont légion en ce domaine. D'une part, il est de coutume d'étendre le délai de prescription lorsque seul le dépôt du rapport définitif produit par l'expert judiciaire établit la parfaite, voire *officielle* connaissance du vice. D'autre part, certains auteurs approuvent les cours et les tribunaux de s'affranchir de la date du dépôt du rapport de l'expert judiciaire du fait qu'ils privilégient plutôt un examen minutieux eu égard à la chronologie des désordres<sup>632</sup> et au comportement de l'armateur-acquéreur.

En tout état de cause, en vue d'appréhender le domaine de la garantie des vices et ses subtilités, il sera opportun de spécifier les obligations et responsabilités du constructeur naval (**CHAPITRE I**) pour ensuite étayer celles du vendeur dans le cadre de la vente du navire (**CHAPITRE II**).

---

la manifestation des premiers désordres. En outre cette assignation fut produite cinq ans après la remise des rapports des experts amiables à la requête des parties.

<sup>632</sup> CA Poitiers 5 octobre 1983, navire *Président André Blanchard*, DMF 1985, p. 339 ; CA Amiens, Ch. 1<sup>ère</sup>, (Cour de renvoi), 18 septembre 2018, n° 17-03680, *opt. cit.* : il est intéressant de souligner que la Cour de renvoi a retenu comme date de découverte des vices le moment où des essais en mer avaient révélé l'insuffisance de la marge franc bord suite aux expertises contradictoires. Quant à la Cour d'appel de Douai, censurée par la Cour de Cassation, avant le renvoi, elle avait estimé une date antérieure concernant la découverte des vices, soit à la réception de la lettre du Centre de sécurité des navires informant l'armateur de la surcharge du poids du navire pouvant entraîner un non-respect de la valeur de distance de sécurité selon les cas de navigation. Ce faisant, la Cour de renvoi avait *étiré* d'un an le délai de prescription si bien que le recours de l'armateur a été favorablement accueilli.

## CHAPITRE PREMIER : LES OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DU CONSTRUCTEUR NAVAL

**299.** À titre liminaire, le constructeur doit respecter son engagement de construire selon les modalités stipulées dans le contrat. Il peut engager sa responsabilité contractuelle donnant lieu à indemnisation pour le préjudice subi par le client-armateur. Sa responsabilité aussi bien délictuelle que pénale<sup>633</sup> peut être mise en cause si bien que diverses directives européennes et dispositions législatives lui imposent une obligation de conformité et de sécurité<sup>634</sup>. Dès lors, l'action en responsabilité contractuelle peut être exercée à l'encontre du constructeur-vendeur pour manquement à son obligation de sécurité, laquelle consiste « à ne livrer que des produits exempts de tout vice ou défaut de fabrication de nature à créer un danger pour les personnes et pour les biens. »<sup>635</sup>

**300.** En outre, le droit européen avait institué la mise en œuvre de la protection légale au bénéfice des consommateurs par la directive n° 1999/44/CE du Parlement et du Conseil du 25 mai 1999 sur certains aspects de la vente et de la garantie des biens de consommation dont les dispositions furent introduites en droit interne par l'Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur.<sup>636</sup> À cet égard, l'émergence du droit de la consommation a opéré une certaine confusion entre la protection du consommateur et celle de l'acquéreur faisant acte de commerce au sens de l'article L. 110-1 du Code de commerce.<sup>637</sup>

**301.** Au surplus, la garantie du constructeur a été aussi affligée par une directive communautaire du 25 juillet 1985 visant à la protection des consommateurs et s'appliquant à tous les producteurs, y compris les constructeurs navals et fabricants, finalement transposée en droit interne par la loi n° 98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux et codifiée aux articles 1245 et suivants du Code civil<sup>638</sup>. Ces articles

---

<sup>633</sup> Voir en ce sens T.corr. St Nazaire, 18 mars 2003, affaire navire *Number One*, *DMF* décembre 2003, p.1068, obs. G. Proutière-Maulion; P. Bonassies « le droit positif 2006 », *DMF* hors-série n°11, juin 2007, n° 28.

<sup>634</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 411 et suivants ; Ph. Delebecque, « L'obligation de sécurité du chantier naval : quel régime ? » sous Cass. Com. 24 janvier 2006, n° 02-11.323, *Juris-Data* n° 2006-031926, navire *Côte d'Ambré*, *DMF* novembre 2006, p. 889 ; P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 220 ; Voir aussi obligation de sécurité due par le producteur- fabricant édictée à l'article L.421-1 Code de la consommation.

<sup>635</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 11 juin 1991, *JCP G 1991 IV*, p. 320 : cette décision est importante puisqu' elle admet de façon incisive, à la charge du vendeur, une obligation de sécurité et de résultat liée à la livraison du produit. La Cour précise la portée de l'obligation de sécurité en la détachant de l'obligation de garantie des vices cachés avec laquelle elle était plus ou moins confondue. La garantie des vices cachés, étant écartée eu égard aux atteintes à la sécurité, ne serait alors être exercée qu'à titre restrictif. Seule la sanction des défauts portant atteinte à la destination et à l'utilité économique découlera de la garantie des vices cachés.

<sup>636</sup> JORF n°41 du 18 février 2005 page 2778.

<sup>637</sup> V. en ce sens, CA Fort-de-France, Ch. Civ. 14 mai 2019, n° 17/ 00098, *Yacht Blue Angel*, *DMF* octobre 2019, p. 805, obs. H. Jeannin : au sujet de l'action en garantie légale de conformité au visa des articles L.211-12 du Code de la consommation.

<sup>638</sup> JORF n° 117 du 21 mai 1998, p. 7774 ; incorrections résolues par la Loi du 9 décembre 2004, en son article 29 (JORF 10 décembre 2004 p. 20857) suite à l'arrêt de la Cour de justice de la Communauté Européenne en

précisent le domaine et le régime de cette responsabilité spécifique.

Cette loi fait peser sur tout *producteur*, en l'occurrence le constructeur du navire, l'obligation de réparer le dommage, causé par un *défaut* de son produit, à la personne ou à un bien *autre que le produit défectueux*. La loi ne remet pas en cause la garantie due par le constructeur naval à l'acquéreur du navire, elle alourdit son obligation de garantie et instaure une responsabilité de plein droit, dont le fabricant ne peut s'exonérer qu'en prouvant que le dommage résulte d'une utilisation anormale du navire.<sup>639</sup>

**302.** Dans le domaine pénal, au sujet de l'affaire du navire *Snekkar Artic*<sup>640</sup>, les juges de la Cour d'appel de Rennes avaient prononcé en date du 17 septembre 1998 la condamnation du chantier sur le fondement des dispositions des articles 121-3 et 221-6 du nouveau Code pénal<sup>641</sup>, au motif que le constructeur et la société de classification avaient causé indirectement ou directement la mort d'autrui « *par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements* ». Néanmoins, la loi du 10 juillet 2000 (tendant à préciser la définition des délits non intentionnels)<sup>642</sup> a été promulguée et paraissait moins sévère. En effet, elle est venue confirmer l'article 112-1 du nouveau Code pénal qui énonce que « *les dispositions nouvelles s'appliquent aux infractions commises avant leur entrée en vigueur et n'ayant pas donné lieu à une condamnation passée en force jugée, lorsqu'elles sont moins sévères que les dispositions anciennes* ».

Ainsi, comme le souligne le Professeur Bonassies<sup>643</sup>, la décision de la Cour d'appel de Rennes devenait sans nul doute contraire au droit et fut dès lors censurée par la Chambre criminelle de la Cour de Cassation en date du 20 mars 2001. Également selon ses propos et eu égard aux nouvelles dispositions ci-dessus mentionnées, les parties civiles auraient pu demander réparation et condamnation des prévenus (représentants respectifs du chantier et de la société de classification) sur le fondement des nouveaux articles 1240 et 1241 du Code civil<sup>644</sup>. Parallèlement, les ayants-droits des marins décédés auraient pu obtenir, au regard du nouvel article 1242 du même Code, non pas la condamnation du chantier naval, impossible en raison de la mise en liquidation judiciaire de ce dernier, mais à tout le moins « *la*

---

date du 25 avril 2002 ( Aff. C 52-00), ayant condamné la France pour mauvaise transposition en droit interne de la directive n° 85/374/CEE du 25 juillet 1985 ( *Journal Officiel des communautés européennes* 7 août 1985) et interprétation erronée de la notion de fournisseur et de producteur.

<sup>639</sup> Voir par exemple, CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 10 octobre 2013, n° 11-14995, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23 : retenant la responsabilité du fabricant du voilier sur le fondement de l'art. 1245-1 du Code civil (ancien art.1386-1) en raison de la faiblesse structurelle du tirant de cadène ayant causé le démâtage du navire.

<sup>640</sup> Cass. Crim., 20 mars 2001, n° 98-87.544, navire *Snekkar Artic*, *DMF* janvier 2002, p. 14, obs. P. Bonassies ; *DMF* hors-série juin 2003, n° 7, p. 30, n° 29.

<sup>641</sup> Art.121-3 Code Pénal «...*Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait....., les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer*».

<sup>642</sup> Loi rétroactive et d'application immédiate ; JORF n° 159 du 11 juillet 2000 p. 10 484 ; Voir également Recueil de jurisprudence communale : [rjc.fr.eu.org/loi-du-10-juillet-2000-dite-loi-fauchon](http://rjc.fr.eu.org/loi-du-10-juillet-2000-dite-loi-fauchon).

<sup>643</sup> Cass. Crim., 20 mars 2001, n° 98-87.544, navire *Snekkar Artic*, *DMF* janvier 2002, p. 18, obs. P. Bonassies.

<sup>644</sup> Cf. anciens articles 1382,1383 et 1384, al. 4 du Code civil.

constatation de sa responsabilité civile ». <sup>645</sup> En effet, l'action des parties civiles ( ayants-droits des victimes ) n'avait pas pour objet la condamnation du chantier placé sous procédure collective, chose interdite au juge <sup>646</sup>, mais seulement sa responsabilité, aux fins d' une mise en cause et d' une condamnation de l'assureur du chantier naval.

**303.** Comme il en fut question lors du contrôle de la construction, la délivrance du navire est une étape importante en ce sens que le transfert de la propriété s'opère par la recette du navire. Autrement dit, l'obligation de délivrance conforme est une autre charge importante dont est tenu d'assumer le chantier naval.

Avant sa délivrance, le navire doit satisfaire à une multitude d'obligations techniques pour qu'il soit autorisé à naviguer à l'issue de sa construction. C'est pourquoi, différents organismes privés et administrations interviennent dans l'évolution de la construction pour établir les paramètres qui seront conformes aux exigences de la société de classification du navire et aux réglementations internationales. La construction nécessite plusieurs étapes, à savoir : les études, les approvisionnements en fournitures et équipements, la mise en travaux, l'achèvement à flot, les essais à quai et en mer, et la recette qui est une des phases les plus essentielles relevant de l'obligation de délivrance du constructeur. De manière générale dans les contrats de construction, le navire peut faire l'objet d'une clause de réserve de propriété si bien que le chantier naval en conserve la propriété jusqu'à sa recette. Il est également admis, dans une vente de navire, que le vendeur reste propriétaire jusqu'au paiement intégral de sa créance.

La recette d'un navire entraîne sa livraison à l'armateur qui en prend possession après avoir constaté la conformité du navire eu égard aux attentes et aux critères formulés dès la commande du bâtiment, *i.e.* les spécifications contractuelles. Le contrat de construction au forfait spécifie toujours la date à laquelle le navire est censé être livré à son nouveau propriétaire, c'est la date de livraison contractuelle. En principe, le navire est livré sur le site de construction et l'armateur dispose en général d'un court délai <sup>647</sup> pour retirer le navire à ses frais. Cette situation n'est pas sans peine pour le chantier qui en conserve la garde <sup>648</sup> et demeure responsable pour tout événement préjudiciable selon les dispositions de l'article 1927 et suivants du Code Civil concernant le contrat de dépôt.

**304.** Le régime du transfert de la propriété et des risques était prévu à l'article 6 de la loi 67-5 du 3 janvier 1967 disposant que : « *Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise avec la recette du navire*

---

<sup>645</sup> *Ibidem*

<sup>646</sup> Art. 621-40 Code de Commerce :

« I. - *Le jugement d'ouverture suspend ou interdit toute action en justice de la part de tous les créanciers dont la créance a son origine antérieurement audit jugement et tendant :*

1° *À la condamnation du débiteur au paiement d'une somme d'argent ;*

2° *À la résolution d'un contrat pour défaut de paiement d'une somme d'argent.*

II. - *Il arrête ou interdit également toute voie d'exécution de la part de ces créanciers tant sur les meubles que sur les immeubles..... ».*

<sup>647</sup> Voir en Annexe 1: BIMCO *Newbuildcon* – Clause 27 (d)- Points (i), (ii) et (iii): « *Method of Acceptance or rejection* ». [Traduction libre] Mise en œuvre de la recette ou du rebut du navire.

<sup>648</sup> Art.1608 du Code civil ; Cf. également J.-F. Cheneval et A. Luquiau, « *La limitation de responsabilité des propriétaires de navires en construction* », DMF 1997, p. 773.

*après essais* ». À présent, reprise à l'article L. 5113-3 du Code des transports, cette disposition légale conforte l'importance pérenne de la recette du navire eu égard au transfert de propriété. En matière civile, le délai de livraison n'a aucun impact sur le transfert de propriété et ce transfert est indépendant de la livraison selon l'article 1583 du Code civil : « *La propriété est acquise de plein droit à l'acheteur à l'égard du vendeur, dès que l'on est convenu de la chose et du prix, quoique la chose n'ait pas encore été livrée, ni le prix payé.* »

Néanmoins, le contrat de construction au forfait, étant un contrat de vente à livrer, est tout d'abord de nature commerciale en vertu de l'article L.110-2 du Code de commerce relatif aux actes de commerce. Selon les usages, le transfert s'opère au moment de la livraison lorsque le vendeur remet matériellement la chose à l'acquéreur afin qu'il puisse vérifier la chose en l'état selon ses attentes. Suite aux résultats des essais en mer approuvés par le client-armateur et aux vérifications conformes aux spécifications contractuelles, l'armateur prendra livraison du navire et signera le procès-verbal de recette. L'armateur deviendra propriétaire en bonne et due forme et le chantier sera totalement dépossédé du navire en ce sens qu'il transfère également tous les risques et que l'expiration de la police d'assurance, souscrite pour les risques de construction, arrive à terme. Intervient alors la police de navigation, dite police d'assurance corps, qui sera à la charge du nouveau propriétaire.

**305.** La loi maritime impose aux chantiers de garantir leur construction au regard de la prescription annale visée à l'article L. 5113-4 du Code des transports<sup>649</sup>, « *le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette du navire est réalisée sans réserve de la part du client* ». L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an et le délai ne commence à courir qu'à partir de la découverte du vice caché. Ainsi l'article L. 5113-5 du Code des transports dispose qu' : « *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* ».

Ces dispositions spécifiques de la garantie légale des vices cachés constituent l'une des obligations les plus lourdes pour les chantiers navals constructeurs et réparateurs<sup>650</sup>. En outre, l'application de ces dispositions s'étend aux fournisseurs et sous-traitants des chantiers si bien que les clients armateurs disposent d'une action directe, de nature contractuelle, voire délictuelle<sup>651</sup> contre ces derniers. Dès lors cette action contractuelle sera soumise au même régime de prescription que celui de l'action récursoire du chantier contre ces mêmes fournisseurs. Autrement dit, la prescription annale est applicable aux appels en garantie du constructeur contre les fournisseurs ou sous-traitants.<sup>652</sup>

Au demeurant, la haute juridiction avait considéré que la prescription annale

---

<sup>649</sup> Ancien Article 7 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967.

<sup>650</sup> Art. L. 5113-6 Code des transports : « *L'entreprise qui a procédé à la réparation d'un navire est garante des vices cachés résultant de son travail dans les conditions définies par les articles L. 5113-4 et L. 5113-5.* »

<sup>651</sup> Cass. Com., 2 mars 1970 : *DMF* 1970, p. 460 ; CA Poitiers, 8 janvier 1992 : *Juris-Data* n° 1992-040327, *JCP G* 1992, *IV*, p. 1455. Cf l'arrêt « Besse » : Cass. Ass. Plén. 12 juillet 1991, *Dalloz* 1991, *jurispr.* p. 549, note J. Ghestin.

<sup>652</sup> Voir en ce sens E. du Pontavice, *RTD com* 1990, p. 137 : Toutefois, la Cour d'appel de Poitiers du 3 février 1988 avait écarté l'application de la prescription annale (ancien art. 8 de la loi du 3 janvier 1967) au motif que l'action exercée par le chantier à l'encontre du fabricant relevait de la non-conformité du produit inhérent à la fabrication des coques et au motif qu'il s'agissait dès lors d'une action de droit commun entre commerçants se prescrivant par dix ans au regard des dispositions de l'ancien article 189 *bis* du Code de commerce (devenu art. L.110-4 Code de commerce, nouvelle prescription de cinq ans depuis la loi du 17 juin 2008).

s'appliquait à l'action dirigée par le chantier constructeur contre le sous-traitant<sup>653</sup> dans la mesure où ce dernier participe à l'opération de construction et par conséquent doit être soumis au délai annal de l'article L. 5113-5 du Code des transports, au même titre que les fournisseurs : « *une même opération économique, un même régime juridique.* »<sup>654</sup> En outre, les délais des actions intentées à l'encontre de l'ensemble des prestataires ayant participé aux fournitures et livraison dans le cadre de l'opération de construction du navire sont identiques à celles intentées contre le constructeur lui-même.<sup>655</sup>

**306.** Les principales obligations du constructeur résident dans la garantie légale des vices cachés (**SECTION 1**) et dans la délivrance conforme du navire (**SECTION 2**), matérialisée par la recette du navire qui entraîne de surcroît le transfert de propriété. Nonobstant, sa libération des risques et son détachement de la propriété du navire, le constructeur reste tenu de la garantie des vices cachés et, ce conformément au bref délai de l'article L. 5113-5 du Code des transports (ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967). Par ailleurs, l'on observera que ce dernier, assimilé au vendeur professionnel, est également soumis aux restrictions apportées au principe de validité des clauses limitatives ou exclusives de garantie (**SECTION 3**).

## SECTION 1 : LE RÉGIME PROCÉDURAL DE LA GARANTIE DES VICES CACHÉS

**307.** La garantie des vices cachés est due malgré la recette du navire sans réserve par le client. La navigabilité est une qualité qui doit être assurée et en l'absence de laquelle la garantie des vices cachés donne droit à réparation pour les acquéreurs. De ce fait, la notion de vice caché (**Paragraphe 1**) prend toute sa dimension dans la mesure où la destination du navire, objet de la vente et consistant en sa capacité à naviguer, est remise en cause voire compromise.<sup>656</sup> L'appréciation souveraine des juges quant à la gravité du vice conduira à qualifier celui-ci de rédhibitoire ou estimatoire selon les cas d'espèce. Dès lors, les juges retiendront « l'impropriété radicale »<sup>657</sup> à l'usage auquel la chose était destinée ou constateront la diminution grave de cet usage.

**308.** Le contentieux en cette matière est abondant et cette situation s'explique par une innovation technique qui s'est opérée en termes de conception, de fabrication, d'équipements et de fonctionnement des navires sans omettre l'ampleur et l'enchevêtrement des intérêts

---

<sup>653</sup> Cass. Com. 28 mai 1991, n° 89-15.846, *Sté SEPATIM c/ Sté Normed* : *Bull. Civ. 1991, IV*, n° 184 ; *RTD Civ.* 1992, 180, obs. R. Perrot.

<sup>654</sup> Cass. Com. 1<sup>er</sup> octobre 2013, n° 12-17067 & n° 12-17250, navire *Supertoy*, *DMF* décembre 2013, p. 1005, obs. Ph. Delebecque.

<sup>655</sup> Voir en ce sens Cass. Com. 11 février 1997, *DMF* novembre 1997, p. 1013, obs. C. De Lapparent, *RTD com.* 1997, p. 666, obs. B. Boulloc ; CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch., 28 juin 2001 : *Juris-Data* n° 2001-189774.

<sup>656</sup> *A contrario*, si la notion de vice caché est exclue suite aux constatations techniques dûment approfondies par expertise, la requête en annulation de la vente sera rejetée ; voir en ce sens CA Bastia, Ch. Civ., 3 février 2010, n° 08 / 01035, *Juris-Data* n° : 2010-008638.

<sup>657</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 avril 1997 : *Bull. civ. 1997, I*, n°129.

engagés dans l'expédition maritime dans la mesure où les avaries et accidents en mer sont considérables et parce que l'armement des navires est conçu selon le critère de célérité.

En tout état de cause, l'appréhension du vice caché s'amorce dès la manifestation ou la découverte du défaut caché (**Paragraphe 3**), point de départ légal de l'action en garantie. À ce titre un examen minutieux de la durée légale de la garantie des vices cachés (**Paragraphe 2**) sera nécessaire en vue d'apprécier l'application de la prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports. Certes, le contentieux relatif aux vices cachés sera amplement développé, toutefois il est préférable d'indiquer que, s'agissant des vices apparents ou défauts de conformité décelés lors des réserves émises par l'armateur-acquéreur, l'action en garantie doit être intentée par celui-ci à l'encontre du constructeur naval, dans l'année qui suit la recette du navire.

Paragraphe 1 : La notion de vice caché

**309.** En premier lieu, le Code des transports ne donne aucune définition légale du vice caché mais renvoie implicitement à l'article 1641 du Code civil, selon lequel : « *Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus* ». Autrement dit, la loi maritime n'a pas défini la notion de vice caché mais s'est inspirée de l'article 1641 du Code civil, précisant que la garantie est due si l'acquéreur prouve l'existence d'un défaut (**A**). En effet, il faut que le défaut eût été caché, qu'il rende la chose impropre à l'usage auquel l'acheteur l'avait destinée ou que le défaut diminue cet usage jusqu'à remettre en cause le consentement donné à la vente et au prix.

Toutefois, il est intéressant de souligner une définition pragmatique du vice caché qui fut proposée par la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, en date du 1<sup>er</sup> juin 1990 : « *Un vice caché s'entend d'un défaut que non seulement l'œil du professionnel, mais tous les autres moyens usuels d'investigation dont il dispose ne peuvent déceler.* »<sup>658</sup>

**310.** Par ailleurs, la question du renversement de la charge de la preuve mérite d'être soulevée dans le cadre de la construction d'un navire neuf à un plaisancier-consommateur, auquel cas le constructeur sera tenu de rapporter la preuve de l'inexistence du défaut de conformité en termes de garantie légale de conformité prévue à l'article L.217-7 du Code de la consommation.

Enfin, la qualification du vice « apparent » (**B**) ne suscitera pas les mêmes issues que l'action fondée sur la garantie des vices cachés.

#### **A.** Preuve du vice incombant au demandeur à l'action

**311.** La garantie n'est pas due lorsque le client-armateur ne rapporte pas la preuve du vice caché. En effet, ayant accepté la recette du navire, il revient à lui d'établir que le navire est affecté d'un vice le rendant impropre à son usage puisqu'il est demandeur en garantie. Le

---

<sup>658</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 772, 1<sup>er</sup> juin 1990, 2<sup>ème</sup> degré, DMF 1991, p.191

constructeur vendeur, en qualité de débiteur de la recette du navire, exécute son obligation en livrant le navire et justifie sa libération par cette action matérielle.

Ainsi la chambre maritime arbitrale de Paris<sup>659</sup> en date du 16 juin 1981, soulignait-elle :

« C'est au demandeur qu'il appartient de rapporter la preuve des vices, cachés ou non, du navire ; en l'espèce, la preuve n'est pas rapportée, les conclusions de l'expert étant dubitatives ».

Aussi, en matière de réparation navale, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 19 octobre 1988 avait souscrit au même raisonnement : « ne saurait être tenu responsable des avaries, l'entrepreneur de réparations navales contre lequel n'est pas rapportée la preuve du lien de causalité entre son intervention et l'avarie. Le propriétaire ne peut en conséquence se prévaloir de l'exception d'inexécution pour refuser le paiement des factures. »<sup>660</sup>

**312.** En somme, en vue de revendiquer la garantie des vices cachés, il revient à l'acquéreur de prouver l'existence d'un défaut qui eut été caché rendant la chose impropre à l'usage auquel ce dernier l'aurait destinée ou que ce défaut diminue cet usage remettant en cause son consentement à la vente ou au prix. Autrement dit, en matière de garantie des vices cachés, la preuve du vice incombe au client dans le cadre de la construction du navire. Ce qui implique que l'acquéreur, demandeur à l'action, est tenu de rapporter la preuve du vice, *i.e.* de justifier le rapport de causalité entre ce vice et le prétendu préjudice subi. Dans le cas contraire, l'absence de présomption de responsabilité du constructeur conduira à rejeter toute action intentée par le demandeur sur le fondement de toute preuve dubitative<sup>661</sup>, n'ayant pas caractérisé le vice, sur les plans technique et juridique.

**313.** Néanmoins, quelques remarques importantes méritent d'être soulignées en termes de charge de la preuve. D'une part, au sujet de la responsabilité du fait des produits défectueux, clairement réservée aux consommateurs plaisanciers<sup>662</sup>, la charge de la preuve est renversée. En vue de se dégager de sa responsabilité, il appartiendra au constructeur naval (producteur) de rapporter la preuve « que le défaut ayant causé le dommage n'existait pas au moment où le produit (navire de plaisance) a été mis en circulation par lui ou que ce défaut est né postérieurement ». <sup>663</sup>

D'autre part, dans le cadre du droit de la consommation (domaine de la plaisance), et au sujet de la garantie de conformité légale due au consommateur, la charge de la preuve incombe aussi au constructeur naval et au vendeur professionnel.<sup>664</sup> À ce titre, il s'agit encore d'une arme lourde à l'encontre des professionnels de la vente de navires de plaisance.

Au regard de l'article L.217-7 du Code de la consommation, ces derniers sont tenus de prouver que le défaut de conformité n'existait pas au moment de la délivrance du navire<sup>665</sup>.

---

<sup>659</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 405, 16 juin 1981, 2<sup>e</sup> degré : *DMF* 1982, p. 122 ; voir également en matière de plaisance, Cass. Com. 20 septembre 2012, n° 11-10.815, *RTD com* 2012, p. 838, obs. B. Bouloc : Compte tenu de la lettre circulaire faisant état d'un diagnostic préconisé par le chantier au sujet d'éventuels défauts, il incombe à l'acquéreur-plaisancier de prouver le vice caché et le défaut de sécurité dont il alléguait l'existence.

<sup>660</sup> CA Aix-en-Provence, 19 octobre 1988 : *Juris-Data* n° 1988-048686.

<sup>661</sup> CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 25 octobre 2013, n° 10-05625, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23 ; Tribunal Grande Instance La Rochelle, 23 avril 1996, *DMF* novembre 1997, p. 1042, obs. C. De Lapparent.

<sup>662</sup> Sauf exception dans les relations entre professionnels au regard de l'article 1245-14 Code civil (alinéa 2) : « Les clauses qui visent à écarter ou à limiter la responsabilité du fait des produits défectueux sont interdites et réputées non écrites. Toutefois, pour les dommages causés aux biens qui ne sont pas utilisés par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privée, les clauses stipulées entre professionnels sont valables. »

<sup>663</sup> Art. 1245-10 Code civil ; ce point sera traité ultérieurement.

<sup>664</sup> CA Poitiers, Ch. 1<sup>ère</sup> B, 27 février 2015, n° 12.03634 (vente d'un navire de plaisance neuf, voilier de type RM 1200), *DMF* mai 2015, A. Royer-Fleury.

<sup>665</sup> Art. 217-7 Code de la consommation :

Ce même article institue deux délais (deux ans pour les navires neufs et six mois pour les navires d'occasion) dans lesquels l'acquéreur-consommateur est en mesure d'exercer l'action en garantie légale de conformité à compter de la délivrance du navire. Autrement dit, l'acquéreur-plaisancier, contractant avec « *les professionnels de la plaisance, est un consommateur « ordinaire* » »<sup>666</sup> et à ce titre, il est bénéficiaire de la garantie de conformité au sens de l'article L. 217-7 du Code de la consommation.

**314.** La Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014, dite Loi Hamon<sup>667</sup>, s'est inspirée de la directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993<sup>668</sup> relative aux clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs en vue d'établir une définition légale de la notion de consommateur. L'article 3 du Code de la consommation dispose que : « *Au sens du présent Code, est considérée comme un consommateur, toute personne physique qui agit à des fins qui ne rentrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale* ».

Dès lors, cette définition légale de la notion de consommateur permet à tout plaisancier, faisant l'acquisition d'un navire auprès d'un professionnel, de bénéficier des dispositions protectrices relatives à la garantie de conformité prévues dans Code de la consommation. À ce titre, le régime juridique de l'article L.217-7 du même Code prévoit que cette garantie requiert que soit rapportée la preuve d'un défaut de conformité du bien meuble par rapport au cadre contractuel, défaut présumé sous réserve qu'il apparaisse dans les délais requis suivant la délivrance (deux ans ou six mois). Dès lors, le plaisancier aura intérêt à introduire l'action au visa de cet article pour bénéficier de cette présomption légale. Si la non-conformité se manifeste après l'expiration de ces deux délais, ou si le plaisancier n'est plus recevable à agir du fait de l'expiration des délais de prescription, il pourra toutefois invoquer l'action en garantie des vices cachés prévue par l'article 1648 du Code civil, qui est de deux ans depuis la réforme 2005, s'il s'agit d'un navire d'occasion ou produit en série.

**315.** L'existence du défaut est la première condition d'exercice de la garantie qui induit une condition d'antériorité : l'existence du défaut doit être établi au jour de la recette, réception ou livraison du navire *i.e.* lors de sa délivrance.

À cet égard, l'arrêt de la Cour de cassation du 23 mai 1977 avait fait application de la condition d'antériorité<sup>669</sup> en énonçant que : « *manque de base légale l'arrêt qui fait droit à la demande en résolution de la vente sans relever un défaut caché antérieur à la vente qui aurait occasionné le dommage* ». Dans la même perspective, l'arrêt de la Cour d'appel de Bastia du 4 janvier 2012<sup>670</sup> a déduit que la preuve de l'existence d'un vice caché antérieur à la vente n'était pas rapportée au vu de multiples éléments qui ne permettaient ni d'appliquer la garantie légale

---

« *Les défauts de conformité qui apparaissent dans un délai de vingt-quatre mois à partir de la délivrance du bien sont présumés exister au moment de la délivrance, sauf preuve contraire.*

*Pour les biens vendus d'occasion, ce délai est fixé à six mois.*

*Le vendeur peut combattre cette présomption si celle-ci n'est pas compatible avec la nature du bien ou le défaut de conformité invoqué. »*

<sup>666</sup> R. Rézenthel, « La plaisance et le droit de la consommation », *DMF* 2004, p.654.

<sup>667</sup> Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation, JO du 18 février 2014.

<sup>668</sup> Directive n° 93/13/CEE du 5 avril 1993 : JOCE n° L 95/29, 21 avril 1993 p. 29.

<sup>669</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 23 mai 1977 : *Bull. Civ. 1977, I, n°194*.

<sup>670</sup> CA Bastia, Ch. civ. B, 4 janvier 2012, n° 10-00242, *DMF* hors-série n° 16, juin 2012, n° 39 (Contra CA Rennes 2<sup>ème</sup> Ch. civ., 24 février 2012, n° 10-07207, *DMF* novembre 2012, p. 909, obs. A. Royer-Fleury).

des vices cachés ni de prononcer la nullité de la vente : « *Attendu que la demande d'annulation de la vente est fondée sur l'application de l'article 1641 du Code civil qui stipule que le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur n'aurait pas acquis, ou en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus ;*

*Attendu en premier lieu qu'en application de cet article, l'acheteur a le choix discrétionnaire et rédhitoire afin de réclamer non pas la nullité de la vente mais sa résolution ;*

*Attendu en second lieu que l'exercice de l'action fondée sur l'application de l'article 1641 nécessite l'existence d'un vice caché préexistant à la vente... ».*

**316.** Néanmoins, le vice caché échappe à la diligence normale de l'acquéreur qui peut tout de même apprécier les effets sans en connaître les causes et la gravité. Cependant, l'acquéreur non professionnel n'est pas tenu d'effectuer des investigations approfondies de sorte qu'il puisse déceler des désordres non apparents qui seraient des vices cachés puisque, justement il n'en aurait pas les compétences techniques <sup>671</sup>.

## B. Le vice apparent

**317.** Évidemment, la garantie n'est pas due si une avarie ou un accident résulte de la faute de l'acquéreur.<sup>672</sup> L'acquéreur avisé est tenu de procéder à des vérifications élémentaires eu égard à la conformité du navire. S'il décèle un vice ou défaut apparent, il est tenu d'émettre les réserves qui s'imposent ou de refuser la livraison. À défaut, il sera déclaré avoir accepté le navire en l'état si bien que toute action en résolution de la vente <sup>673</sup> ou dommages et intérêts <sup>674</sup> lui sera refusé.

En outre, l'action en garantie des vices cachés serait déclarée infondée, eût-elle été introduite avant le délai de prescription, dans la mesure où les défauts auraient été apparents, voire évidents lors de la vente du navire.<sup>675</sup> Dans la même lignée, l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 1<sup>er</sup> octobre 1998 <sup>676</sup> a rejeté l'action estimatoire exercée par l'acquéreur

---

<sup>671</sup> CA Angers, 19 novembre 2013, n° 13-00018, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23 : au sujet d'un acquéreur profane auquel on ne saurait reprocher de ne pas avoir procédé à des investigations complémentaires sur les moteurs du navire; CA Rennes, 2<sup>ème</sup> Ch., 24 février 2012, n° 10-07207, *DMF* novembre 2012, p. 909, obs. A. Royer-Fleury : dans cet espèce, le navire était certes utilisable pour la navigation mais impropre à l'usage d'habitation auquel les acquéreurs l'avaient destiné. Ce qui a justifié la réparation du trouble de jouissance subi par ces derniers, consécutif aux infiltrations d'eau et aux multiples cassures de l'oméga pont/coque ; CA Rouen, Ch. 1<sup>ère</sup>, 16 octobre 2013, n° 12-05427, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23 : les juges du fond retinrent également le préjudice de jouissance subi par l'acquéreur-plaisancier.

<sup>672</sup> CA Paris, 5<sup>ème</sup> Ch., 16 février 1976, *Sté Valcke c/ Sté Dubigeon*, concernant une rupture de vilebrequin due à une faute du bord n'ayant pas arrêté un moteur dès l'emballage.

<sup>673</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 7 janvier 1982 : *RTD com.* 1983, p.120, obs. L. Hémar et B. Bouloc, ayant rejeté l'action en résolution de la vente, suite à un défaut d'étanchéité survenu sur le compartiment moteur d'un navire de plaisance d'occasion, à l'évidence manifeste même pour un non-professionnel.

<sup>674</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 525, 16 avril 1984, 2<sup>ème</sup> degré : *DMF* 1984, p. 754, ayant rejeté la réclamation en dommages-intérêts concernant le défaut d'étanchéité des panneaux de cale, visible lors de la mise à flot du navire par un professionnel des ventes et achats de navires.

<sup>675</sup> CA Montpellier, 1<sup>ère</sup> Ch., Section A2, 2 mars 2010, *SA Marine service Catalan c/ Molina*, n° *Juris-Data* : 2010-008021, *DMF* hors-série juin 2011 n° 15, p.39 : les juges du fond avaient établi que les désordres reprochés étaient visibles lors de la visite des acquéreurs et ne pouvaient donc pas être considérés comme vices non apparents le jour de la vente.

<sup>676</sup> CA Aix-en-Provence, 1<sup>ère</sup> Ch., 1<sup>er</sup> octobre 1998, *Buord c/ Couratin*, *DMF* juin 1999, p.546 ; CA Rouen, Civ. Ch. 2<sup>ème</sup>, 17 septembre 1992, *Sté Serra Marine c/ époux Lebreton*, *DMF* septembre 1993, p.471, Y. Tassel.

après la vente d'un voilier d'occasion, eu égard à un phénomène de corrosion au niveau du mat qui constituait un vice apparent. À ce titre et par référence à l'adage *caveat emptor*, la Cour estimait que : « *Le vice apparent ne s'entend pas seulement de celui qui est ostensible ou qu'un examen superficiel révèle nécessairement, mais aussi du vice qu'un acquéreur moyennement diligent aurait découvert en procédant à de simples vérifications.* »

**318.** En tout état de cause, lorsque le vice apparent a été notifié dans le procès-verbal de recette, l'armateur pourra exercer une action soumise à la prescription annale à compter de la recette<sup>677</sup>, comme il résulte de l'interprétation *a contrario* de la disposition de l'article L. 5113-5 du Code des transports : « *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* ». En effet, le délai d'un an prévu concerne aussi bien les vices cachés que les vices apparents, cependant le point de départ de ce délai d'action sera déterminé, pour les vices apparents, à la recette du navire.

En outre, cette disposition peut être appliquée dans le cadre de la garantie contractuelle : lorsque l'armateur aura pris les réserves suite au non-respect des spécifications contractuelles, l'action en garantie exercée dans le délai d'un an pourra être recevable.<sup>678</sup> En somme, concernant les vices apparents et les défauts de conformité qui normalement sont constatés lors de la recette, l'action en garantie doit également être intentée dans l'année qui suit la recette.

**319.** Par ailleurs, le caractère apparent ou caché d'un vice doit s'apprécier au moment de la recette du navire et au regard de l'armateur client<sup>679</sup>, et non pas d'un expert chargé de surveiller l'évolution de la construction pour son compte.

Outre le caractère non apparent du vice, les juges retiennent que des défauts de conception ne constituent pas des désordres fonctionnels rendant le navire impropre à son utilisation si bien qu'ils ne peuvent être qualifiés de vices cachés. De surcroît, lorsque l'acquéreur est assimilé à un professionnel averti, celui-ci est censé disposer de connaissances techniques lui permettant de procéder aisément aux vérifications nécessaires. Ainsi, la Cour administrative d'appel de Lyon du 3 avril 1997<sup>680</sup> a rejeté les prétentions de l'administration des Affaires maritimes, qui étaient fondées sur des défauts de conception et sur la constatation de certaines avaries mais qui ne révélaient aucune *impropriété radicale* de la vedette en cause, d'autant plus que l'administration des Affaires maritimes est censée attribuer les titres de

---

<sup>677</sup>E. du Pontavice, *Le Statut des navires*, Litec, 1976, p. 66 et s.

<sup>678</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 518, 29 février 1984, 2<sup>ème</sup> degré : DMF 1984, p. 557 jugeant que, suite aux réserves prises par l'armateur au sujet de vibrations, l'action en garantie intentée dans le délai d'un an était recevable.

<sup>679</sup> Cass.Com., 6 juillet 1999, navire de pêche *La Nativité*, DMF 2000 p.523, rapport Rémy et obs. Ph.Delebecque ; DMF hors-série n° 7, juin 2003, p.28, n° 26 : les défendeurs à la cassation ont tenté d'opposer à l'armateur le caractère apparent des vices lors de la recette du navire qui, par conséquent, ne devait pas bénéficier de l'action en garantie des vices cachés. Par ailleurs, le Pr Delebecque relève un point pertinent, eu égard à cet arrêt, en rappelant la règle de l'article 1984 du Code civil selon laquelle : « *l'expert régulièrement mandaté par le maître le représente, si bien que tous les actes émanant dudit mandataire sont opposables à son mandant comme si ce dernier les avait faits lui-même.* » Or, au regard de la décision inédite de la Haute juridiction, le Pr Delebecque avance que : « *La théorie de la représentation connaît alors une limite originale et très protectrice des intérêts du mandant* ».

<sup>680</sup> CAA Lyon, 2<sup>ème</sup> Ch., 3 avril 1997, *SARL MUTI c/ ÉTAT*, DMF 1998, p. 600, obs. M. Morin : outre l'aspect logique de la décision des juges du fond en raison du rôle particulier de l'administration des Affaires maritimes, l'auteur s'interroge au sujet de la solution que la Cour administrative d'appel aurait proposé à l'égard d'une autre administration.

sécurité des navires.<sup>681</sup> À nouveau, force est de constater que la Cour avait implicitement fait référence à l' adage *caveat emptor* en adoptant une conception relativement restrictive de la notion de vice caché en matière de construction navale .

**320.** Enfin, les juges disposent d'un pouvoir souverain d'appréciation eu égard au caractère apparent ou caché du vice. Ainsi, ils imposent que la condition d'apparence soit appréciée au regard de l'acquéreur lui-même, fût-il assisté d'un homme de l'art à la réception (livraison) en qualité de mandataire.<sup>682</sup> En tout état de cause, la garantie, qui succède à la recette du navire et prolonge les effets de la construction, ne s'applique pas au vice apparent. La situation du défaut perceptible à l'évidence doit être clarifiée au moment de la livraison. L'appréciation souveraine des juges s'inscrit dans un courant jurisprudentiel s'attachant à vérifier la réalité du vice dans tous ses critères : caché et non apparent, rendant le navire impropre à l'usage auquel on le destine outre le lien direct avec les avaries subies par le client du chantier naval, avant d'approuver la recevabilité de l'action de ce dernier.

Paragraphe 2 : Durée de la garantie légale des vices cachés : Prescription extinctive<sup>683</sup> et délai d'action<sup>684</sup>

**321.** En premier lieu, la portée de la réforme de 2008 a été significative en termes de prescription mais aussi de suspension et d'interruption des délais de droit commun **(A)**. La spécificité **(B)** de la prescription annale visée à l'article L.5113-5 du Code des transports et son application en la matière **(C)** sont intéressantes dans la mesure où elles demeurent un véritable défi pour les juridictions.

**A.** Portée de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile (et commerciale)

**322.** En premier lieu, il est utile de rappeler qu'au visa de l'article 2219 du Code civil, la prescription extinctive est un mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un laps de temps défini. Ce mécanisme a pour résultat l'extinction d'un droit au bénéfice du créancier. Tandis que l'effet de cette prescription extinctive est libératoire pour le débiteur de l'obligation, elle est en revanche la sanction de la négligence du créancier.

**323.** La loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière

---

<sup>681</sup>Articles L. 5241-3 et L. 5241-4 Code des transports.

<sup>682</sup> Voir, en matière de construction d'immeuble : Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 17 novembre 1993, *Bull. Civ. III.*, n° 146 : « ...le caractère apparent ou caché d'un vice de construction ou d'un défaut de conformité doit s'apprécier au regard du maître de l'ouvrage lui-même (client), et non pas du maître d'œuvre (l'homme de l'art), fût-il mandaté pour procéder à la réception... ».

<sup>683</sup> G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Association H. Capitant, PUF, 8<sup>e</sup> édition, 2007, p. 709 : « *Mode d'extinction de l'action en justice résultant du non-exercice de celle-ci avant l'expiration du délai fixé par la loi. Cause d'extinction du droit d'agir en justice (art. 30 CPC) qui rend irrecevable la demande formée après expiration du délai d'action et constitue une fin de non-recevoir (art. 122 CPC).* »

<sup>684</sup> *Ibidem*, p. 279 : « *Délai avant l'expiration duquel un acte ou une formalité doit être accompli, à peine d'irrecevabilité ou de forclusion.* » Le délai d'action peut être un délai préfix déterminé par la loi dont le cours, à la différence du délai de prescription, n'est susceptible ni de suspension, ni d'interruption.

civile<sup>685</sup> a modifié de façon significative le régime de la prescription extinctive ainsi que les règles de suspension et d'interruption. Auparavant, la garantie légale du vendeur de biens meubles se prescrivait par trente ans. En revanche, en matière commerciale, la garantie des vices cachés tout comme l'action en défaut de conformité, en application de l'article 189 *bis* de l'ancien Code de Commerce, se prescrivait par dix ans de sorte que le vice caché découvert dix ans après la recette du navire, n'entraînait plus une action en garantie contre le chantier constructeur<sup>686</sup>. Ainsi, la réforme a réduit les délais de droit commun de la prescription à cinq ans, aussi bien en matière civile<sup>687</sup> que commerciale<sup>688</sup>.

**324.** La prescription de l'article L. 110-4 du Code de commerce peut être interrompue ou suspendue dans les conditions édictées aux articles 2238 à 2244 du Code civil ou en cas d'impossibilité d'agir en vertu de l'application coutumière de l'adage *contra non valentem agere non currit prescriptio*.<sup>689</sup> Au surplus, la prescription peut être interrompue par une reconnaissance équivoque de responsabilité du « *débiteur du droit de celui contre lequel il prescrivait* ». <sup>690</sup>Toutefois, dans l'hypothèse où le chantier constructeur (ou réparateur) appelait en garantie un fournisseur ou un sous-traitant, la prescription extinctive aurait comme point de départ la demande formée par l'armateur contre le chantier.<sup>691</sup>

Par ailleurs, les parties au contrat peuvent valablement s'accorder pour abrégé le délai de droit commun au visa de l'article 2254 du Code civil qui autorise les aménagements conventionnels de la prescription<sup>692</sup>. Cependant, ils sont prohibés dans les contrats conclus entre un professionnel et un consommateur<sup>693</sup> alors que les professionnels peuvent aménager

---

<sup>685</sup> JO du 18 juin 2008 p. 9856 ; B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 586.

<sup>686</sup> Voir en ces sens, Ph. Delebecque, « L'obligation de sécurité du chantier naval : quel régime ? » sous Cass. Com. 24 janvier 2006, n° 02-11.323, *Juris-Data* n° 2006-031926, navire *Côte d'Ambre*, *DMF* novembre 2006, p. 889.

<sup>687</sup> Article 2224 du code Civil : « *Les actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans* ».

<sup>688</sup> Article L.110-4 du Code de commerce (applicable également pour l'action en défaut de conformité) :

**« I. Les obligations nées à l'occasion de leur commerce entre commerçants ou entre commerçants et non-commerçants se prescrivent par cinq ans si elles ne sont pas soumises à des prescriptions spéciales plus courtes.**

**II. Sont prescrites toutes actions en paiement :**

1° Pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

2° **Pour fourniture de matériaux et autres choses nécessaires aux constructions, équipements et avitaillements du navire, un an après ces fournitures faites ;**

3° Pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages. »

<sup>689</sup> « *La prescription ne court pas contre celui qui ne peut agir* » ; Cf. art. 2234 Code civil ; raisonnement adopté en matière industriel par CA Paris, 7<sup>ème</sup> Ch. B, 20 mars 1985, *SAG & SMABTP c/ Isover St Gobain e Dow Chemical* ; en matière maritime cf. Affaire navire *Le Sanaryen*, *opt. cit.*

<sup>690</sup> Art. 2240 Code civil.

<sup>691</sup> CA Paris, Ch. 5<sup>ème</sup>, 2 mars 1989, *Juris-Data* n° 1989-020381, *Sté Industrielle de précision Marti c/ Alstom, Ets Gauthier, Sté Gauthier, Sté Ugine Aciers*.

<sup>692</sup> Voir par exemple en matière de réparation navale, CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 21 décembre 2017, navire *Dolce Vita*, n° 15-11019, *DMF* mai 2018, p. 408, obs. P. Bonassies : les juges du fond ont fait application de la responsabilité civile du droit commun aux opérations de réparations du navire (travaux de peinture) rejetant l'appel formé par le chantier réparateur et rappelant que la garantie des vices cachés régie par les articles L. 5113-4 et L. 5113-6 du Code des transports concerne les « pièces ou aménagements fournis, et nullement la prestation de services de réparation ». De ce fait, la Cour a déclaré nulle la clause relative à l'aménagement conventionnel de la prescription qui réduisait à six mois la prescription de l'action en réparation dirigée contre le chantier. En effet, l'article 2254 du Code civil dispose que la durée de la prescription peut être abrégée par l'accord des parties mais ne « *peut être réduite à moins d'un an* ».

<sup>693</sup> Art. L. 218-1 Code de la consommation : « *Par dérogation à l'article 2254 du Code civil, les parties au contrat entre un*

la durée de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription. Les aménagements conventionnels sont valables à condition que la prescription ne soit pas réduite à moins d'un an ni étendue à plus de dix ans.<sup>694</sup>

**325.** En outre, la prescription du délai de l'action en garantie est susceptible d'interruption<sup>695</sup>. L'interruption du délai n'a pas pour effet de se prolonger pendant toute la durée de l'instance, mais ne fait que courir un nouveau délai de même durée que l'ancien (article 2231 du Code civil). Plus précisément, la suspension du délai de prescription en arrête temporairement le cours sans effacer le délai déjà écoulé tandis que l'interruption a pour effet de faire courir un nouveau délai à compter de la date d'un acte interruptif par exemple. Il est à souligner que depuis la loi du 5 juillet 1985<sup>696</sup>, la citation en justice même en référé interrompt la prescription ainsi que les délais pour agir. La même disposition a été reprise à l'article 2241 du Code civil par la Loi du 17 juin 2008 n° 2008-561 portant réforme de la prescription en matière civile (et commerciale). En effet, cette loi avait inséré un nouvel article 2241 dans le Code civil stipulant que « *la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription* », outre le fait qu'elle soit même portée devant une juridiction incompétente, ou annulée pour vice de procédure.

Ce nouveau délai s'applique aussi à l'action en garantie exercée par le constructeur à l'encontre de son fournisseur ou sous-traitant. Le point de départ sera pris en compte dès le jour de l'assignation et non pas dès la date de la découverte du vice.

## **B.** La prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports

**326.** L'article L.5113-5 du Code des transports institue une prescription annale **(1)** qui peut susciter une certaine ambiguïté **(2)** avec le délai de l'action en garantie des vices cachés propre aux ventes de droit civil commun (article 1648).

### 1) Un délai annal impératif

**327.** Certes, la garantie légale des vices cachés du contrat de construction est sans nul doute établie mais il n'en demeure pas moins que l'article L. 5113-4 du Code des transports ne s'applique pas aux constructeurs de navires produits en série, ni aux navires d'occasion. Mais la délimitation n'est pas si évidente car un navire de grande plaisance, à l'exception des petites unités, est rarement fabriqué avant la commande. À ce titre, il semblerait plus cohérent d'appliquer dans ce cas de figure la règle maritime spéciale, *i.e.* la prescription annale instituée à l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967, devenu l'article L. 5113-5 du Code des transports.

**328.** À titre de rappel, la vente d'un navire de série ne relève pas du droit de la construction navale, mais de la vente de droit commun, dès lors il s'agit d'un contrat de vente de navire selon l'article 1582 du Code civil et automatiquement l'article 1648 (un an avant l'ordonnance du 17 février 2005) du même Code trouvait application en cas d'action en

---

*professionnel et un consommateur ne peuvent, même d'un commun accord, ni modifier la durée de la prescription, ni ajouter aux causes de suspension ou interruption de celle-ci* ».

<sup>694</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 580.

<sup>695</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 218.

<sup>696</sup> Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (art. 37 JORF du 6 juillet 1985).

garantie des vices cachés. À cet effet, la Cour de Cassation l'avait souligné fermement dans son arrêt du 13 octobre 1998<sup>697</sup> :

« Mais attendu que la prescription par le délai d'un an de l'action en garantie des vices cachés d'un navire dirigée contre son constructeur ne concerne que le cas où celui-ci a été chargé, par un contrat de construction dit à l'entreprise s'analysant en un contrat de vente de chose à livrer, de construire un navire pour le compte d'un client déterminé, et non lorsque le contrat porte sur un navire fabriqué d'avance en série.

Attendu qu'ayant relevé que le contrat portait, en l'espèce, sur la vente d'un navire de plaisance produit en série et commercialisé sous la marque Moody 419, la cour d'appel a exactement énoncé que la demande en garantie formée par le revendeur à l'encontre du constructeur était soumise non au délai d'un an de l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967, mais au bref délai de l'article 1648 du Code civil ; que le moyen n'est pas fondé. »

**329.** En effet, la Cour de Cassation avait distingué la convention portant sur un navire fabriqué en série, qualifiée de vente *ordinaire* et donc soumise au droit commun, et le contrat portant sur la construction d'un navire répondant aux spécifications du client, s'analysant en « un contrat de vente à livrer » régi par le droit spécial de l'ancienne loi du 3 janvier 1967 desquelles les dispositions se trouvent désormais aux articles L. 5113-2 à L. 5113-5 du Code des transports. Comme déjà observé, le critère du *travail spécifique*, appliqué par la Haute juridiction, permet de différencier le contrat de vente « à livrer » dérogeant au droit commun des contrats de vente et d'entreprise. Autrement dit, le contrat de vente de chose à livrer est assimilé à un contrat de vente de chose future. De ce fait, l'existence du travail spécifique en vue de la création d'un navire unique répondant aux besoins particuliers du client commande la qualification d'un contrat de vente « à livrer » et donc l'article L. 5113-5 du Code des transports<sup>698</sup> en termes de garantie des vices cachés prend toute sa dimension. Ce qui est bien le contraire d'un navire fabriqué d'avance et en série et d'un navire d'occasion.

## 2) Distinction avec l'article 1648 du Code civil

**330.** *In limine*, rappelons que l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967 fut abrogé pour ensuite être reproduit à l'article L. 5113-5 du Code des transports<sup>699</sup> qui dispose qu' : « *En cas de vice caché, l'action en garantie se prescrit par un an à compter de la date de la découverte du vice caché.* » Ce texte vise exclusivement les navires neufs faisant l'objet d'un contrat de construction au forfait ou dit « à l'entreprise s'analysant en un contrat de vente de chose à livrer... », lorsque le constructeur est chargé « de construire un navire pour le compte d'un client déterminé, et non lorsque le contrat porte sur un navire fabriqué d'avance en série.<sup>700</sup> Dès lors, la vente des navires produits en série et des navires d'occasion est soumise au régime de droit commun qui, depuis la réforme de l'article 1648 du Code civil<sup>701</sup> ( deux ans) institue également comme point de départ la découverte du vice caché.

---

<sup>697</sup> Cass. Com., 13 octobre 1998, *Société Marine Projets c/ Loquais*, DMF 1999, p.535, obs. M. Ndendé ; *Recueil Dalloz* 2000, p. 17, note V. Brémond « Droit commun des contrats de vente et d'entreprise et droit spécial de la construction de navires : ligne de partage » ; dans le même sens : CA Bordeaux 15 décembre 2014, n° 13-01741, DMF mars 2015, p. 233, obs.G. Piette.

<sup>698</sup> Ancien article 8 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010).

<sup>699</sup> Codification suivant ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

<sup>700</sup> Cass. Com., 13 octobre 1998, *Société Marine Projets c/ Loquais*, DMF 1999, p.535, obs. M. Ndendé ; *opt. cit.*

<sup>701</sup> Cette réforme résulte de l'Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur, JORF n°41 du 18 février 2005 page 2778.

**331.** Avant la fameuse ordonnance 2005-136 du 17 février 2005, la Cour d'appel de Versailles<sup>702</sup> avait jugé que l'action en responsabilité pour vice rédhibitoire, intentée par l'armateur propriétaire à l'encontre du fournisseur des turbosoufflantes du moteur principal viciées, n'était pas soumise au délai de l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967 (devenu l'article L. 5113-5 du Code des transports) mais à l'article 1648 du Code civil au motif que le délai institué par la loi maritime concernait l'action en garantie contre le constructeur et non pas le fournisseur. En l'espèce, dans cet arrêt en date du 23 janvier 2003, les assignations en référé pour vice rédhibitoire à l'encontre du fournisseur de l'équipement du navire « Thérèse Delmas » étaient prescrites au regard de l'ancien article 1648 du Code civil, soit un an, puisqu'elles étaient produites quatorze mois après la découverte du vice.

À la différence de l'ambiguïté que suscitait le bref délai de l'ancien article 1648 du Code civil<sup>703</sup>, l'article L. 5113-5 du Code des transports précise bien que l'action en garantie se prescrit par un an à compter de la découverte du vice. Ce bref délai est le délai dans lequel l'action en garantie doit être intentée à l'intérieur même de la prescription extinctive (désormais ramenée à cinq ans), où est « enfermée » la durée de la garantie légale.

**332.** Parallèlement à la réforme de 2008 portant sur les prescriptions de droit commun, l'ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 a modifié l'article 1648 du Code civil et a donné plus de clarté quant au délai flou qu'il stipulait.<sup>704</sup> Ainsi le délai a été remplacé par un délai de deux ans à compter de la découverte du vice par l'acquéreur.

Cette évolution, quant à la « mort du bref délai de l'article 1648 du Code civil »<sup>705</sup>, résulte plus précisément de l'article 3 de l'ordonnance du 17 février 2005, prise en application de la loi du 9 décembre 2004 sur la simplification du droit<sup>706</sup>. Ce texte, intégré dans le Code de la consommation aux articles L.217-1 et suivants, s'applique à « la vente de tous biens corporels », et concerne de surcroît la vente des navires aux consommateurs, et donc couvre particulièrement la vente de navires aux plaisanciers. Néanmoins, ce texte qui vise la vente, intéresse aussi les contrats de construction de navires, puisqu'il dispose que « les contrats de fourniture de biens meubles à fabriquer ou à produire » seront assimilés aux contrats de vente.

Désormais, il reste à savoir si les juges adhèrent à cette innovation, tout particulièrement attachés au particularisme du droit maritime.<sup>707</sup> En l'occurrence, ce fut le cas lors d'une décision rendue par la Cour d'appel de Poitiers en date du 27 février 2015 relative à la vente

---

<sup>702</sup> CA Versailles, 12<sup>e</sup> chambre, Section 1, 23 janvier 2003, navire *Thérèse Delmas*, *DMF* 2004, p. 530, obs. P. Latron.

<sup>703</sup> Ce point sera traité ultérieurement. Le *bref* délai de l'ancien article 1648 du Code civil a engendré un contentieux considérable ayant rendu le fonctionnement de la garantie plus complexe qu'en matière de construction navale attendu qu'il s'appréciait, dans sa durée comme dans son point de départ, suivant la nature des vices et les circonstances de la vente.

<sup>704</sup> P. Bonassies, « L'ordonnance du 17 février 2005 ou la mort du bref délai de l'article 1648 du Code civil », *DMF* 2005, p. 291.

<sup>705</sup> P. Bonassies, le « Droit positif français en 2004 », *DMF* hors-série n° 9, juin 2005, n°13 & 14.

<sup>706</sup> Transposant en droit interne les dispositions de la directive du Parlement et du Conseil du 25 mai 1999 sur certains aspects de la vente et de la garantie des biens de consommation.

<sup>707</sup> J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, p. 317 et s.

d'un navire de plaisance neuf.<sup>708</sup> Les juges du fond ont soigneusement respecté les conditions de mise en œuvre de la garantie légale de conformité au visa de l'article L.217-7 (ancien article L.211-7) du Code de la consommation.

**C.** Cumul du délai de prescription de droit commun avec la prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports avant la réforme de 2008

**333.** Afin d'illustrer une application de la prescription extinctive de dix ans avant la réforme de 2008, la Cour de cassation du 24 janvier 2006 avait confirmé qu'une demande exercée après l'expiration du délai de dix ans à compter de la vente (délai désormais ramené à cinq ans) en vertu de l'article L.110-4 du Code de commerce, devait être déclarée prescrite<sup>709</sup>. Les faits de l'espèce indiquent qu'il s'agissait d'une action contractuelle exercée à l'encontre du constructeur du navire par la victime qui l'avait assigné en indemnisation de son préjudice. Plus précisément, une explosion accidentelle est survenue à bord du chalutier quatorze ans après la recette du navire. La Haute juridiction a déterminé le point de départ de la prescription de l'action fondée sur le manquement à l'obligation de sécurité du constructeur naval au jour de la vente du navire. Théoriquement, la prescription d'une action en responsabilité contractuelle commence à courir à partir du jour où la créance du demandeur est exigible, *i.e.* dès la survenance du dommage. Pour les hauts magistrats la créance de sécurité<sup>710</sup>, dont le vendeur ou le fabricant est tenu de respecter, est manifestement exigible dès la conclusion du contrat. En outre, cet arrêt a eu le mérite de présenter une ébauche d'harmonisation entre le régime de la garantie des vices cachés et celui de la responsabilité du fabricant de produits dangereux. Aux termes de l'article 1245-15 du Code civil<sup>711</sup>, au sujet de la responsabilité du fait des produits défectueux, sauf faute du producteur, la responsabilité de ce dernier s'éteint dix ans après la mise en circulation du produit, sauf si la victime a intenté une action en justice durant ce délai.

**334.** À l'inverse, une décision de la Cour d'appel de Paris du 20 mars 1985 retenait que « le point de départ d'une action en matière de responsabilité contractuelle découlant d'un vice caché de la chose vendue n'est pas le jour de la vente ou de la livraison, mais celui de la naissance de l'obligation d'indemnisation du vendeur, laquelle ne saurait être antérieure à la naissance du dommage et à sa révélation à la victime »<sup>712</sup>. Autrement dit, selon les juges du fond, le délai de prescription et le délai d'action

---

<sup>708</sup> CA Poitiers, Ch. 1<sup>ère</sup> B, 27 février 2015, n° 12.03634 (vente d'un navire de plaisance neuf, voilier de type RM 1200), *DMF* mai 2015, A. Royer-Fleury.

<sup>709</sup> Ph. Delebecque, « L'obligation de sécurité du chantier naval : quel régime ? » sous Cass. Com. 24 janvier 2006, n° 02-11.323, *Juris-Data* n° 2006-031926, navire *Côte d'Ambré*, *DMF* novembre 2006, p. 889 ; dans le même sens CA Paris, 5<sup>e</sup> Ch. B, 28 septembre 1979, *Société Navale Caennaise c/ Sté Dubigeon-Normandie*. Dans ses observations relatives au navire *Côte d'Ambré*, le Professeur Delebecque établit un parallèle entre les faits de l'espèce en matière de construction navale où l'action en responsabilité serait enfermée dans un double délai : le délai de dix ans (courant du jour de la vente du navire) relative à la prescription extinctive dans lequel se situe le délai d'action qui court à compter du jour de la réalisation du dommage, et le cumul des délais de prescription et d'action en matière de responsabilité du fait des produits défectueux : dix ans à compter de la mise en circulation du produit, art. 1245-15 du Code civil ; trois ans à compter de la connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur, art. 1245-16 du même Code.

<sup>710</sup>*Ibidem*

<sup>711</sup> Nouvel article 1245-15 Code civil suivant Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2016 ; Cf. Loi du 19 mai 1998 codifiée aux anciens articles 1386-1 à 1386-18 du Code civil.

<sup>712</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité, n° 28 : CA Paris, 7<sup>ème</sup> Ch. B, 20 mars 1985, *SAG & SMABTP c/ Isover St Gobain & Dow Chemical*.

comportaient le même point de départ, *i.e.* la survenance du dommage manifeste et non équivoque pour l'acquéreur lésé. Cette position de la Cour d'appel de Paris admettait ainsi la présence de deux prescriptions concurrentes prenant naissance au même moment : celle de l'article L. 110-4 du Code de commerce (ancien article 189 *bis* du Code de commerce) et celle du bref délai de l'article 1648 du Code civil (un an avant la réforme de 2005) ou du délai annal de l'article L. 5113-5 du Code des transports en matière maritime.

**335.** Cette conclusion semblait absurde et critiquable selon l'opinion doctrinale<sup>713</sup>. À la lecture de l'analyse du Professeur du Pontavice, le point de départ de la prescription de dix ans de l'article L. 110-4 du Code de commerce ne pouvait être que la livraison (recette du navire) tandis qu'à l'intérieur de ce délai de prescription, l'acquéreur serait en droit d'assigner au fond dans un bref délai suivant la manifestation du vice (d'où l'expression « prescription annale » pour qualifier l'article L. 5113-5 du Code des Transports).

À l'instar de la doctrine, la Haute juridiction a écarté le raisonnement de la Cour d'appel de Paris. En effet, la Cour de cassation du 27 novembre 2001<sup>714</sup> avait déclaré que la prescription décennale, au visa de l'article L. 110-4 du Code de commerce, était acquise avant l'assignation en référé à la requête de l'appelante (demanderesse au pourvoi) qui invoquait la responsabilité contractuelle du constructeur pour vice caché mais toutefois qui n'avait procédé à aucun acte susceptible d'interrompre la prescription, avant l'expiration du délai de dix ans. Ainsi, à l'instar de la Cour d'appel de Poitiers du 12 janvier 1999, la Cour suprême a abouti à la même conclusion : l'action en garantie résultant de l'article L. 5113-5 du Code des Transports (ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967) doit être exercée à l'intérieur de la prescription extinctive, à peine d'irrecevabilité. Autrement dit, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé contre la décision de la Cour d'appel de Poitiers, au motif que c'était à bon droit que les juges du fond avaient déduit, au regard de leurs constatations que la prescription décennale était acquise avant l'assignation en référé pour vice caché, eût-elle été intervenue moins d'un an après la découverte du vice.

**336.** Cette discordance pourrait s'expliquer par l'ambiguïté que suscitait la disposition, *in limine*, de l'article L. 110-4 du Code de commerce : « *Les obligations nées à l'occasion de leur commerce entre commerçants et non-commerçants...* ». Que faut-il entendre au sujet de la naissance de ces obligations ? Quel serait le moment de leur naissance ? Serait-ce le transfert de propriété qui s'opère par la recette du navire neuf (tout comme la cession du navire d'occasion) ou alors la manifestation du vice ?

Selon l'avis du Professeur Bonassies<sup>715</sup>, cet arrêt ne souscrit pas au principe selon lequel une prescription ne peut naître tant que le créancier n'est pas en droit d'intenter son action<sup>716</sup>. Or, on pouvait supposer que ce principe était applicable à l'action en garantie des

---

<sup>713</sup> Voir en ce sens E. Du Pontavice, *RTD com* 1990, p. 137 et s.

<sup>714</sup> Cass. Com. 27 novembre 2001, n° 99-13428 : *Juris-Data* n° 2001-011913 ; *DMF* mars 2002, p. 224, obs. P. Bonassies ; *DMF* hors-série n° 7 juin 2003, p. 29, n° 28 : dans cet arrêt, la Cour souligna qu'aucun délai « *ne peut être utilement invoqué qu'à l'intérieur de la prescription de dix ans* ».

<sup>715</sup> *Ibidem*, p. 226.

<sup>716</sup> Principe édicté pour certaines créances à l'article 2233 du Code civil (par exemple, concernant les actions en garantie de paiement des créances dépendant d'une condition, la prescription de droit commun ne pouvant naître à la réalisation de la condition suspensive).

vices cachés. En effet, tant que le vice n'a pas été révélé, l'acquéreur ne peut agir, ni en fait, ni en droit.

En effet, il est de tradition que la prescription de droit commun commence à courir au jour où le titulaire de l'action en garantie a eu connaissance des faits lui permettant de l'exercer, soit à la découverte ou manifestation du vice affectant le navire.<sup>717</sup> En tout état de cause, la solution adoptée par la Cour de Cassation du 27 novembre 2001 n'est pas si condamnable qu'elle n'y paraît au motif que le constructeur de navires est déjà lourdement « *obéré par le droit français* »<sup>718</sup> si bien qu'il subira toujours le risque de voir sa responsabilité éprouvée à long terme après la vente du navire.

**337.** Dans l'affaire du navire *Sanaryen*, la Cour de cassation en date du 27 novembre 2001<sup>719</sup> applique, eu égard à la prescription annale prévue à l'article L. 5113-5 du Code des transports, *i.e.* la prescription concernant l'action en garantie contre le constructeur de navires, la solution arrêtée par la première Chambre civile de la même cour dans l'arrêt du navire *Gewill* du 21 octobre 1997. Ce dernier concernait le bref délai qui était prévu à l'article 1648 du Code civil avant la réforme du 17 février 2005 et qui intéressait l'action en garantie contre le vendeur d'un navire d'occasion. D'ailleurs, cette solution mettait en œuvre le mécanisme complexe de l'interversion des délais de prescription qui illustre la singulière articulation de la prescription annale avec le délai de la prescription extinctive par l'effet d'éclipse. À ce propos, l'interversion<sup>720</sup> n'est plus à l'ordre du jour depuis la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile. Désormais, l'article 2231 énonce que l'interruption fait courir un nouveau délai de même durée que l'ancien.

Les juges du fond avaient déclaré prescrite l'action de l'acquéreur du navire *Le Sanaryen*, au motif que ce dernier, ayant obtenu en premier lieu la désignation d'un expert en référé, avait assigné au fond plus d'un an après le dépôt du rapport d'expertise. Selon les juges d'appel, l'assignation au fond était tardive au regard de la date du dépôt du rapport d'expertise, date à laquelle le délai annal de l'ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967 avait commencé à courir (date de la découverte du vice). Cette décision fut censurée en reprenant le même raisonnement que les hauts magistrats de l'arrêt du navire *Gewill* : « *l'acquéreur d'un navire qui invoque la garantie des vices cachés assignant le constructeur, en référé, dans le délai d'un an édicté par l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967, pour voir ordonner une expertise, satisfait aux exigences de ce texte et ne peut se voir opposer que la prescription de droit commun* ».

**338.** Cela étant, la prescription annale de l'ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967 n'est en rien similaire au bref délai de l'article 1648 du Code civil (avant réforme 2005) qui énonçait que l'action en garantie « *doit être intentée dans un bref délai* ». Le bref délai de l'article 1648 instituait une véritable forclusion, par la nature préfixe du bref délai ayant un objet processuel et probatoire à la fois<sup>721</sup>; ce texte exhortait l'acquéreur à agir à bref délai pour ne

<sup>717</sup> Voir en ce sens Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen*, DMF mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies ; DMF hors-série n° 7 juin 2003, p. 29, n° 27

<sup>718</sup> Cass. Com. 27 novembre 2001, n° 99-13428 : *Juris-Data* n° 2001-011913 ; DMF mars 2002, p. 226, obs. P. Bonassies.

<sup>719</sup> Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen*, A. GALLO c/ DE SANTIS, DMF mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies.

<sup>720</sup> Le thème du mécanisme de l'interversion sera examiné ultérieurement.

<sup>721</sup> M. Bruschi, « Bref délai pour agir en garantie des vices cachés : la Cour de cassation donne du temps au

pas être déchu de ses droits. Toutefois, la prescription annale en matière de construction navale semble dénuée de cette rigueur et l'on pouvait présumer plutôt une application traditionnelle de la règle selon laquelle, après une interruption d'une courte prescription, c'est une prescription de même délai qui commence à courir<sup>722</sup>.

**339.** Mais le débat relatif aux modalités du régime de la garantie du constructeur est beaucoup plus complexe du fait de la détermination du moment de la « découverte du vice » par l'acquéreur, point de départ du délai d'un an (art. L. 5113-5 du Code des transports). Autrement dit, la question fondamentale, objet de l'appréciation souveraine des juges du fond, est : l'action en référé en désignation d'un expert a-t-elle été intentée dans l'année qui suit la découverte du vice caché ?

En tout état de cause, une telle extension de l'arrêt *Gewill* n'est plus à l'ordre du jour du fait que l'interversion des délais de prescription a été supprimée par la loi du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile. Toujours est-il que les acquéreurs, en qualité de créanciers de la garantie, restent favorisés par les articles 2241 à 2244 du Code civil conférant un caractère interruptif de la prescription.

### Paragraphe 3 : La découverte ou la manifestation du vice

**340.** Partant toujours du même postulat : l'article L. 5113-5 du Code des transports concerne bien entendu les contrats de vente « à livrer » alors que la vente des navires d'occasion et des navires produits en série suit le régime de droit commun qui depuis le remaniement de l'article 1648 du Code civil, prend comme point de départ la découverte du vice. Mais que faut-il entendre par la découverte du vice, est-ce une manifestation d'un dysfonctionnement matériel ou une démarche juridique (action judiciaire) ? Quel est le point de départ ?

Force est d'admettre que la prescription est source de contentieux. Ce n'est pas tant le délai *court* qui pose problème, mais son point de départ qu'il faut fixer au moment de la découverte du vice, c'est-à-dire de sa connaissance par le titulaire du droit à l'action en garantie **(A)**. À ce titre, le délai d'action est apparu comme un véritable délai de prescription susceptible d'être interrompu par un référé-expertise, ou suspendu. Également, il peut faire l'objet d'aménagements conventionnels dans les contrats internationaux dans les conditions du droit commun selon l'article 2254 du Code civil. Quoiqu'il en soit, la réalité et l'évidence des désordres sont laissées à l'appréciation souveraine des juges fond qui doit être motivée et en adéquation avec le principe de cohérence imposée par la haute juridiction **(B)**.

#### **A.** Détermination du point de départ

**341.** Dans la plupart des cas, les acheteurs sont déclarés fondés à attendre le dépôt du

---

temps », Cass. Civ. 1, 21 octobre 1997, navire *Gewill*.

<sup>722</sup> Cass. Com., 28 mai 1991, n° 89-15.846, *Sté SEPATIM c/ Sté Normed* : *Bull. Civ. 1991, IV, n° 184* ; *RTD Civ. 1992, 180*, obs. R. Perrot.

rapport de l'expertise avant d'assigner au fond le vendeur car seul le rapport fait foi de la nature du vice caché. Plus exactement, la jurisprudence a conforté les acheteurs en admettant que la découverte du vice est le moment où la victime en a eu connaissance dès le dépôt du rapport que l'expert maritime a dressé.<sup>723</sup> Par principe, le rapport d'expertise est la révélation des désordres qui empêchent le fonctionnement normal du navire et qui caractérisent ainsi les vices cachés.

**342.** De manière analogue, en matière de réparation navale, l'action intentée contre le réparateur naval, au sens de l'article L. 5113-6 du Code des transports, ne saurait être déclarée prescrite cinq mois après le dépôt du rapport d'expertise dans la mesure où ce rapport permettait au propriétaire du navire de constater l'étendue du dommage.<sup>724</sup> Selon un jugement du tribunal de commerce de la Rochelle en date du 11 avril 1980, la date de manifestation du vice pouvait aussi être considérée comme le moment de la découverte du vice, donc comme le point de départ de l'action en garantie. En effet, l'armateur avait été averti par le Bureau Veritas de devoir remplacer les foyers des chaudières dans un délai de trois mois<sup>725</sup>, ce qui l'a incité à intenter l'action en garantie.

**343.** Néanmoins, la situation devient plus complexe lorsque les experts amiables respectivement choisis par les deux parties aboutissent à des conclusions paradoxales. La découverte du vice caché est alors estimée au jour où l'expert judiciaire dépose son rapport dans lequel l'origine du vice est officiellement établie.<sup>726</sup> Toutefois, il y a une limite quant au point de départ fixé par le seul dépôt du rapport judiciaire<sup>727</sup>. La date du dépôt du rapport de l'expert judiciaire n'est pas *a fortiori* celle du départ du délai de la prescription annale puisqu'il est possible d'établir la véracité de plusieurs éléments prouvant que l'acquéreur était en mesure de se convaincre de l'existence d'un vice non apparent (remise d'une étude technique, rapports préliminaires sur l'origine et la cause de désordres mécaniques ou fonctionnels).

À ce propos, il n'y a pas lieu d'attendre le dépôt du rapport d'expertise, fût-il important. Dès lors, Mme Rémond-Guilloud avançait l'observation suivante : « ..., *il suffit que le vice ait été découvert. C'est bien de la connaissance effective du vice qu'il s'agit, non de la compréhension de la cause* ». <sup>728</sup>Dans la même lignée, l'auteur R. Achard<sup>729</sup> soulignait que certains tribunaux de première instance et décisions d'appel faisaient preuve de bon sens et démentaient formellement cette assertion qui consistait à affirmer que le délai ne court pas à compter du jour où l'armateur connaissait les vices de la chose mais du jour où le rapport était déposé.

---

<sup>723</sup> CA Aix-en-Provence, 7 février 1992, *DMF* 1994, 17, n° 10, obs. P. Bonassies ; Cass. Com. 27 novembre 1973, chalutier *Cap Jubjy*, *Bull. civ.* 1973, IV, n° 307 ; *DMF* 1974, p. 273, note P. Latron.

<sup>724</sup> Cass. Com. 25 juin 1991 : *Juris-Data* n° 1991-001848, *DMF* 1992, p. 41, note R. Achard (en matière de réparation navale).

<sup>725</sup> Tribunal de commerce La Rochelle, 11 avril 1980, *DMF* 1985, p. 339 ; voir également CA Poitiers 5 octobre 1983 : *DMF* 1985, p. 339, note R. Achard.

<sup>726</sup> R. Rodière, *Le navire*, Dalloz, 1980, p. 108 ; CA Aix-en-Provence, 12 juillet 1979, chalutiers *Flandre et Valois*, *DMF* 1980, p. 94 ; CA Lyon, 3 novembre 1988 : *Recueil Dalloz* 1988, inf. rap. p. 287.

<sup>727</sup> Voir en ce sens, Cass. Com. 16 mai 1995, navires *Christophe Colomb* et *Magellan*, *DMF* février 1996, p. 184, obs. M. Ceccaldi & Y. Tassel ; CA Poitiers 5 octobre 1983, navire *Président André Blanchard*, *DMF* 1984, p. 339.

<sup>728</sup> M. Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2<sup>e</sup> édition, Pédone 1993, n° 109.

<sup>729</sup> R. Achard, *DMF* 1982, p. 735 et s. sous les arrêts de la Cour de Cassation chambre commerciale du 23 février 1982 (arrêt de rejet) et du 15 mars 1982 (cassation partielle).

Également, le professeur Piette observait, au sujet de la décision d'appel du 15 décembre 2014<sup>730</sup>, que la solution des juges du fond paraissait sévère à l'encontre du constructeur naval dès lors qu'elle « étire le délai de prescription, en fonction de la promptitude de l'expert judiciaire ». Cette solution lui semblait incohérente dans la mesure où elle fait de l'expertise un préalable à l'action en justice et favorise de surcroît la mauvaise foi de l'acquéreur, qui serait tenté de retarder le dépôt du rapport d'expertise en vue de prolonger frauduleusement le délai de prescription.

**344.** Quelques fois confrontés à l'insolvabilité du chantier, certains acquéreurs se réservent le choix d'intenter l'action à l'encontre de l'assureur responsabilité. Toutefois, la mise en œuvre de cette action directe requiert une certaine vigilance de la part des acquéreurs eu égard aux délais de prescription qui peuvent s'entremêler.

Dans l'affaire du navire *Patmatha II*, les juges de la Cour d'appel de Rennes du 5 avril 2019, ont considéré que l'interruption de l'action en responsabilité à l'encontre du chantier naval (assuré) était sans effet sur l'action directe des acquéreurs à l'encontre de l'assureur responsabilité.<sup>731</sup> Au demeurant, les hauts magistrats rappellent qu'au visa de l'article L. 124-3 du Code des assurances<sup>732</sup> : « l'action directe de l'acquéreur contre l'assureur de responsabilité (du chantier constructeur), qui trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice, se prescrit par le même délai que son action contre le responsable et ne peut donc être exercée contre l'assureur au-delà de délai (article L.5113-5 du Code des transports), sauf si celui-ci reste encore exposé au recours de son assuré ». En l'espèce, l'assureur responsabilité était exposé à l'action des acquéreurs pendant un délai de trois ans (délai annal pour l'action contre le chantier constructeur augmenté de deux ans durant lesquels, à compter de l'assignation des victimes (acquéreurs), l'assuré (chantier) pouvait actionner la garantie au titre de son assurance responsabilité au regard de l'article L.114-1 du Code assurances<sup>733</sup>. Ces derniers avaient eu connaissance des vices dès le rapport de l'expertise extrajudiciaire ; donc ils disposaient du délai annal de l'article L. 5113-5 du Code des transports pour assigner le chantier mais ils ont omis d'assigner son assureur responsabilité dans les deux ans suivants l'assignation dirigée contre le chantier. Ils furent donc déboutés de leurs demandes à l'encontre de l'assureur responsabilité.

**B.** L'exercice du contrôle par la Haute juridiction sur l'appréciation souveraine des juges du fond

**345.** Outre la nature du vice, le point de départ du bref délai de l'article L. 5113-5 du

<sup>730</sup> CA Bordeaux, 15 décembre 2015, n°13-01741, *DMF* mars 2015, p. 233, obs. G. Piette.

<sup>731</sup> CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 5 avril 2019, navire *Patmantha II*, n°11/06256, *DMF* juin 2019, p. 499, note M. Papasavvas.

<sup>732</sup> Art.L.124-3 Code des assurances : « Le tiers lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable. (...) »

<sup>733</sup> Art.L.114-1 Code des assurances :

« Toutes actions dérivant d'un contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de l'événement qui y donne naissance. Toutefois, ce délai ne court :

1° En cas de réticence, omission, déclaration fautive ou inexacte sur le risque couru, que du jour où l'assureur en a eu connaissance ;  
2° En cas de sinistre, que du jour où les intéressés en ont eu connaissance, s'ils prouvent qu'ils l'ont ignoré jusque-là.

Quand l'action de l'assuré contre l'assureur a pour cause le recours d'un tiers, le délai de la prescription ne court que du jour où ce tiers a exercé une action en justice contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier. (...) ».

Code des transports fait aussi l'objet de l'appréciation souveraine des juges du fond qui sont tenus toutefois de motiver leur décision quant à la date de la découverte ou manifestation du vice par l'acquéreur.

Ainsi, la Cour de Cassation du 15 mars 1982 souligne cette obligation de motivation en exerçant un contrôle de cohérence <sup>734</sup> : « *L'action en réparation du préjudice causé à l'armateur par une avarie de moteur se prescrit par le délai d'un an à compter de la date de l'avarie, et le fait qu'une expertise effectuée à l'occasion d'un précédent incident ait révélé les défauts du moteur ne peut pas faire courir le délai de la prescription car le point de départ de la prescription opposable à l'action en réparation d'un dommage ne saurait être fixé à une date antérieure à la réalisation de ce dommage.* » C'est pourquoi, le pouvoir souverain des juges du fond prend toute sa dimension lorsqu'il s'agit de fixer au mieux le point de départ de la prescription annale de l'action en garantie : ils sont tenus d'apprécier l'exercice de l'action en garantie selon les faits et par la suite de motiver leur décision, laquelle est soumise au principe de cohérence et de contrôle par la Haute juridiction.

**346.** Ainsi, outre le dépôt du rapport d'expertise, les juges considèrent que le délai commence à courir à partir de la date à laquelle les dégâts résultant d'un vice caché se manifestent. Dès la survenance du dommage, l'acquéreur peut ainsi se convaincre de la réalité <sup>735</sup> et de la nature du vice. Dès lors, c'est dans cette perspective que la Cour d'appel de Poitiers du 5 octobre 1983 <sup>736</sup> a déclaré l'action en garantie pour vice caché, intentée par l'armateur contre le constructeur sur le fondement de l'article L.5113-5 du Code des transports (ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967), irrecevable car tardive.

La question posée à la Cour concernait le point de départ du délai de prescription de l'ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967 aux termes duquel l'action en garantie contre le constructeur se prescrivait par un an, délai commençant à courir à compter de la découverte du vice caché. La détermination du point de départ de l'action en garantie des vices cachés contre le constructeur reposait comme de coutume sur l'appréciation souveraine des juges, tant ils sont tenus de justifier leur décision sur la réalité, la nature et le moment de la découverte du vice caché.

**347.** Le débat portait sur plusieurs points de départ pouvant être admis dès lors qu'ils étaient susceptibles de constituer le moment de la découverte du vice, *i.e.* les avaries et désordres répétitifs, la requête en référé-expertise<sup>737</sup> aux fins de désignation d'experts, puis la date du dépôt d'expertise judiciaire. Au regard d'une analyse chronologique des faits de l'espèce, la Cour a considéré que l'action en garantie des vices cachés, intentée par l'armateur, moins d'un an après le dépôt du rapport d'expertise judiciaire était prescrite dès lors que les éléments de cause ont permis d'établir une connaissance certaine des vices plus d'un an avant l'introduction de l'action (assignation au fond). En effet, il s'agissait de multiples incidents de

---

<sup>734</sup> A. Luquiau, *jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité, n° 36 ; Cass. Com. 15 mars 1982 : *DMF* 1982, p. 739, note R. Achard.

<sup>735</sup> CA Rouen, 25 avril 1985 : *DMF* 1986, p. 301 : « *Il importe donc pour l'application de l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967 (art. L. 5113-5 Code des transports) de rechercher dans chaque cas d'espèce le moment précis où la réalité et la nature du vice ont été décelés.* »

<sup>736</sup> CA Poitiers, 5 octobre 1983, navire *Président André Blanchard*, *DMF* 1985, p. 339, note R. Achard.

<sup>737</sup> Le juge de l'urgence ordonne le référé-expertise, qui revêt une finalité probatoire : l'expertise servira d'élément de preuve, avant qu'il ne soit statué par la juridiction sur les responsabilités encourues, dans le cadre du contentieux sur le fond. La décision rendue par le juge des référés est appelée une « ordonnance ».

fonctionnement des chaudières notifiés sur les procès-verbaux du bord si bien que le navire fut dérouté. Après quoi, d'autres avaries sur les chaudières tribord et bâbord furent constatées malgré une révision préalable.

De plus, durant toute cette période, des échanges de correspondance eurent lieu entre l'armateur, le fabricant et l'installateur des chaudières ; d'ailleurs le Bureau Veritas préconisait la visite de contrôle et le remplacement des pièces défectueuses sans plus attendre.

Enfin, le constructeur des moteurs recommandait l'utilisation sous plus faible pression des moteurs 7 bars au lieu des 13 bars promis à la commande des chaudières. Dès lors, au regard de tous ces éléments, la Cour d'appel en a déduit que la découverte des vices cachés des installations à bord se situait à la date des désordres originaires. En somme, l'armateur aurait dû agir dans l'année qui suivait l'ordonnance de référé et non après le dépôt du rapport d'expertise.

**348.** La pertinence de cette décision est manifeste lorsque l'on songe au constat du Doyen Rodière qui dénonçait le caractère *superfétatoire* du rapport d'expertise, pour fixer le point de départ de la prescription annale, « *lorsque des avaries répétées de même nature ne laissent aucun doute à l'armateur sur des malfaçons imputables au constructeur ou au fournisseur.* »<sup>738</sup>

Autrement dit, il n'y avait pas lieu *a fortiori* de fixer le point de départ de l'action en garantie des vices cachés à la date du rapport d'expertise confirmant des désordres déjà connus de l'armateur.

Dans cette affaire, le sort du propriétaire du navire aurait été plus heureux si ce dernier avait intenté une action en non-conformité, laquelle n'était soumise à aucun délai particulier, en vue d'échapper à la prescription annale. Plus précisément, les chaudières avaient une capacité de 7 bars, or la société avait commandé des machines ayant une capacité de 13 bars. Ainsi, le demandeur aurait pu invoquer le défaut de fonctionnement des moteurs dont la capacité n'avait pas été conforme à ce qui avait été stipulé dans le contrat.

**349.** En somme, l'exercice du pouvoir d'appréciation souverain du juge du fond est notable si bien que ces derniers ont su apprécier la valeur, la portée et la force probante des éléments qui leur furent soumis. Au surplus, le Professeur Goldman conclut en ces termes : « *les juges ont fait respecter les droits de la vérité et ont été la protection contre le scandale d'une décision tournant le dos à l'évidence.* »<sup>739</sup>

Également comme le souligne l'auteur Achard, « *tout ce qui importe c'est de savoir à quelle date l'acheteur de la chose a pu se convaincre de l'existence d'un vice, soit par l'évidence de fait, soit à la suite d'une mesure d'information.* »<sup>740</sup> En tout état de cause et en dépit de la pluralité des causes possibles pour un même trouble dommageable, il conviendrait pour les armateurs avisés et prudents d'intenter l'action au fond à bref délai même si ceux-ci ne disposent pas de la preuve intégrale qu'ils sont tenus de rapporter au soutien de leur action en garantie contre

---

<sup>738</sup> R. Achard, *DMF* 1982, p. 735 et s. sous les arrêts de la Cour de Cassation chambre commerciale du 23 février 1982 (arrêt de rejet) et du 15 mars 1982 (cassation partielle).

<sup>739</sup> *Ibidem*

<sup>740</sup> R. Achard, *DMF* 1982, p. 735 et s. sous les arrêts de la Cour de Cassation chambre commerciale du 23 février 1982 (arrêt de rejet) et du 15 mars 1982 (cassation partielle) ; Contra Cass. Com. 16 mai 1995, navires *Christophe Colomb* et *Magellan*, *DMF* février 1996, p. 184, obs. M. Ceccaldi & Y. Tassel.

le constructeur.

## SECTION 2 : OBLIGATION DE DÉLIVRANCE CONFORME ET OBLIGATION DE GARANTIE : OÙ EST LA FRONTIÈRE ?

**350.** Il s'agira de démontrer que la conformité s'apprécie au regard des spécifications techniques contractuelles alors que le vice caché se caractérise au vu de l'innavigabilité du navire constatée.

La conformité trouve sa correspondance en droit interne dans deux notions qui coexistent et qui sont d'une part l'action contractuelle pour délivrance non conforme et d'autre part l'action en garantie des vices cachés, prévues par les articles 1641 et suivants du Code civil. L'obligation de délivrance à laquelle le chantier de construction, assimilé au vendeur professionnel est tenu, se divise en deux prérogatives : celle de livrer le navire à la date convenue et celle de transmettre un navire conforme à la commande. Au regard de l'article 1603 du Code civil, l'obligation de délivrance implique non seulement la délivrance de la chose mais aussi celle d'une chose conforme à sa destination. Toutefois, en cas de défaut de conformité qui s'apparente à une inexécution contractuelle, la résolution de la vente serait inévitable<sup>741</sup>. En effet, le manquement à l'obligation de délivrance conforme est sanctionné par la résolution du contrat avec dommages-intérêts au regard des dispositions prévues aux articles 1224 et suivants du Code civil.<sup>742</sup>

**351.** Il est opportun d'aborder la différence entre les défauts de conformité et les vices cachés (**Paragraphe 1**) qui a suscité beaucoup de confusion et de divergences jurisprudentielles, faisant planer une incertitude quant à l'articulation des actions ouvertes à l'acquéreur, sans compter que l'action en responsabilité des produits défectueux a complété l'arsenal juridique de ce dernier eu égard « *au chevauchement des actions* »<sup>743</sup> (**Paragraphe 3**). En tout état de cause, ses principales actions reposent sur l'action réhibitoire et l'action estimatoire (**Paragraphe 2**). Nonobstant les dispositions protectrices et une certaine bienveillance à son égard, l'armateur-acquéreur est tenu des obligations de paiement et de retraitement du navire (**Paragraphe 4**).

Paragraphe 1 : Dissociation des notions

**352.** Assimilé au vendeur professionnel censé connaître tous les défauts du navire construit

---

<sup>741</sup> CA Caen, Ch. 1<sup>ère</sup>, 2 février 2010, *Affaire Durchon c/ Belletoile*, n° 09/01661, n° *Juris-Data* : 2010-007042 : les juges du fond prononcèrent la résolution de la vente au motif que le navire de plaisance ne présentait pas les garanties de sécurité auxquelles l'acquéreur pouvait légitimement s'attendre, d'autant plus que le défaut aux normes de sécurité (insuffisance et donc dangerosité de la réserve de flottabilité) avait été constaté par la direction des Affaires maritimes suite au naufrage d'un navire du même modèle.

<sup>742</sup> Ph. Delebecque, « L'articulation et l'aménagement des sanctions de l'inexécution du contrat », *Dr. et patr.* n° 259, juin 2016, p. 62 ; Ph. Delebecque, « La réforme du droit des contrats : quelle incidence sur les contrats maritimes ? », *DMF octobre 2016*, p. 803 ; B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 279.

<sup>743</sup> F. Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, *Contrats civils et commerciaux*, 11<sup>ème</sup> édition, 2019, n° 320.

par lui, le chantier naval est tenu non seulement de remplacer l'élément vicié mais aussi d'indemniser l'acquéreur pour tous les dommages résultant du vice. Ce dernier pourra demander réparation du manque à gagner, et des frais occasionnés par l'immobilisation du navire. Toutefois, sur quel fondement est-il admis à exercer ? L'action fondée sur le défaut de conformité du navire aux prévisions contractuelles ou sur l'action en garantie des vices cachés ? La situation se complique lorsqu'une clause limitative d'indemnité est invoquée par l'acquéreur désireux de mettre en échec cette clause aux fins d'échapper au délai annal de l'article L. 5113-5 du Code des transports (ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967) et de tirer profit de l'action fondée sur le défaut de conformité.

**353.** Ainsi, dans l'arrêt du navire *Yves-de-Kerguelen*<sup>744</sup>, les juges du fond, après avoir constaté l'immobilisation due à une avarie survenue le lendemain de la recette du navire, n'ont guère souscrit à une action en garantie des vices cachés. En effet, l'élément défectueux fut notifié au procès-verbal. En revanche, ils ont déclaré recevable l'action en non-conformité intentée par l'armateur pour le préjudice d'immobilisation du navire qui a entravé la campagne de pêche. Dès lors, le manque à gagner pour l'armateur était considérable si bien que celui-ci était tenu d'assumer les frais et salaires du personnel maintenu à bord jusqu'à réparation complète.

Or, cette décision d'appel fut censurée<sup>745</sup> au motif que les juges du fond ont retenu l'action fondée sur le non-respect de l'obligation de délivrance et le défaut de conformité en vue d'écarter le moyen de la prescription annale alors qu'il s'agissait d'une action tendant à l'indemnisation des désordres consécutifs aux défauts d'ordre mécanique. Selon la Cour, cette action se prescrivait par un an au regard de l'ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967. En outre, ces désordres, notifiés au procès-verbal de recette, ne caractérisaient pas une faute lourde du constructeur faisant échec à sa clause limitative d'indemnité. À cette occasion, les hauts magistrats rappelèrent que la « *faute lourde est caractérisée par un comportement d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de la mission contractuelle* » acceptée par lui.

**354.** Très schématiquement, la délivrance concerne *a priori* tout ce qui est apparent et s'éteint par la réception de la chose ; la garantie reprend le *flambeau* pour couvrir les vices cachés. Cependant une promiscuité s'est établie entre ces deux notions ; la conformité ne s'apprécierait plus seulement selon un aspect matériel (vérification des caractéristiques du navire dans l'instant), mais selon un aspect fonctionnel (vérification de l'aptitude du navire à satisfaire l'usage attendu).

En l'état, le professeur Bénabent <sup>746</sup> soulignait un « blocage » et constatait que : « *...l'obligation de délivrance conforme prend une toute autre dimension car elle s'inscrit dans la durée et se prolonge après l'exécution de la vente : l'acheteur qui se trouve déçu par la chose à l'usage auquel il la*

---

<sup>744</sup> CA Rouen, Ch. 2<sup>ème</sup>, 24 mars 1988, navire *Yves-de-Kerguelen*, *DMF* 1989, p. 328, obs. P. Latron ; dans le même sens CAMP, Sent. Arb. n° 922 (second degré) du 20 octobre 1995, *DMF* février 1996, p. 235 ; CAMP, Sent. Arb. n° 930 (second degré) du 19 janvier 1996, *DMF* juin 1996, p. 651.

<sup>745</sup> Cass. Com. 3 avril 1990 (Arrêt de censure), navire *Yves-de-Kerguelen*, *DMF* décembre 1990, p. 686, obs. R. Achard.

<sup>746</sup> A. Bénabent, note sous Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 5 mai 1993, *Recueil Dalloz Sirey*, 1993, 35<sup>e</sup> cahier, p. 506.

*destinait, pourrait mettre en jeu la responsabilité du vendeur au titre d'une délivrance non conforme, alors, que, classiquement, la voie ouverte pour cette période post-contractuelle est celle de la garantie des vices cachés ».*

Néanmoins, la Cour d'appel de Paris<sup>747</sup> en date du 13 novembre 1991 a su mettre en exergue une distinction assez acceptable qui pourrait tempérer les nombreux antagonismes jurisprudentiels en énonçant que « *le vice caché de la chose vendue est une défectuosité, une anomalie ou une altération nuisant au bon fonctionnement de la chose et la rendant impropre à l'usage auquel on la destine, alors que le défaut de conformité, justifiant la résolution de la vente pour inexécution contractuelle, consiste en une différence entre la chose promise et la chose délivrée.* »

**355.** Les cas de non-conformité les plus significatifs sont ceux où les stipulations et spécifications du contrat ne sont pas respectées. C'est le cas lorsque le navire livré présente des différences eu égard à ce qui avait été convenu dans le contrat, lorsqu'une qualité promise fait défaut comme des performances de vitesse certifiées au contrat mais non atteintes par le navire<sup>748</sup>. Par ailleurs, la jurisprudence antérieure caractérisait le manquement à l'obligation de délivrance lorsque la chose vendue, même conforme à la commande et propre à fonctionner, s'avérait inapte à répondre aux besoins de l'acquéreur. Ainsi c'est à bon droit, que la Cour de Cassation du 20 mars 1989<sup>749</sup> avait souscrit à la décision des juges du fond d'avoir prononcé la résolution de vente en énonçant que « *l'obligation de délivrance ne consiste pas seulement à livrer ce qui a été convenu, mais à mettre à la disposition de l'acquéreur une chose qui corresponde en tous points au but par lui recherché.* »

**356.** Toutefois, les juges peuvent être amenés à débouter un acquéreur qui invoque un prétendu défaut de conformité lorsque ce dernier procède à des modifications techniques conduisant à l'altération du navire. C'est en ce sens que la Cour de Versailles du 29 septembre 1988<sup>750</sup> a réformé le jugement de première instance en déclarant qu' : « *il résulte de l'ensemble des éléments dont la Cour a eu connaissance que le comportement au roulis de la barge livrée à l'armateur était conforme aux spécifications du contrat et aux règles de l'art et que les modifications qui y ont été apportées par l'armateur ne doivent être supportées par le chantier constructeur puisqu'elles ont eu pour but de lui conférer une stabilité non convenue en lui retirant certaines autres qualités qui avaient été exigées.* »

**357.** À l'instar de la différenciation établie entre vice caché et vice apparent, la

---

<sup>747</sup> CA Paris, 7<sup>e</sup> Chambre, 13 novembre 1991, *Recueil Dalloz* 1992, *inf. rap.* p.32.

<sup>748</sup> CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 29 juin 2011, n° 10-12179, navire *Le Bradley*, DMF hors-série n° 16, juin 2012, n° 38 : du fait de la non-conformité du navire aux conditions de vente, l'acquéreur peut se prévaloir de la survenance des conditions résolutoires stipulées dans le compromis de vente telles que la vitesse du navire insuffisante ou le défaut d'obtention du certificat d'exploitation commerciale du yacht en tant que charter ; Cass. Com. 27 avril 1979 : *Bull. civ.* 1979, IV, n° 132 ; comp. Droit des sociétés : Cass. Civ. Ch. 3<sup>ème</sup>, 17 mars 1981, *Bull. civ.* III, n° 57 au sujet de la nature d'un droit cédé (parts de SCI au lieu d'un droit réel).

<sup>749</sup> Voir par exemple en matière d'hôtellerie-restauration, Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 20 mars 1989, *Bull. civ.* I, n° 140 ; *D.* 1989, *inf. Rap.* p. 178 : la résolution de la vente fut prononcée pour manquement à l'obligation de délivrance au sujet d'un appareil de détartage ne correspondant pas besoins de l'acquéreur ; Contra CA Rouen 4 mars 1999, DMF hors-série n° 5 mai 2001, n° 19, p. 29 : la Cour rejette l'action en dommages-intérêts intentée par l'acquéreur professionnel d'un navire de pêche pour non-conformité (puissance trop faible inadapté à l'usage de pêche). Il ne pouvait être reproché au vendeur d'avoir délivré un navire équipé d'un moteur de 150 CV conformément aux stipulations du contrat et à la réglementation en vigueur.

<sup>750</sup> CA Versailles, 29 septembre 1988, *Alstom c/ Bouygues Off-Shore*, confirmation par Cass. Com. 29 mai 1990 : n° *Juris-Data* n° 1990-001655. Par ailleurs, il ressort de ce cas d'espèce qu'il s'agit d'un rare exemple de qualification de construction à l'économie. La Cour de cassation a eu l'occasion d'employer le critère de la conception. Le navire litigieux était une barge très spécifique, non autopropulsée avec des équipements et des quartiers d'habitation pour 200 personnes, destinée au travail offshore pétrolier.

jurisprudence a également opéré une distinction entre non-conformité apparente et non-conformité cachée en vue d'aplanir d'éventuelles confusions. La non-conformité apparente, tout comme le vice apparent, s'apprécie lors de la réception ou de la recette du navire et, est celle dont l'acheteur a pu se convaincre lui-même pour reprendre les dispositions de l'article 1642 du Code civil. Elle est ainsi couverte par la recette sans réserve<sup>751</sup>. Autrement dit, les défauts de conformité contractuels apparents sont, comme les vices apparents, visibles à la réception du navire.

En revanche, la non-conformité cachée ne permet pas de révéler l'absence de qualités promises mais est constatée postérieurement à la vente. Autrement dit, cette non-conformité cachée peut échapper à la vigilance normale de l'acquéreur si bien que l'action en résolution du contrat est nécessairement recevable. Selon un arrêt rendu le 13 décembre 1982 <sup>752</sup> : « *Lorsqu'un navire a été vendu et que peu de temps après la livraison, l'acheteur constate que les conditions du contrat n'ont pas été remplies, l'action reconventionnelle introduite par cet acheteur, recherché par le vendeur en paiement du prix, s'analyse en une action tendant à la résolution du contrat et non à une action en garantie des vices cachés, fondée sur les articles 1641 et 1648 du Code civil.* » En effet, les faits de l'espèce indiquent qu'à la suite de l'interdiction par l'inspection maritime de prendre la mer, l'acquéreur s'était aperçu de l'absence des accessoires visés à l'acte de francisation et que le moteur n'était pas conforme aux spécifications contractuelles.

**358.** Le contrôle de la qualification du défaut a suscité diverses controverses jurisprudentielles. Dans un premier temps, la Cour de cassation dispensait les juges du fond de vérifier l'éventuelle recevabilité de l'action en défaut de conformité si le demandeur n'invoquait que les vices cachés. Plus précisément, l'acquéreur ne saurait reprocher aux juges de ne pas statuer sur l'obligation de délivrance si, dans ses moyens, il n'invoque que le vice caché.<sup>753</sup> À l'inverse, et en vertu de l'article 4 du CPC, les juges ne peuvent statuer sur la garantie des vices cachés s'ils ont été saisis d'une action en défaut de conformité. Non seulement, le juge n'est pas tenu de modifier le fondement juridique, mais s'il le faisait il encourrait la cassation.<sup>754</sup>

Néanmoins, la confusion entre non-conformité et vice caché demeurait manifeste si bien que la Haute juridiction s'est mise à contrôler la qualification du défaut par les juges du fond. À juste titre, l'arrêt de la première chambre civile du 3 mai 2006 a résolu cette problématique à laquelle l'acquéreur était souvent confronté. Ce dernier, indécis eu égard à

---

<sup>751</sup> CAMP. Sent. Arb. n° 527, 20 avril 1984, 2<sup>ème</sup> degré : *DMF 1984, p. 756* : à propos d'une demande fondée sur une prétendue non-conformité du navire, ayant été rejetée alors que le procès-verbal de recette fut signé sans réserve.

<sup>752</sup> Cass.com., 13 déc. 1982 : *DMF 1983, p. 523*, R. Achard ; Voir également, CAMP, Sent. Arb. n° 881, 14 juin 1994, 2<sup>nd</sup> degré, *DMF 1994, p. 797* : au sujet d'une action récursoire du chantier naval à l'encontre du motoriste ayant fourni un système d'embrayage des moteurs inhabituel « Non-conformité cachée ». Ainsi la responsabilité du sous-traitant fut encourue pour le préjudice subi par le constructeur naval, dont la responsabilité fut aussi recherchée précédemment par l'armateur.

<sup>753</sup> Voir par exemple Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 10 mars 1993 : *Bull. civ. 1993, I, n° 110* ; art. 4, al. 1 CPC : « *L'objet du litige est déterminé par les prétentions respectives de parties* ».

<sup>754</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport, fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur, n° 78 : Cass. Com. 3 avril 1990 prononçant la cassation de la Cour d'appel qui a condamné un chantier constructeur sur le fondement de l'obligation de délivrance alors que l'action engagée par l'armateur tendait à l'indemnisation des dommages-intérêts résultant des défauts affectant la structure litigieuse et ne portait donc pas sur un défaut de conformité du navire.

la nature du défaut ou du vice s'appuiera sur les dispositions de l'article 12 du Code de procédure civile obligeant les juges à rechercher l'exacte qualification. En l'espèce, la Cour de cassation a censuré la décision des juges du fond au motif qu'ils n'ont pas recherché si l'action ne pouvait pas plutôt aboutir sur le fondement d'un manquement du vendeur à son obligation de délivrance de la chose (fissurations sur la coque d'un navire de plaisance) conforme aux stipulations convenues.<sup>755</sup>

**359.** Par ailleurs, selon les observations du Professeur Bénabent, certains arrêts semblaient critiquables dans la mesure où ils qualifiaient le défaut de conformité, alors qu'il s'agissait manifestement d'un vice caché. En effet, dès lors que la qualification du défaut de conformité était établie, certains demandeurs pouvaient voir leur action déclarée non prescrite et donc recevable ce qui leur permettait d'échapper au bref délai de l'article 1648 du Code civil.<sup>756</sup> Dans la même lignée, le Professeur Ghestin, avançait que la haute juridiction n'avait pas hésité à étendre avec beaucoup d'indulgence la notion de non-conformité alors même qu'il s'agissait indiscutablement de l'existence d'un vice caché.<sup>757</sup>

**360.** En tout état de cause, le critère de distinction entre le défaut de conformité et le vice caché est certainement la charge de la preuve. Comme déjà évoqué, il appartient à l'acquéreur de rapporter la preuve du vice caché par son contenu et ses conséquences nuisant au bon fonctionnement du navire vendu. En revanche, il incombe au vendeur de prouver que le navire délivré est conforme aux prévisions contractuelles, en vertu du principe posé par l'article 1353 du Code civil.<sup>758</sup>

**361.** L'intérêt de la distinction entre le défaut de conformité et le vice caché du navire est d'une importance considérable quant aux actions offertes à l'acquéreur selon qu'il s'agit de la résolution de la vente, de la réduction du prix ou de la demande en dommages et intérêts. Autrement dit, l'avantage de cette distinction réside dans le fait que l'action en garantie des vices cachés est enfermée dans le *bref* délai de l'article 1648 du Code civil (ainsi que dans le délai annuel prévu à l'article L. 5113-5 du Code des transports en matière de construction navale), alors que le manquement à l'obligation de délivrer une chose conforme n'est pas assujettie au bref délai de l'article 1648 du Code civil ni à la prescription annuelle de l'article L.5113-5 du Code des transports, mais uniquement à la prescription de cinq ans de l'article L.110-4 du Code de commerce pour les actes entre commerçants.

---

<sup>755</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 3 mai 2006, n° 04-19.926, *DMF* novembre 2006, p. 894, obs. C. de Lapparent. « Obligation du juge de requalifier l'action en résolution d'une vente d'un navire de plaisance fondée sur les vices cachés en action contre le vendeur pour non-conformité » au regard de l'art. 12 CPC : « *Le juge tranche le litige conformément aux règles de droit qui lui sont applicables. Il doit donner ou restituer leur exacte qualification aux faits et actes litigieux sans s'arrêter à la dénomination que les parties en auraient proposée.*

*Toutefois, il ne peut changer la dénomination ou le fondement juridique lorsque les parties, en vertu d'un accord exprès et pour les droits dont elles ont la libre disposition, l'ont lié par les qualifications et points de droit auxquels elles entendent limiter le débat... »*

<sup>756</sup> Voir en ce sens **Cass. Ass.Plén., 7 février 1986, n° 84-15189, D. 1986, jurispr. p. 293**, note A. Bénabent ; F. Buy, *L'essentiel de la jurisprudence civile – Obligations*, Gualino, lextenso éditions, 2<sup>ème</sup> édition, p. 112.

<sup>757</sup> J. Ghestin, « *Conformité et garanties dans la vente* », *LGDJ* 1983, p. 209.

<sup>758</sup> Nouvel art. 1353 Code civil suivant Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, en vigueur depuis le 1er octobre 2016 : « *Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver.*

Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation ».

Par conséquent, certains acquéreurs négligents ont pu profiter de cette issue pour échapper à l'épée de Damoclès « du bref délai » ou de l'article L. 5113-5 du Code des transports en ce sens qu'ils tentaient de le contourner puisque « *les deux actions voisinent souvent dans l'arsenal processuel des plaideurs* ». <sup>759</sup>D'autant plus, que l'action en responsabilité du fait des produits défectueux s'est greffée à ce concours d'action <sup>760</sup>. En effet, conformément à l'article 1245-17 du Code civil : « *Les dispositions du présent chapitre ne portent pas atteinte aux droits dont la victime d'un dommage peut se prévaloir au titre du droit de la responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle ou au titre d'un régime spécial de responsabilité.*

*Le producteur reste responsable des conséquences de sa faute et de celle des personnes dont il répond.* » Plus précisément, l'acquéreur dispose de la possibilité de cumuler l'application des dispositions de loi du 19 mai 1988 <sup>761</sup> avec les actions classiques lui permettant d'obtenir réparation du préjudice subi sur le fondement de l'obligation de délivrance conforme du vendeur en arguant du défaut de sécurité du produit. <sup>762</sup> De ce fait, certaines clauses contractuelles, valables en cas de défauts de conformité, peuvent être stipulées de sorte qu'elles imposent à l'acquéreur l'obligation de formuler des réclamations dans un certain délai. <sup>763</sup>

**362.** Mais, force est de constater que grâce à l'ordonnance du 17 février 2005 <sup>764</sup>, ces tentatives d'échapper au *bref* délai de l'article 1648 du Code civil n'ont plus lieu d'être, du moins pour les acquéreurs de navires d'occasion ou produits en série, bénéficiaires à présent du délai biennale. Il n'en demeure pas moins que la tentative de se placer sur le terrain de l'action en défaut de conformité sera toujours indéniable, en l'occurrence en matière de

---

<sup>759</sup> J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, p. 317 et s.

<sup>760</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n°411 et 422 (Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 en vigueur depuis le 1er octobre 2016). La victime doit agir dans un délai de trois ans à compter de « *la date à laquelle le demandeur a eu ou aurait dû avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur* » (nouvel article 1245-16 du Code civil). En outre, l'action en responsabilité ne peut plus être intentée dix ans après la mise en circulation du produit (nouvel article 1245-15 du Code civil), soit à compter du jour où le producteur s'en est dessaisi volontairement (nouvel article 1245-4 du Code civil). Cette seconde limite ne vaut cependant qu'en l'absence de faute du producteur comme le défaut d'information. À ce propos, le nouvel article 1112-1 du même code consacre le devoir d'information pré-contractuelle, étant désormais d'ordre public. Au moment de contracter, le *producteur* (constructeur du navire) qui connaît une information dont il a connaissance qu'elle est déterminante pour l'acquéreur est tenu de la lui communiquer ; en l'occurrence lorsqu'il s'agit d'informer des plaisanciers-consommateurs.

<sup>761</sup> Loi n° 98-398 du 19 mai 1988 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, JORF n° 117 du 21 mai 1998 p. 7744.

<sup>762</sup> N. Rias, « Le juge judiciaire et la responsabilité du fait des produits défectueux sous le prisme des contraintes européennes », *RTD Europe* 2015, p. 348-35 sous Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 10 décembre 2014, n° 13-14314 : « *Il résulte de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne que la directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 ne laisse pas aux États membres la possibilité de maintenir un régime de responsabilité du fait des produits défectueux différent de celui que prévoit cette directive. Cependant, selon cette jurisprudence, le régime mis en place par la directive n'exclut pas l'application d'autres régimes de responsabilité contractuelle ou extra contractuelle reposant sur des fondements différents, tels que la garantie des vices cachés ou la faute. Dès lors, après avoir relevé qu'elle fondait son action sur les dispositions de l'article 1382 du code civil (nouvel article 1240), une cour d'appel a décidé à bon droit que la victime ne pouvait se prévaloir d'un régime de responsabilité distinct du régime de responsabilité du fait des produits défectueux que si elle établissait que le dommage subi résultait d'une faute distincte du défaut de sécurité du produit en cause* ». Cet arrêt a ainsi confirmé le caractère exclusif du régime de responsabilité du fait des produits défectueux : La demande de la victime était fondée sur la responsabilité civile extra contractuelle de droit commun pour faute. L'invocation d'un tel fondement était parfaitement logique au vu des faits mais les juges du fond ont débouté la victime au motif qu'elle n'avait pas rapporté la preuve d'une faute distincte du défaut de sécurité affectant l'appareil à l'origine du dommage.

<sup>763</sup> A. Bénabent, note sous Cass.civ.1<sup>ère</sup>, 5 mai 1993, *Recueil Dalloz Sirey*, 1993, 35<sup>e</sup> cahier, p.506.

<sup>764</sup> Ordonnance n° 2005-136, 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur, JORF n° 41 du 18 février 2005 p. 2778 ; *Recueil Dalloz* 2005, p. 555.

construction navale puisque la prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports est toujours de rigueur et qu'il y aura toujours des *retardataires* (en matière de ventes de navires d'occasion), eu égard au délai de l'article 1648 du Code civil, fût-il ramené à deux ans par la réforme de 2005.

Paragraphe 2 : Les modes de réparation du préjudice

**363.** Les principaux modes de réparation du préjudices offerts à l'acquéreur sont l'action rédhibitoire et l'action estimatoire. Toutefois, le demandeur à l'action en réparation peut se contenter uniquement de dommages et intérêts.<sup>765</sup> L'article 1644 du Code civil consacre le choix discrétionnaire de l'acquéreur : « *Dans le cas des articles 1641 et 1643, l'acheteur a le choix de rendre la chose et de se faire restituer le prix, ou de garder la chose et de se faire rendre une partie du prix.* » L'action rédhibitoire consiste en une action en résolution du contrat de vente entraînant pour l'acquéreur la restitution du bien et pour le vendeur la restitution du prix. Quant à l'action estimatoire, le contrat reste maintenu mais l'acheteur a droit à une restitution partielle du prix (réfaction). L'exercice de ces actions est subordonné aux dispositions de l'article 1641, soit aux conditions d'existence d'un vice caché et à l'article 1643 selon lequel le vendeur est tenu de la garantie, même lorsqu'il ignore l'existence du vice sauf en cas de stipulation de la limitation de sa garantie.

**364.** Ce choix pour l'acquéreur est souverain si bien que l'on lui accorde le droit d'exercer l'action rédhibitoire alors même que le vendeur lui propose la remise en l'état ou le remplacement de la chose. À l'égard d'un acquéreur profane, cette proposition s'analyserait en une sorte de limitation de responsabilité déclarée nulle lorsque le vendeur est un professionnel.<sup>766</sup> En outre, en cours de procédure, l'acheteur peut, après avoir exercé une action, intenter l'autre tant qu'il n'a pas été statué sur sa demande par décision passée en force de chose jugée. Les juges sont tenus de respecter le choix de l'acquéreur et de ce fait, ils ne peuvent statuer sur l'action en réduction du prix lorsqu'ils sont saisis d'une demande en résolution.<sup>767</sup> Toutefois, lorsque les juges sont saisis des deux actions respectivement à titre principal et à titre subsidiaire, il a été admis qu'ils pouvaient écarter l'action rédhibitoire pour ne retenir que l'action estimatoire.<sup>768</sup>

**365.** L'action rédhibitoire repose sur les conditions particulières énoncées à l'article 1647 : « *Si la chose qui avait des vices a péri par suite de sa mauvaise qualité, la perte est pour le vendeur, qui sera tenu envers l'acheteur à la restitution du prix et autres dédommements expliqués dans les deux articles précédents.* » À ce propos, la perte sous-entend la disparition, destruction ou altération du navire au point qu'il devient impropre ou inapte à la navigation comme le cas d'un échouement. L'impossibilité de restituer le navire compromet en principe toute action

---

<sup>765</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 26 septembre 2012, *RTD civ.* 2012, p. 741, obs. Gautier ; CA Rennes, Ch.1<sup>ère</sup> B, 20 avril 2007, *DMF* juillet-août 2008, p. 685 : la présence d'un vice caché justifie une action en dommages-intérêts et pas seulement une action en résolution du contrat, quand bien même le vendeur serait de bonne foi.

<sup>766</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 5 mai 1982 : *Bull. Civ.* 1982, I, n°163 ; *Recueil Dalloz* 1983, *somm.* p. 478, note C. Larroumet.

<sup>767</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 novembre 1988, *JCP G* 1989, IV, p. 32; *RTD Com.* 1989, p. 523, obs. B. Bouloc.

<sup>768</sup> Cass. Com. 6 mars 1990: *Bull. Civ.* 1990, IV, n° 75; *RTD Com.* 1990, p. 629, obs. B. Bouloc.

rédhibitoire si bien que l'acquéreur ne sera en droit que d'exercer l'action estimatoire.<sup>769</sup>

En outre, si la perte du navire résulte de sa négligence, il pourra tout de même réclamer des dommages et intérêts au vendeur qui connaissait les vices affectant le navire.<sup>770</sup>

En revanche, si la perte est le fait d'un cas fortuit au regard du second alinéa de l'article 1647 du Code civil,<sup>771</sup> cette perte devra être supportée par l'acquéreur-propriétaire (*res perit domino*). Cette règle s'explique par le transfert des risques qui s'opère conjointement avec le transfert de propriété. Dans ce cas précis, l'exercice de la garantie des vices cachés paraît plus hasardeux dans la mesure où la preuve du vice sera plus difficile à prouver en cas de disparition intégrale du navire. Toutefois, l'acquéreur pourrait obtenir, par la voie de l'action estimatoire, la réduction du prix justifiant la gravité du vice dont la chose était atteinte.<sup>772</sup>

**366.** Dans une action récursoire, la revente du navire par le vendeur intermédiaire ne fait pas échec à l'exercice de l'action rédhibitoire. En effet, lorsque le sous-acquéreur intente une action contre le vendeur intermédiaire, ce dernier peut à son tour appeler en garantie son propre vendeur en remontant la chaîne des contrats jusqu'au vendeur initial, voire même le fabricant<sup>773</sup>. En cas d'action directe<sup>774</sup>, l'on admet que le sous-acquéreur exerce la garantie qui lui a été transmise par le cocontractant direct du vendeur intermédiaire. Ainsi, en cas de revente du navire, le sous-acquéreur est recevable à agir à l'encontre du vendeur initial puisqu'il exerce l'action que le vendeur intermédiaire lui a transmise avec la propriété du navire vendu. Toutefois, cette action contractuelle comporte une limite dans la mesure où les droits et obligations incombant au vendeur intermédiaire et la clause limitative de garantie figurant dans le contrat initial est opposable au sous-acquéreur.<sup>775</sup>

**367.** Certes, la résolution de la vente est plus souvent appliquée que la diminution du prix mais, en matière de construction navale elle est *a priori* peu fréquente. Il semble exceptionnel, que le vice entrave radicalement la navigabilité du navire. Cette *impropriété radicale* est plutôt débattue dans le contentieux relatif aux ventes de navires d'occasion<sup>776</sup>, mais elle demeure rare lorsqu'il s'agit de navires neufs. Dès lors, les armateurs exerceront le plus souvent une action estimatoire assortie d'une demande de dommages-intérêts ou ils se contenteront d'une réclamation en dommages-intérêts. Une expertise sera diligentée en vue de fixer la réfaction du prix résultant de l'action estimatoire. Ce qui consiste à déterminer à quel prix de vente aurait correspondu la diminution de l'usage due au vice altérant le navire si l'acquéreur en

---

<sup>769</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 25 juin 1968 : *Bull. Civ. I. 1968*, n° 183.

<sup>770</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 janvier 1994 : *Gaz. Pal. 1994, I, pan. jurispr.* p. 128.

<sup>771</sup> Second alinéa de l'article 1647 du Code civil : « La perte arrivée par cas fortuit sera pour le compte de l'acheteur. »

<sup>772</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité, n° 55 : Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 décembre 1996 : *Juris-Data* n° 1996-004673.

<sup>773</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 9 octobre 1979, Arrêt *Lamborghini* n° 78-12.502 ; *Revue trimestrielle de Droit civil* 1980, p. 354, obs. G. Durry.

<sup>774</sup> Ce point sera traité ultérieurement.

<sup>775</sup> CA Poitiers, Ch. 1<sup>ère</sup>, 9 avril 2009, *Chantiers Jeanneau c/ Werderfroy*, *DMF* juin 2011 hors-série n° 15, p. 39 ; dans le même sens, en matière d'installation chauffage (pompe à chaleur) Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 novembre 2016, n° 15-18340.

<sup>776</sup> CA Aix, Ch. 11<sup>ème</sup>, Sect. B, 10 juin 2010, *DMF* juin 2011 hors-série n° 15, p. 39 : l'action en résolution de la vente fut accueillie par les juges du fond dans la mesure où les fissurations de la coque compromettaient sérieusement la navigabilité et les normes de sécurité du navire.

avait eu connaissance.

**368.** Eu égard aux dommages-intérêts, il convient de noter que la jurisprudence a consacré le caractère autonome de l'action en réparation du préjudice subi par l'acquéreur du navire vicié. Plus précisément, l'action en responsabilité contractuelle, se traduisant par l'allocation de dommages-intérêts, n'est pas subordonnée à l'exercice d'une action estimatoire ou rédhibitoire dans la mesure où elle peut être engagée en tant que telle.<sup>777</sup> Pour la Cour d'appel de Lyon du 6 mars 1989<sup>778</sup>, le vendeur de bonne foi, celui qui ignorait le vice, n'est tenu qu'à la restitution (totale ou partielle) du prix et au remboursement des frais occasionnés par la vente. Au visa de l'article 1646 du Code civil, les juges du fond ont estimé que la demande en dommages-intérêts ne pouvait être accueillie du fait que les vendeurs non-professionnels n'étaient pas conscients de l'irrégularité de la vente et de surcroît ignoraient le vice.<sup>779</sup>

En revanche, au regard des dispositions de l'article 1645 du Code civil, le vendeur de mauvaise foi, est tenu, « *outré la restitution du prix qu'il a reçu, de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur* ». Ce dernier est souvent assimilé au vendeur professionnel par la jurisprudence du fait qu'il connaissait les vices.<sup>780</sup> En somme, les dommages-intérêts couvrent la réparation intégrale du préjudice subi au-delà de la résolution de la vente ou de la réfaction du prix. La totalité des dommages sera également déterminée par expertise. Qu'il s'agisse d'une diminution temporaire ou définitive ou de la perte de l'usage du navire, l'expert sera tenu d'évaluer les dommages financiers (perte de profit, manque à gagner, préjudice commercial) et les dommages matériels (frais de réparation ou remplacement des équipements) en vue d'établir un lien de causalité entre le vice, le préjudice et le montant de celui-ci. Toutefois, seul le juge aura le pouvoir souverain de fixer le préjudice au regard des règles de droit.<sup>781</sup> Enfin, l'acquéreur ne peut obtenir qu'une partie des dommages-intérêts lorsque celui-ci a commis une faute ayant contribué au dommage. Cette faute contributive résulte de son

---

<sup>777</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 26 septembre 2012, *RTD civ.* 2012, p. 741, obs. Gautier ; CA Rennes, Ch.1<sup>ère</sup> B, 20 avril 2007, *DMF* juillet-août 2008, p. 685 : la présence d'un vice caché justifie une action en dommages-intérêts et pas seulement une action en résolution du contrat, quand bien même le vendeur serait de bonne foi.

<sup>778</sup> CA Lyon, 6 mars 1989 : *Dalloz* 1989, *inf. Rap.* p. 127.

<sup>779</sup> Art. 1646 du Code civil : « Si le vendeur ignorait les vices de la chose, il ne sera tenu qu'à la restitution du prix, et à rembourser à l'acquéreur les frais occasionnés par la vente. »

<sup>780</sup> Par exemple, CA Rennes (7<sup>ème</sup> Ch.), 21 février 1984, navire de plaisance *yacht Celephais*, *DMF* 1985 p. 679 : application de la théorie des vices cachés et de l'article 1645 du Code civil pour établir la responsabilité du fabricant et du vendeur de l'ancre, qui connaissaient la faiblesse et le vice affectant l'ancre, cause du naufrage; CA Versailles (12<sup>ème</sup> Ch.), 26 novembre 1998, *DMF* juin 1999, p. 546 : action rédhibitoire et dommages-intérêts accueillis au vu du vice caché établi ayant conduit au démantèlement d'un navire d'occasion ; Cass. Com. 11 février 1997, *DMF* novembre 1997, p. 1013, obs. C. De Lapparent) ; *RTD com.* 1997, p. 666, B. Bouloc : le vendeur fut condamné au remboursement du prix payé, assorti de dommages-intérêts à compter du jour du paiement du prix. En effet, la Cour approuva les juges du fond d'avoir attribué à titre de dommages-intérêts compensatoires les intérêts de la créance de restitution du prix de vente depuis le paiement de celui-ci par application de l'ancien article 1153 (nouvel article 1231-6 du Code civil). Dans la même espèce, les hauts magistrats précisèrent que, en cas d'action en garantie pour vices cachés, l'action directe de l'acquéreur est favorablement accueillie lorsqu'elle est exercée à l'encontre de l'assureur du chantier naval dans le délai annuel de l'article L. 5113-5 du Code des transports (ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967). L'action directe contre l'assureur de responsabilité se prescrit par le même délai que l'action en responsabilité principale.

<sup>781</sup> Art. 1231-3 Code civil : « Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive. »

Art. 1231-4 Code civil : « Dans le cas même où l'inexécution du contrat résulte d'une faute lourde ou dolosive, les dommages et intérêts ne comprennent que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution. »

comportement qui a aggravé les conséquences de l'avarie ou de l'incident.<sup>782</sup>

### Paragraphe 3 : Responsabilité du fait des produits défectueux

**369.** Comme précédemment évoqué, la Loi n° 98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux avait ajouté un nouveau dispositif aux autres mécanismes de responsabilité pesant sur le constructeur naval, à l'instar de tout « vendeur fabricant » : responsabilité pour non-respect de livraison conforme et garantie des vices cachés. Cette responsabilité extra-contractuelle fut instituée dans un souci d'équilibre régissant les relations entre professionnels (producteurs-fabricants-constructeurs navals) et consommateurs (acquéreurs-plaisanciers), conférant à ces derniers une protection légale au sens des dispositions réglementaires de la Directive européenne n° 85/374/CE du 25 juillet 1985. Autrement dit, la responsabilité du fait des produits défectueux est clairement réservée aux consommateurs. Toutefois, il n'est fait exception à ce principe que dans les relations entre professionnels et aux dommages causés aux biens non destinés à l'usage privé au regard de l'article 1245-14 (alinéa 2) du Code civil.

**370.** Ce dispositif relatif au domaine de l'obligation de sécurité du produit s'applique à tout dommage résultant d'une atteinte à la personne ou au bien<sup>783</sup>. Dès lors, il exclut de son domaine d'application les dommages affectant le produit défectueux lui-même. Par exemple, en cas d'explosion de turbo-chargeurs du navire n'ayant pas entraîné de dégâts sur les moteurs principaux<sup>784</sup> et/ou d'accidents corporels, l'armateur ne pourra donc fonder son action contre le constructeur que sur l'obligation de conformité ou l'obligation de garantie. Cela étant, avant d'examiner la mise en œuvre de ce système de responsabilité **(B)**, il convient en premier lieu d'aborder son champ d'application **(A)**.

#### **A.** Champ d'application

**371.** Aux termes de l'article 1245 du Code civil, « *le producteur est responsable du dommage causé par défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime.* » Sont producteurs selon l'article 1245-5 du même code, les fabricants d'un produit fini, les producteurs d'une matière première ou les fabricants d'une partie composante agissant à titre professionnel.

Le constructeur naval est de surcroît assimilé à toute personne agissant à titre professionnel, qui se présente comme producteur en apposant sur le navire son nom, sa marque ou un autre signe distinctif, ou qui importe un navire dans l'Union européenne en

---

<sup>782</sup> Par exemple CA Rennes, 7 novembre 1962, *DMF* 1963, p. 282 : opposabilité de la clause limitative de garantie à l'armateur du fait de son immixtion. Celui-ci avait commis une faute lourde en prenant l'initiative d'avoir apporté des modifications à la conception du *yacht*, consistant dans le montage d'un moteur inadapté et trop puissant pour la coque, malgré les conseils formels du constructeur. Donc la cause d'exonération du chantier naval fut établie.

<sup>783</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 411 et suivants.

<sup>784</sup> Pour un cas d'espèce, voir CA Aix-en-Provence, 7 novembre 2005, *DMF* hors-série juin 2006 n° 10, p.27 : l'action en garantie des vices cachés exercée par l'acquéreur fut déclarée irrecevable car intentée un an après la découverte du vice caché. Toutefois, son action en responsabilité du fait des produits défectueux fut accueillie dans la mesure où le défaut visé (microfissures du matériau) a entraîné l'oxydation rapide et la rupture du pataras (hauban arrière).

vue d'une vente, d'une location avec ou sans promesse de vente, ou de toute autre forme de distribution.

**372.** De même, ce régime de responsabilité concerne les vendeurs, loueurs, les fournisseurs professionnels, à l'exception du crédit bailleur (article 1245-6 du Code civil). Ce n'est que lorsque le producteur est inconnu que la responsabilité du distributeur ou du fournisseur peut être recherchée. Il s'agit donc d'une possibilité subsidiaire d'obtenir réparation.

En revanche, ne peuvent être considérés comme producteurs ceux dont la responsabilité est recherchée sur le fondement des articles 1792 à 1792-6 et 1646-1 du Code civil (constructeurs d'ouvrages, entrepreneurs, architectes, vendeurs d'immeubles à construire qui sont tenus aux garanties décennale et biennale mentionnées à l'article 1792-4-3 du Code civil).

**373.** Les personnes qui ont subi un préjudice du fait d'un produit défectueux, les *victimes*, qu'elles soient parties ou tiers au contrat avec le producteur peuvent demander réparation du dommage causé. Cette disposition vise aussi bien les consommateurs que les professionnels. Au sens des articles 1245-2 et 1245-3 du Code civil, le navire est un bien meuble considéré comme un produit qui doit offrir « *la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre* ». Il ne faut pas confondre produit vicié et produit défectueux. La chose vendue affectée d'un vice est celle qui ne permet pas l'usage que l'on pourrait attendre alors que le produit défectueux présente un défaut de sécurité.

#### **B.** Mise en œuvre de la responsabilité de « plein droit »

**374.** La victime doit prouver son préjudice : le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le dommage et le défaut. Autrement dit, le demandeur en réparation du dommage causé du fait du produit défectueux est tenu de rapporter la preuve du défaut invoqué. La victime ne doit pas prouver la faute du producteur (constructeur naval) mais seulement le défaut de sécurité du produit. Le produit est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre (article 1245-3, alinéa 3 du Code civil)<sup>785</sup>. Il faut tenir compte de « *toutes les circonstances et notamment de la présentation du produit, de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu et du moment de sa mise en circulation* ».

**375.** Une problématique peut survenir, eu égard à la mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux, lorsque les compétences juridictionnelles de différents États membres de l'Union européenne sont débattues en présence d'un délit complexe. Autrement dit, certaines questions sont soulevées lorsqu'il s'agit de déterminer la compétence de juridiction territoriale la plus efficace en vue de statuer sur une affaire comportant plusieurs éléments d'extranéité. Ces interrogations portant sur la compétence juridictionnelle relèvent bien entendu des mécanismes institués par le droit européen sur lesquels les Cours ou Tribunaux se basent pour la solution des litiges présentant une « *européanité* »<sup>786</sup>

Dans une affaire relative à un incendie survenu à bord d'un *yacht*, l'arrêt de la Cour de cassation du 19 décembre 2018 a eu le mérite de rappeler les règles de compétence

---

<sup>785</sup> Voir en ce sens l'arrêt pionnier en ce domaine : Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 11 juin 1991, *JCP G 1991 IV* p. 320.

<sup>786</sup> C. Nourissat, sous CJUE, 7 février 2013, *Refcomp*, aff. C-543/10 ; Procédures n°4, Avril 2013, comm. 104.

juridictionnelle en matière de responsabilité des produits défectueux<sup>787</sup>. Au visa de l'article 7 § 2 Règlement n°1215/2012 du 12 décembre 2012 (Bruxelles I Bis)<sup>788</sup>, dès lors que le sinistre s'était produit à proximité du port de Cogolin, le fabricant (des produits défectueux) pouvait ainsi être attiré, au choix de l'assureur, subrogé dans les droits de la victime (acquéreur du *yacht*), devant le Tribunal de commerce de Fréjus dans le ressort duquel le dommage était survenu. En l'espèce, un *yacht* vendu et assuré par des sociétés allemandes avait été construit par un chantier naval italien qui eut recours à des moteurs de fabrication suédoise. Lors de sa navigation dans le Golfe de Saint-Tropez, un incendie est survenu à bord, causé par l'embrasement des moteurs. L'assureur, subrogé dans les droits du propriétaire suite à l'indemnisation de ce dernier, exerça une action en responsabilité contre le fabricant suédois. En tout état de cause, le litige portait sur la question de la compétence juridictionnelle dans ce contexte complexe et international.

Dans un premier temps, l'assureur avait attiré le fabricant suédois du moteur devant les juridictions allemandes du domicile du vendeur<sup>789</sup>, qui se sont déclarées incompétentes. Toutefois, l'action en responsabilité extra-contractuelle, intentée par l'assureur (subrogé dans les droits de la victime-proprétaire du *yacht*) contre le fabricant suédois du moteur (produit défectueux), relève de l'article 7 § 2 du Règlement Bruxelles I Bis qui ouvre, au bénéfice du demandeur, la possibilité de saisir la juridiction du lieu où le fait dommageable s'est produit. Plus précisément, l'action dirigée contre le fabricant des moteurs n'était pas de nature contractuelle si bien que la compétence de la juridiction du lieu où le fait dommageable s'est produit (Tribunal de Fréjus) fut reconnue. Néanmoins, le Tribunal de Fréjus n'était pas la seule juridiction compétente en présence de ce délit complexe<sup>790</sup> *i.e. d'* : « *un fait juridique présentant une dissociation géographique entre le lieu du fait à l'origine du dommage ( ...le lieu du « fait causal ») et le lieu où le dommage a été subi par la victime* ».

À cet égard, les hauts magistrats ont procédé à une analyse de deux arrêts rendus par la CJUE en vue de rappeler l'option de compétence ouverte au demandeur. En premier lieu, la Cour de cassation du 19 décembre 2018 s'est référée à l'arrêt *Zuid-Chemie* du 16 juillet 2009<sup>791</sup> précisant que le lieu où le fait dommageable s'est produit, s'entendait du « *lieu où le dommage initial est survenu du fait d'une utilisation normale du produit aux fins auxquelles il est destiné* ». En effet, dans cette affaire, il s'agissait du Golfe de Saint-Tropez où la perte du navire fut causée par l'incendie. Ensuite, les hauts magistrats s'intéressèrent à l'autre chef de compétence évoqué par la CJUE dans l'arrêt *Kainz* du 16 janvier 2014<sup>792</sup> : « *En cas de mise en*

<sup>787</sup> Cass. Civ. Ch. 1<sup>ère</sup>, 19 décembre 2018, n° 17-803, *DMF* mai 2019, p. 419, obs. S. Sana-Chaille de Nere.

<sup>788</sup> Remplaçant le Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000, dit Règlement Bruxelles I, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ancien Art. 5 § 3).

<sup>789</sup> Compétence de principe posée à l'article 4 § 1 du Règlement Bruxelles I Bis, permettant de saisir également le tribunal du domicile du défendeur. En l'espèce, les juridictions auraient été compétentes sur un fondement contractuel si l'action avait été exercée à l'encontre de la société allemande venderesse. Or, il était question d'agir contre le fabricant suédois avec lequel il n'y avait pas « *d'engagement librement assuré d'une partie envers l'autre* » selon la formule de l'arrêt *Jacob Handte* : CJCE, Ass.plén., 17 juin 1992, Aff. C-26/91 : *DMF* 1992, p. 573, p. Bonassies.

<sup>790</sup> V. l'arrêt précurseur, CJCE 30 novembre 1976, *Mines de Potasse d'Alsace*, *Rev. Crit. DIP*, 1977, p. 563, note P. Bourel : en matière de délit complexe, le chef de compétence ouvert au demandeur doit s'entendre à la fois comme le lieu de survenance du fait causal et comme le lieu où le dommage est subi par la victime.

<sup>791</sup> CJCE, 16 juillet 2009, Affaire C-189/08, arrêt cité dans *DMF* mai 2019, *opt.cit.*

<sup>792</sup> CJUE, 16 janvier 2014, Affaire C-45/13, arrêt cité dans *DMF* mai 2019, *opt.cit.*

*cause de la responsabilité du fabricant du fait d'un produit défectueux, le lieu de l'évènement causal à l'origine du dommage est le lieu de fabrication du produit en cause (Suède).* » En fin de compte, en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, le lieu du fait causal (lieu de fabrication du produit), ne donne pas l'exclusivité au tribunal du lieu de fabrication en matière de compétence juridictionnelle.

Ce raisonnement basé sur les arrêts rendus en 2009 et 2014 s'inscrit dans la même logique du droit européen réitérée par la Cour de cassation du 19 décembre 2018 au visa de l'article 7 § 2 du Règlement Bruxelles I Bis : « *Le lieu où le fait dommageable s'est produit s'entend à la fois du lieu où le dommage est survenu et celui de l'évènement causal ; que lorsque ces deux lieux ne sont pas identiques, le défendeur peut être attiré devant le tribunal de l'un deux* ». Dès lors, « *le fabricant pouvait être attiré au choix de l'assureur, subrogé dans les droits de l'acheteur, devant le tribunal de Fréjus dans le ressort duquel le dommage est survenu.* »

**376.** Par ailleurs, en toute hypothèse, un produit ne peut être considéré comme défectueux du seul fait qu'un autre, plus élaboré, plus perfectionné, a été mis postérieurement en circulation (art. 1245-3, alinéa 3 du Code civil). Cela soulève une incertitude quant à l'objet de la preuve rapportée par la victime.

**377.** Rappelons que le défaut ne doit pas être confondu avec le vice caché. En vérité, ce sont les conséquences du défaut qui permettent de tracer la limite entre les vices cachés et l'obligation de sécurité. La seconde ne concerne que les dommages aux personnes ou aux biens autres que le produit défectueux lui-même (article 1245-1 du Code civil).<sup>793</sup> Eu égard au délai d'action, la victime doit agir dans un délai de trois ans à compter de « *la date à laquelle le demandeur a eu ou aurait dû avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur* » (article 1245-16 du Code civil). En outre, l'action en responsabilité ne peut plus être intentée dix ans après la mise en circulation du produit<sup>794</sup> soit à compter du jour où le producteur s'en est dessaisi volontairement (article 1245-15 du Code civil). Cette seconde limite ne vaut cependant qu'en l'absence de faute du producteur. Mais en quoi consiste la faute ? Peut-on considérer que le défaut d'information constitue une faute ?

**378.** En revanche, le producteur dispose de moyens de défense tendant à prouver

---

<sup>793</sup> Comp. Droit américain : dans l'arrêt rendu par la Cour Suprême des États-Unis, 16 juin 1986, *East River c/ Delaval Turbine*, DMF 1992, *Chron. Juris. Mar. Américaine*, p. 637, n° 3. Suite à des incidents importants sur les turbines équipées par le chantier naval, les affréteurs coque-nue de quatre pétroliers intentèrent l'action directe sur le fondement de la responsabilité extra-contractuelle à l'encontre des fournisseurs. La théorie de la responsabilité du vendeur fabricant (*Products liability*) développée en droit américain en matière terrestre est incorporée au droit maritime depuis fort longtemps (solution adoptée dans l'affaire *Pan Alaska c. Marine Construction*, Cour d'appel de San Francisco 17 décembre 1977). Cette responsabilité extra-contractuelle, instituée dans le *Second Restatement of Torts*, s'apparente à la responsabilité du fait des produits défectueux. Mais, dans l'affaire en question, la Cour suprême avait fait fi d'appliquer la théorie de la *Products liability* en droit maritime au motif que cette responsabilité légale ne devait pas être étendue au-delà des dommages causés aux biens et aux personnes contrairement à la responsabilité du fait des produits défectueux. La responsabilité au sens de la *Products liability* ne concerne ni le dommage causé à la chose défectueuse elle-même ni les conséquences qui en résulte. Un tel dommage doit être couvert dans le cadre de la garantie contractuelle. De ce fait, la Cour suprême rejeta l'action extra-contractuelle des demandeurs : « *the defective turbine components allegedly injured only the turbines themselves. Therefore, a strict Products liability theory of recovery is unavailable to the charterers.* » (www.casetext.com)

<sup>794</sup> CJCE, *O' Byrne c/ Sanofi Pasteur*, 9 février 2006, Aff. C 127-04 au sujet d'un vaccin estimé défectueux : la Cour de Justice a donné une définition de la mise en service du produit. C'est lorsque « *le produit sort du processus de fabrication, (construction du navire) et rentre dans le processus de commercialisation* ».

l'inexistence de l'une des conditions de la responsabilité. En effet, le producteur (constructeur naval) peut s'exonérer de sa responsabilité dans certains cas. Ces hypothèses sont prévues notamment par l'article 1245-10 du Code civil. Le producteur peut se dégager de sa responsabilité en démontrant que le produit (navire) n'a pas été mis en circulation par son initiative, que le défaut est survenu après la mise en circulation du produit et que le produit n'était pas destiné à la vente ou à toute autre forme de distribution. En effet, ce système de responsabilité est basé sur une mise en circulation à des fins commerciales. Par conséquent, si un accident se produit lors des essais en mer en vue de la recette du navire, la responsabilité du fait des produits défectueux ne pourrait être invoquée puisque l'accident est survenu avant l'exploitation commerciale du navire.

Le danger peut provenir d'une mauvaise utilisation du produit (incompatibilité ou défaut de renseignement). Il peut s'agir d'une manutention systématique, excessive d'une chaudière ou d'une machine. En ce cas, le chantier naval pourra se dégager de sa responsabilité en prouvant l'utilisation inadéquate du navire. En outre, il peut s'exonérer s'il prouve que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment où il a mis le produit en circulation, n'a pas permis de déceler l'existence du défaut (risque de développement)<sup>795</sup>.

**379.** Notons que cette disposition fut élaborée selon une perspective liée à l'industrie pharmaceutique et pétrochimique. Cette possibilité d'exonération peut être aussi admise lorsqu'il s'agit de la mise en exploitation d'un nouveau prototype de navires.<sup>796</sup>

Il peut encore s'exonérer si le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives d'ordre législatif ou réglementaire (fait du Prince). Également, le producteur peut être responsable du défaut alors même que le produit a été fabriqué dans le respect des règles de l'art ou de normes existantes ou qu'il a fait l'objet d'une autorisation administrative. Enfin, conformément à l'article 1245-14 du Code civil, « *les clauses visant à écarter ou limiter la responsabilité du fait des produits défectueux sont interdites et réputées non écrites* ». Toutefois, le second alinéa souligne une exception dans le cas des « *dommages causés aux biens qui ne sont pas utilisés par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privée, les clauses stipulées entre professionnels sont valables* ».

**380.** Ainsi ces mesures légales de protection du consommateur furent instituées dans la mesure où la nocivité ou la dangerosité de certains *produits* pour l'environnement ou les personnes ne se révèle souvent qu'à long terme. Dès lors, le régime de responsabilité du fait des produits défectueux renforce particulièrement la protection légale de l'acquéreur-

---

<sup>795</sup> CJCE 29 mai 1997, *J.C.P. 1997.1.4070*, obs. G. Viney : La Cour de justice a eu l'occasion de préciser cette cause d'exonération. Son appréciation apparaît assez restrictive dans la mesure où elle a imposé des exigences importantes quant aux connaissances scientifiques du producteur (niveau le plus avancé des connaissances et état objectif des connaissances dont il devait ou pouvait être informé. L'effet exonératoire de cette condition relative au risque de développement peut être écarté si, en présence d'un défaut révélé dans le délai de dix ans à compter de la mise en circulation, le producteur n'a pris aucune mesure en vue de prévenir les conséquences dommageables (principe de précaution).

<sup>796</sup> Par exemple, le navire à hydrogène autonome (société *Energy Observer*) ou le navire autonome avec batterie de capteurs doté d'une technologie *Autodocking*, sans pilotage manuel (société *Rolls Royce* en partenariat avec l'opérateur *Finferries*) censé maîtriser l'allure et l'approche des quais. En cette hypothèse, ce type de navire peut causer des dommages aux infrastructures portuaires ; donc l'armateur peut exercer l'action en responsabilité du fait des produits défectueux après avoir été lui-même condamné à une contravention de grande voirie.

consommateur si bien que ce système complète la panoplie des autres obligations telles que l'obligation d'information et de sécurité (article L. 111-1 Code de la consommation), l'obligation de légalité de conformité prévue à l'article L. 217-4 du même Code ainsi que la garantie du produit contre tout vice caché.

Paragraphe 4 : Les obligations du client-armateur dans le contrat de construction au forfait

**381.** Les obligations du constructeur ayant été exposées, il convient à présent d'examiner l'obligation de retirement (**A**) dont l'armateur est tenu d'exécuter, ainsi que son obligation de paiement pour le navire construit (**B**).

#### **A.** L'obligation de retirement

**382.** La transmission de la propriété à la suite de la construction et de la délivrance du navire entraîne pour l'armateur l'obligation d'en prendre possession : c'est la recette du navire, moment décisif du contrat de construction, ayant été indiqué précédemment dans la présente étude. En vertu du nouvel article 1217 du Code civil<sup>797</sup>, le manquement à cette obligation de retirement ouvre droit au chantier constructeur d'exercer l'action en résolution de la vente, qui le libèrerait de surcroît des risques liés au navire mais également qui lui permettrait de réclamer des dommages et intérêts. Par ailleurs, intervient la règle originale du droit commun qui est celle de l'article 1657 du Code civil et qui s'applique plutôt pour les petites unités de plaisance : « *En matière de vente de denrées et effets mobiliers, la résolution de la vente aura lieu de plein droit et sans sommation, au profit du vendeur, après l'expiration du terme convenu pour le retirement* ».

**383.** Par ces *denrées et effets mobiliers*, il faut entendre toutes les marchandises susceptibles de dégradation et tous les meubles corporels ou incorporels. Afin que l'article 1657 du même code trouve application, il faut que le contrat prévoise une clause<sup>798</sup> stipulant une date officielle à laquelle l'armateur sera tenu de prendre possession du navire. À défaut de retirement, la résolution de la vente prendra effet sans sommation au profit du vendeur, après l'expiration du terme convenu pour le retirement.<sup>799</sup> En effet, l'existence d'un terme dispense le constructeur, de l'obligation de la mise en demeure. Toutefois, un délai peut être fixé par autorité de justice si aucune stipulation à ce sujet n'a été prévue au contrat. En outre, l'article 1657 du Code civil ne peut être invoqué par le chantier naval que pour le seul motif de défaut de retirement ; il n'est alors pas applicable pour le défaut de paiement du prix. Le texte prévoit expressément que la résolution a lieu au seul profit du constructeur, l'armateur ne

---

<sup>797</sup> Nouvel article 1217 Code civil qui énumère les sanctions pour inexécution contractuelle :

« La partie envers laquelle l'engagement n'a pas été exécuté, ou l'a été imparfaitement, peut :

- refuser d'exécuter ou suspendre l'exécution de sa propre obligation ;
- poursuivre l'exécution forcée en nature de l'obligation ;
- solliciter une réduction du prix
- provoquer la résolution ;

Les sanctions qui ne sont pas incompatibles peuvent être cumulées ; des dommages et intérêts peuvent toujours s'y ajouter. »

<sup>798</sup> Exemple de clause : « Le navire sera livré par le constructeur (dénomination sociale) à l'armateur (dénomination sociale) à flot dans le port de...en date... ».

<sup>799</sup> Antoine Luquiau, *Jcl Transport Fasc. 1060, Contrat de construction navale- Formalités et nature du contrat*, n°65.

saurait en bénéficiaire. Ce dernier, même à défaut de livraison au terme convenu, ne peut que demander la résolution en justice. Du fait que le navire soit en phase de délivrance auprès du constructeur, ce dernier n'a pas à démontrer le défaut de retirement puisque la seule présence de la chose vendue « entre ses mains » prouve le caractère fautif ou la négligence de l'armateur.

**384.** À l'instar de l'obligation de retirement, l'obligation de délivrance du navire dans un délai raisonnable est tout autant importante. En effet, le chantier est tenu d'exécuter l'obligation de délivrance dans un délai raisonnable après la vente du navire ; à défaut les dispositions de l'article 1610 Code civil s'appliquent : « *Si le vendeur manque à faire la délivrance dans le temps convenu entre les parties, l'acquéreur pourra, à son choix, demander la résolution de la vente, ou sa mise en possession, si le retard ne vient que du fait du vendeur.* »<sup>800</sup> Lorsque les parties conviennent d'un délai de rigueur, l'arrivée du terme vaut preuve de l'inexécution, sans qu'aucune mise en demeure du vendeur soit nécessaire. Lorsque le délai est fixé à titre indicatif, l'acheteur, subissant le retard, peut mettre le vendeur en demeure en vue d'obtenir des dommages et intérêts moratoires ou la résolution du contrat. Par contre, il n'est pas utile que le créancier mette le débiteur en demeure pour obtenir des dommages et intérêts compensatoires en cas d'inexécution lorsque celle-ci est avérée.<sup>801</sup>

Dans le cadre de la vente d'un navire conclue avec un consommateur, le vendeur est tenu d'indiquer la date de livraison en application des articles L.114-1 et R.114-1 du Code de la Consommation. En l'absence de stipulation expresse au contrat, le juge fixe un délai raisonnable auquel que le vendeur sera tenu en vue de délivrer le navire.

**385.** Ainsi, la résolution intervient dès lors que le défaut de retirement par l'armateur est constaté, sans qu'il y ait lieu de caractériser la faute ou de rechercher une circonstance de force majeure. Seule la distinction entre la faute ou la négligence, ou le cas de force majeure pourrait définir l'indemnisation revendiquée par le vendeur-constructeur pour réparation du préjudice causé par le défaut de retirement. En effet les dommages et intérêts auxquels il aspirerait seront déterminés selon qu'il s'agisse de la mauvaise ou de la bonne foi de l'armateur.

Par ailleurs, le constructeur n'est pas contraint de « subir » la résolution si bien qu'il peut poursuivre l'exécution forcée du contrat et obliger l'armateur à retirer la chose vendue, *i.e.* le navire achevé.<sup>802</sup> L'on considère qu'il peut même faire jouer à son profit la clause pénale

---

<sup>800</sup> CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 6 décembre 2018, n° 17/21120, *DMF* mars 2019, p. 249 : condamnation du chantier en réparation des préjudices matériel et moral en raison de l'inobservation de la règle édictée à l'article 1604 du Code civil : « *La délivrance est le transport de la chose vendue en la puissance et la possession de l'acheteur.* » La Cour d'appel rappelle que la délivrance est une « *prestation de service qui consiste en la mise à disposition d'une chose conforme par le vendeur au bénéfice de l'acheteur. La délivrance doit intervenir lors de son achèvement s'il s'agit d'une chose future.* » En l'espèce, la clause du contrat relative au délai de livraison stipulait la mention « le plus tôt possible » ; ce qui laissait une considérable marge de manœuvre au profit du chantier constructeur qui a livré le navire (de compétition avec deux ans de retard. Tout de même, il aurait fallu rester dans les limites raisonnables.

<sup>801</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 327 à 329.

<sup>802</sup> Voir les nouvelles dispositions sur la consignation à l'article 1345-1 du Code civil remplaçant le dépôt judiciaire en application de l'ancien art. 1264 du Code civil avant la réforme de 2016. L'ancien article 1264 du Code civil permettait de contraindre l'armateur à prendre livraison du navire ; à défaut la résolution du contrat

insérée au contrat et fixant l'indemnité due par l'acheteur en cas de retard dans le retraitement du navire.<sup>803</sup> En somme, le double bénéfice pour le chantier naval serait le jeu de la clause pénale et la renonciation à la résolution du contrat par l'exécution forcée.

## B. L'obligation de paiement

**386.** Aux termes de l'article 1650 du Code civil, la principale obligation de l'armateur est le paiement du prix. En théorie, le prix est payable à la livraison. Dans la pratique, le paiement est effectué par acomptes successifs, au fur et à mesure de la réalisation de l'ouvrage mais le client peut être confronté à un risque majeur, celui de la faillite du chantier de construction.<sup>804</sup> En effet, le chantier peut être confronté à une situation fort délicate qui est la cessation de paiement pendant le cours de la construction. À l'inverse, le chantier peut redouter la défaillance du client-armateur en raison de son manquement aux engagements financiers.<sup>805</sup> Mais des mécanismes sont mis en œuvre de sorte qu'une protection mutuelle soit assurée pour les deux parties au contrat.

**387.** À titre de rappel, la propriété est conservée par le chantier jusqu'à la livraison du navire. En effet, aux termes de l'article L. 5113-3 du Code des transports,<sup>806</sup> le chantier reste propriétaire du navire jusqu'à la recette. L'armateur se prémunira de garanties bancaires de reversement d'acomptes ou de l'hypothèque sur le navire en construction dans l'hypothèse où le chantier n'assurerait pas le préfinancement de l'ensemble de la construction. Comme déjà souligné, le chantier, en qualité de constituant de l'hypothèque, pourra donner mandat de passer l'acte. Ce mandat doit être spécial et l'acte doit être passé par écrit, à peine de nullité.<sup>807</sup> Ce contrat hypothécaire peut être transmis dès que la fiche matricule sera attribuée au navire, et sera dès lors opposable aux tiers après l'inscription sur le registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques.<sup>808</sup>

---

pouvait être demandée. Sinon, le constructeur pouvait obtenir l'exécution forcée du contrat résultant d'une décision judiciaire. Dès lors, cette mesure légale incitait l'armateur défaillant à respecter ses engagements, *i.e.* le paiement du prix ou l'enlèvement du navire.

<sup>803</sup> Cass. Com., 9 mars 1949 : *JCP G 1949, II, 5075*, note E. Becqué.

<sup>804</sup> V. par exemple *Swallowfalls Ltd v. Monaco Yachting & Technologies Sam & Another, EWCA [2014] Civ 186, DMF* avril 2015, n°21, p.357 : en l'espèce, le chantier constructeur avait des difficultés de trésorerie et l'armateur-client consentit à des avances, déduites des échéances dues au fur et à mesure des étapes de la construction (*Milestones*). Le litige survint entre les deux parties à propos du solde de la compensation entre les avances réalisées et les échéances dues puisque le client n'avait pas signé les certificats d'étapes (échelonnements de paiement) dont la signature rendait le paiement de l'échéance exigible. En effet, le comportement du client différait la compensation et laissait penser que ce dernier était créancier de sommes plus importantes au titre des avances déjà acquittées ne rentrant pas dans le cadre des échéances dues relatives à l'achèvement des étapes de la construction.

<sup>805</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 1230, 2 juin 2016, [www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org) : au sujet d'un *yacht* dont la construction fut confiée par le vendeur à un chantier italien et qui n'avait pas été livré à l'armateur en raison de la mise en liquidation judiciaire du vendeur. La demande principale du liquidateur judiciaire portait sur le reliquat dû par l'armateur au vendeur au moment de la cessation des travaux dans le chantier.

CAMP, Sent. Arb. n° 1226, 14 septembre 2015, [www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org) : défaut de paiement de l'armateur arguant du retard dans la livraison du navire.

<sup>806</sup> Ancien art. 6 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010).

<sup>807</sup> Art. 242 Code des douanes, anciens art. 43 et 44 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 (Abrogés par Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016).

<sup>808</sup> Article 13 du décret n° 2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritimes.

**388.** En cas de cessation des paiements du chantier, l'armateur sera contraint de demander la résolution du contrat mais toutefois l'administrateur de la procédure de règlement judiciaire peut en décider autrement et exiger la poursuite des travaux. C'est alors que la chambre commerciale de la Cour de cassation en date du 8 mars 1983 a approuvé la décision de la Cour d'appel en énonçant qu' : « (...) *ayant retenu que le dirigeant d'une société de construction navale mise en règlement judiciaire et autorisée à poursuivre son exploitation avait pris, sous le contrôle des syndics alors en fonction, la décision de poursuivre la construction d'un navire confiée à la société par une convention antérieure, sans que ces syndics, (...), aient manifesté leur opposition ou notifié à l'armateur leur intention de mettre fin au contrat, (...), la cour d'appel n'a fait, (...), qu'user de son pouvoir souverain d'appréciation en considérant que les syndics avaient accepté de poursuivre l'exécution du contrat en cours.* »<sup>809</sup>

**389.** À l'inverse, le chantier dispose de certains recours pour inciter l'armateur à exécuter son obligation de paiement. D'une part, la première solution pour le chantier serait d'exercer l'exception d'inexécution en interrompant les travaux sous réserve de mettre l'armateur en demeure<sup>810</sup>. D'autre part, il peut exercer une action en paiement<sup>811</sup> supposant la sommation entraînant la capitalisation des intérêts en vertu de l'article 1652 du Code civil et de l'anatocisme de l'article 1343-2 du Code civil, puis la condamnation en paiement. Ou encore, le chantier pourra intenter l'action en résolution tout en réclamant des dommages et intérêts.<sup>812</sup>

À cet égard, la Chambre arbitrale maritime de Paris du 3 novembre 2008<sup>813</sup> avait admis le jeu d'une clause résolutoire dans le cadre de la construction et vente de deux yachts au motif que l'acquéreur avait manqué à son obligation de paiement aux dates convenues nonobstant les mises en demeure du vendeur restées infructueuses. Par ailleurs, le Tribunal arbitral estima que la stipulation contractuelle, selon laquelle le constructeur-vendeur garderait la moitié des sommes versées par l'acquéreur en cas de défaut de paiement, s'analysait en une clause pénale dans la mesure où elle relevait du préjudice subi du fait de l'inexécution contractuelle reprochée à l'acquéreur. En effet, la sentence considérait que l'on ne pouvait accorder au constructeur-vendeur le bénéfice d'une telle clause pour ensuite l'indemniser d'autres chefs de préjudice invoqués par ce dernier. En l'espèce, hormis le manquement à l'obligation de paiement, le vendeur invoqua le préjudice financier du fait des retards commis par l'acquéreur dans la purge des hypothèques des deux navires litigieux.

**390.** Enfin, le chantier pourra se prémunir d'une quelconque défaillance de l'armateur en se faisant constituer une hypothèque par l'armateur, bien entendu avant la livraison du navire, ce qui permettrait au constructeur de pratiquer une saisie conservatoire en cas de non-paiement. Dans l'hypothèse, où l'armateur ferait l'objet d'une procédure de redressement ou

---

<sup>809</sup> Cass. Com. 8 mars 1983, n° 81-15.372, *Bull. Civ.* 1983, IV, arrêt 241, *Armement Goalabre / Chantier naval Sicna*.

<sup>810</sup> Nouveaux articles 1219 et 1220 du Code civil suivant l'Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, en vigueur depuis le 1er octobre 2016.

<sup>811</sup> Voir par exemple Cass. Com. 18 avril 1969 : *Bull. Civ.* 1969, IV, n° 123 : cas d'une société de quiritaires ayant ratifié l'acquisition d'un navire en construction et faisant défaut à l'obligation de paiement.

<sup>812</sup> Nouveaux articles 1224 et 1225 du Code civil gouvernant le mécanisme de la clause résolutoire insérée au contrat de construction.

<sup>813</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 1159, 3 novembre 2008, *DMF* mars 2010, p. 227.

de liquidation judiciaire, le constructeur poursuivra les travaux jusqu' à leurs termes et fera en sorte de trouver un nouvel acquéreur.

Ensuite le deuxième cas de figure suppose que le transfert de propriété s'effectue par anticipation ou en fonction des versements effectués. Donc, le chantier se dessaisit de la propriété dès la signature du contrat. Cette solution protège l'armateur contre la faillite du chantier et *a fortiori*, si l'armateur a contracté un emprunt auprès d'un organisme prêteur. Par le transfert de propriété par anticipation, l'hypothèque sera directement déléguée à l'établissement bancaire qui le garantira contre une éventuelle faillite tant du chantier que de l'armateur.<sup>814</sup>

**391.** Par ailleurs, le paiement du prix peut donner lieu à contestation lorsque des modifications, résultant d'un supplément d'ouvrage et de frais, ont été réalisées. Mais comme il a été évoqué précédemment, la loi prescrit que toute modification doit faire l'objet d'un acte écrit, « *à peine de nullité desdites modifications* »<sup>815</sup>. Ainsi, l'absence d'écrit est opposable au constructeur qui se prévaudrait de l'obligation de paiement d'un quelconque supplément de prix par le client-armateur. Il en est de même pour l'acquéreur qui ne rapporterait pas la preuve par écrit de toute modification de la clause relative au prix et aux conditions de règlements. Les nouvelles conditions de financement, par lui invoquées, n'auraient aucun effet sur le contrat dès lors qu'elles ne sont ni rédigées ni acceptées par le chantier-constructeur.<sup>816</sup>

### SECTION 3 : CONVENTIONS RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ DU CONSTRUCTEUR NAVAL

**392.** Antérieurement au toilettage du droit maritime en 1967, il n'existait aucune réglementation spécifique de la responsabilité des chantiers navals et seules les dispositions du droit civil régissaient et régissent encore la responsabilité du vendeur du fait des vices cachés (articles 1641 à 1649 du Code civil). Mais le droit spécial est parvenu à s'articuler avec cette réglementation du fait de la refonte du droit maritime opérée entre 1966 et 1969. À titre de rappel, la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, portant statut du navire et autres bâtiments de mer, posait le principe de la responsabilité du constructeur de navires pour les vices cachés et réglementait l'action en garantie<sup>817</sup>. Ensuite, ces dispositions furent regroupées dans le Code des transports créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010<sup>818</sup>. Néanmoins, le législateur a omis d'édicter des règles eu égard à l'étendue de la responsabilité du constructeur naval si bien que l'usage des textes du droit civil était inéluctable.

---

<sup>814</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport, Fascicule 1063* : Navire et autres bâtiments de mer. – Contrat de construction navale. Obligations de l'armateur, n° 61.

<sup>815</sup> Exigence légale de l'article L. 5113-2, alinéa 2 du Code des transports.

<sup>816</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 1159, 3 novembre 2008, *DMF* mars 2010, p. 227.

<sup>817</sup> Art. 7 à 9, chapitre II de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 reproduits aux art. L. 5113-4 à L. 5113-6 Code des transports.

<sup>818</sup> JORF du 3 novembre 2010.

**393.** Tout d'abord, la bonne foi est présumée dans les contrats d'autant plus qu'elle est expressément d'ordre public depuis la réforme du droit des contrats en 2016<sup>819</sup>. Ainsi, celui qui allègue la mauvaise foi dans l'exécution du contrat doit la prouver. En principe, la mauvaise foi est établie dès la commission d'une faute lourde en termes d'incompétences, et peut être alors définie comme « *la marque d'une négligence grossière, d'une complète incurie, d'un manquement énorme aux obligations assumées.* »<sup>820</sup> La faute lourde, en droit commun et en droit des transports, doit être prouvée par celui qui l'invoque ; elle se distingue du dol parce qu'elle ne comporte pas l'intention de nuire, de causer de dommages.<sup>821</sup> Cependant, au regard de la construction jurisprudentielle, la mauvaise foi ne constitue pas une présomption légale de responsabilité.

**394.** La complexité de la construction du navire réside dans l'intervention de plusieurs acteurs tels que les sous-traitants, fournisseurs et sociétés de classifications. Ainsi comment admettre que les défaillances structurelles ou techniques non apparentes puissent être considérées comme la manifestation d'une « négligence grossière » de la part du constructeur ? Selon le courant jurisprudentiel, ces défaillances ne peuvent échapper à la diligence du constructeur naval sinon il s'agirait d'une présomption irréfragable de connaissance des vices cachés qui établit assurément sa mauvaise foi. Ainsi, à l'instar du vendeur professionnel, le constructeur naval « *ne peut plus faire la preuve de ce qu'il ignorait le vice. Bien plus, il ne lui sert à rien d'établir qu'il pouvait légitimement l'ignorer, ou mieux encore que ce vice était impossible à déceler.* »<sup>822</sup> Il est certain que les cours et les tribunaux, en élaborant cette jurisprudence drastique à l'égard des vendeurs professionnels et des constructeurs navals ont été guidés par un souci d'équité, *i.e.* la protection du consommateur qui a profité de surcroît aux armateurs professionnels.

**395.** En l'état, il convient d'examiner par quel cheminement la jurisprudence est passée pour créer cette présomption de mauvaise foi du vendeur professionnel, qui s'est étendue au constructeur naval. Cette assertion, selon laquelle le vendeur connaissait les vices cachés de la chose ou, de par sa profession, il ne pouvait les ignorer, est une création prétorienne (**Paragraphe 1**). Au demeurant, l'assimilation du fabricant et du vendeur professionnel au « vendeur de mauvaise foi » et l'invalidité consécutive des clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité n'a jamais suscité l'unanimité auprès de la doctrine et de la jurisprudence, en l'occurrence lorsque le vendeur et l'acquéreur sont des professionnels (**Paragraphe 2**). Déjà lourdement « *obéré par le droit français* »<sup>823</sup> du fait qu'il subira toujours le risque de voir sa responsabilité éprouvée à long terme après la recette du navire, le constructeur est également tenu de respecter la garantie contractuelle (**Paragraphe 3**).

---

<sup>819</sup> Nouvel article 1104 Code civil suivant ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016.

<sup>820</sup> A. Boquet et G. Fraikin, « Le droit positif en matière de construction de navires », *DMF* 1992, p. 229.

<sup>821</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 335.

<sup>822</sup> J. Ghestin, « Conformité et garanties dans la vente », *LGDJ* 1983, p. 258 à 282.

<sup>823</sup> Cass. Com. 27 novembre 2001, n° 99-13428 : *Juris-Data* n° 2001-011913 ; *DMF* mars 2002, p. 226, obs. P. Bonassies.

Paragraphe 1 : Création prétorienne de la présomption de mauvaise foi du vendeur professionnel

**396.** *In limine*, l'on admettait la validité des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité au profit du vendeur de « bonne foi ». Toutefois, un revirement s'est amorcé dans le souci de protéger l'acheteur.

Au regard de l'article 1643 du Code civil, le vendeur peut s'exonérer de la garantie légale<sup>824</sup> : « *Il est tenu des vices cachés, quand même il ne les aurait pas connus, à moins que, dans ce cas, il n'ait stipulé qu'il ne sera obligé à aucune garantie* ». À défaut de stipulation relative à la limitation de sa garantie, le vendeur de bonne foi, ne sera tenu qu'à la restitution du prix et au remboursement des frais occasionnés (*damnum emergens*) par la vente au titre des dispositions de l'article 1646 du Code civil.<sup>825</sup> Par contre, le vendeur de mauvaise foi ne peut opposer de clause d'exonération ou de limitation puisqu'elle est réputée non écrite. Par principe, on considère que ce dernier connaissait les vices. Dès lors, il est tenu, outre de restituer le prix, des dommages-intérêts envers l'acquéreur comme en dispose l'article 1645 du Code civil<sup>826</sup>.

Le législateur marque ainsi une nette différence entre le vendeur qui connaissait le vice de la chose et celui qui l'ignorait, eu égard à l'étendue de la réparation et à l'efficacité de la clause exonératoire ou limitative de responsabilité. Ainsi, le courant jurisprudentiel s'est emparé de l'assimilation du fabricant et du vendeur professionnel au vendeur de mauvaise foi.

**397.** Plus précisément, il est de tradition que la jurisprudence assimile le fabricant et le vendeur professionnel au vendeur de mauvaise foi<sup>827</sup> dans la mesure où, à raison de leur profession, ils ont connaissance du vice au moment de la délivrance. À cet égard, le Professeur Ghestin avançait que « *l'assimilation du vendeur professionnel et du fabricant à celui qui connaissait les vices cachés est aujourd'hui, pour la Cour de cassation, une règle de droit, au même titre que l'article 1645. Elle en est devenue le complément nécessaire* »<sup>828</sup>. Également, selon l'auteur, l'obligation de résultat paraît être une prérogative essentielle du vendeur professionnel qui consiste à livrer un produit apte à l'usage pour lequel il a été vendu. Certes, en cas d'inexécution de l'obligation née du contrat, *i.e* livrer un produit exempt de défaut, la responsabilité du vendeur professionnel et du fabricant est basée sur la faute contractuelle. Partant de ce postulat, l'auteur suggère un raisonnement, sur le plan quasi délictuel, selon lequel, la mise en fonctionnement ou en circulation d'un produit défectueux serait en elle-même une faute dont

---

<sup>824</sup> *A contrario*, en matière de construction d'ouvrages ou de ventes d'immeubles à construire, l'article 1792-5 du Code civil précise clairement que toute clause contractuelle ayant pour objet d'exclure ou de limiter la responsabilité décennale ou la garantie biennale, prévues aux articles 1792-4-2 et 1792-4-3 du même Code, sera réputée non écrite.

<sup>825</sup> Cass. Com. 27 novembre 1973 : *DMF* 1974, p. 273, note P. Latron au sujet d'un chantier naval tenu de payer la totalité du préjudice subi par l'armateur : coût de la réparation, frais d'assistance et de remorquage. Analogie avec les dispositions de l'article 1231-3 du Code civil : « *Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive.* »

<sup>826</sup> En cas de comportement dolosif du vendeur, les dispositions de l'article 1645 du Code civil se réfèrent à l'adage universel « *fraus omnia corrumpit* » (La fraude corrompt tout).

<sup>827</sup> CA Paris, Ch. 5<sup>ème</sup>, 15 janvier 1981 : *Juris-Data* n° 1981-600448, *DMF* 1981, P. 280, note R. Achard (litige relatif à une vedette d'occasion).

<sup>828</sup>J. Ghestin, « Conformité et garanties dans la vente », *LGDJ* 1983, p. 258 à 282.

le fabricant et le vendeur-professionnel sont tenus de réparer les conséquences dommageables.

**398.** Toutefois cette analyse proposée par le Pr Ghestin ne semble pas s'apparenter à la construction jurisprudentielle écartant l'article 1643 du Code civil. En effet, l'obligation de résultat n'était pas un motif pertinent qui a conduit la jurisprudence à écarter pour le fabricant ou le vendeur-professionnel le bénéfice des dispositions de l'article 1646 qui limitent leur responsabilité s'ils sont de bonne foi. Autrement dit, ce mécanisme jurisprudentiel ne découle pas de la déduction établie par le Professeur Ghestin au sujet de l'obligation de résultat et du spectre de cette présomption de mauvaise foi ou de faute.

La subtilité relative à la création prétorienne<sup>829</sup> réside dans l'assimilation systématique de tout fabricant ou vendeur-professionnel au vendeur de mauvaise foi. Plus précisément, il ne s'agit pas de faire peser une présomption légale de mauvaise foi sur le fabricant ou le vendeur professionnel mais d'affirmer au moins qu'ils sont réputés connaître les vices. Ainsi, à l'instar du vendeur de mauvaise foi, ils doivent réparer les conséquences dommageables.

Paragraphe 2 : Nullité des clauses limitatives ou exonératoires

**399.** Ainsi, le vendeur professionnel est assimilé à celui qui connaissait le vice caché si bien qu'il est tenu, pendant toute la durée de la garantie légale, des dispositions de l'article 1645 du Code civil qui, pour ainsi dire, invalident les clauses d'exonération ou de limitation de garantie (restitution du prix et dommages-intérêts). Les clauses contractuelles sont donc écartées au motif qu'elles prétendent limiter la garantie légale, qu'il s'agisse d'une exonération, d'une limitation dans le temps de la garantie des vices cachés ou encore une limitation de réparation.<sup>830</sup>

**400.** Dans le même sens, les exclusions de garantie stipulées dans le contrat d'assurance-responsabilité du vendeur prévoyant que l'assureur n'assurera pas les ouvrages exécutés par l'assuré, sont inefficaces dès lors qu'elles vident complètement l'objet du contrat d'assurance.<sup>831</sup> À ce propos, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 12 novembre 2012, après avoir favorablement accueilli l'action en garantie des vices cachés exercée par l'acquéreur-plaisancier, considéra que l'assureur du vendeur professionnel avait manqué à son *obligation essentielle* de couvrir les dommages et les réparations de son assuré, au moyen des exclusions de garantie stipulées au contrat d'assurance, puisqu'elles « contredisaient la portée des engagements » de l'assureur. En somme, dès lors les juges du fond ont invalidé ces exclusions

---

<sup>829</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité, n° 87.

<sup>830</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 5 mai 1982, *Bull. Civ. 1982, I, n°163* ; *Recueil Dalloz 1983, somm. p. 478*, note C. Larroumet.

<sup>831</sup> CA Aix, Ch. 2<sup>ème</sup>, 15 novembre 2012, n° 2012 / 443 : *DMF hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23* : En l'espèce, les juges du fond ont admis que le vendeur-professionnel était responsable des vices cachés dont l'acquéreur-plaisancier ignorait l'existence au moment de la vente du navire. Mais surtout, ils ont procédé au contrôle de la cohérence du contenu du contrat d'assurance liant le vendeur et son assureur. Ainsi, la Cour a estimé que les exclusions de garantie relatives au contrat d'assurance du vendeur ne produisaient aucun effet dès lors qu'elles ne permettaient pas au vendeur-assuré de réparer les dommages matériels subis par l'acquéreur lésé. Dans le même sens, en matière de construction et de vente d'immeubles, l'article 1792-5 du Code civil dispose que les clauses d'exclusion ou de limitation de responsabilité sont réputées non écrites.

de garantie privant de *cause* les obligations de l'assureur (indemnités d'assurance permettant au vendeur de réparer le préjudice subi par l'acquéreur- plaisancier).

**401.** Ceci est probablement une référence au célèbre arrêt *Chronopost* du 22 octobre 1996<sup>832</sup> duquel il fut énoncé que : « *seule est réputée non écrite la clause limitative de réparation qui contredit la portée de l'obligation essentielle souscrite par le débiteur* ». Selon l'auteur Mazeaud, la Cour de Cassation avait stigmatisé l'incohérence nichée au cœur du contrat : « *il n'est pas possible, d'un côté, de promettre une prestation qui fait tout l'intérêt du contrat (obligation essentielle), et de l'autre, de s'en décharger grâce à une clause limitative de réparation qui la réduit à presque rien.* »<sup>833</sup> Le contrat est alors vidé de son sens. Ainsi, de telles clauses limitatives de réparation ou d'exclusions de garantie doivent être « réputées non écrites ». En l'espèce, la société expéditrice, débitrice défaillante, avait manqué à son obligation essentielle de livrer des plis urgents contenant une soumission à une adjudication le lendemain de leur envoi avant midi. Toutefois, l'expéditeur souhaitait éluder sa responsabilité au moyen d'une clause du contrat limitant l'indemnisation du retard au prix du transport.

Mais, il ressort de l'arrêt *Chronopost* que le contrôle judiciaire du contenu contractuel était un point fort de la décision. Plus précisément, ce contrôle fut relativement pertinent puisqu'il gouvernait la sanction en ce que le constat de l'absence de cause aurait dû entraîner l'annulation de l'obligation du débiteur (ce dont espérait l'expéditeur défaillant). En lieu de quoi, les hauts magistrats décidèrent que la clause litigieuse devait être réputée non écrite si bien que son éradication permettait de rétablir la cohérence du contrat. À ce titre, le texte du nouvel article 1170 du Code civil, s'appliquant désormais aux clauses limitatives de responsabilité, prohibe toute clause ayant pour effet de priver de sa substance l'obligation essentielle du débiteur. Autrement dit, les clauses limitatives de responsabilité sont interdites dès lors qu'elles contredisent la portée de l'engagement souscrit et vident de sa substance l'obligation essentielle.

**402.** Cela étant, il existe des causes d'exonération qui permettent dans une certaine mesure une « dispense de responsabilité ». Au-delà d'une certaine rigueur jurisprudentielle qui n'adhère ni au risque de développement<sup>834</sup> ni aux événements naturels pour accorder la limitation de garantie, certaines causes d'exonération sont toutefois admises de manière restrictive pour les vendeurs occasionnels s'ils sont de bonne foi : les professionnels disposant d'aucune *spécialité* ou les particuliers, profanes en ce domaine.

Tout d'abord, la jurisprudence peut admettre la validité des clauses limitatives ou exonératoires de garantie entre « professionnels de même spécialité ».<sup>835</sup> C' est dans ce sens

---

<sup>832</sup> Cass. Com. 22 octobre 1996, n° 93-18632, sur le fondement de l'ancien article 1131 du Code civil avant l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, *Defrénois* 1997, p. 333, obs. D. Mazeaud.

<sup>833</sup> *Ibidem*

<sup>834</sup> V. Berg, « La notion de risque de développement en matière du fait des produits défectueux », *JCP G* 1996, I, 3945. La notion de risque de développement se réfère à l'état de la technique qui ne permet pas de révéler le vice.

<sup>835</sup> Cass. Com. 6 novembre 1974, *JCP* 1979, II, 19178, note Ghestin « *La clause de non-garantie stipulée dans un contrat de vente entre un vendeur professionnel et un acheteur professionnel de la même spécialité produit effet à l'encontre de ce dernier* » ; *Contra* : Cass. Com. 20 avril 1970, *RTD Com.* 1975, p. 612, obs. E. du Pontavice (litige concernant deux armateurs au sujet d'une clause d'achat aux risques et périls de l'acquéreur qui fut écartée par la Cour au motif que ces derniers étaient placés sur le même plan d'un point de vue professionnel)

que la Cour de Cassation du 8 octobre 1973<sup>836</sup> estima que, dès lors qu'il : « s'agissait d'une vente entre professionnels de même spécialité et que cette vente sans garantie avait été conclue par l'acquéreur professionnel en pleine conscience des risques qu'il acceptait de prendre en charge, la Cour d'appel avait pu considérer que celui-ci n'était pas fondé à invoquer, nonobstant la clause litigieuse, la garantie du vendeur contre lequel aucune fraude n'est alléguée. »

**403.** Néanmoins, les causes d'exonération ou de limitation de responsabilité au profit du chantier naval sont d'application limitée en matière maritime. En effet, l'armateur ne dispose pas de la même spécialité que le constructeur naval. À juste titre, il n'est pas considéré comme un professionnel de la construction navale auquel serait applicable ce type de clauses. À cet égard, les juges du fond de la Cour d'appel de Paris du 15 janvier 1982 avaient clairement souligné ce propos mais n'avaient pas moins jugé la diligence défailante de l'armateur dans la vérification de la conformité du navire considérant que : « l'armateur dispose certes d'un personnel compétent pour l'entretien des navires et de leurs propulseurs, mais qui n'a pas nécessairement toutes les compétences requises pour apprécier les détails de la construction »<sup>837</sup>.

Également, en matière de réparation navale, les juges du fond ont estimé que la clause limitative de responsabilité figurant aux conditions générales du fabricant-réparateur était inopposable à l'armateur qui, bien qu'assisté d'un personnel mécanicien, n'était pas pour autant un professionnel de la même spécialité que le fabricant-réparateur, auquel il s'est d'ailleurs adressé pour des réparations bien spécifiques.<sup>838</sup>

**404.** La Cour de cassation exhorte les juges du fond, qu'ils écartent ou retiennent la clause d'exonération ou de limitation, à rechercher si l'acquéreur est de la même spécialité que le vendeur mais aussi à examiner si l'acquéreur avait la possibilité de déceler le vice.<sup>839</sup> Dans la même lignée, les chantiers constructeurs ne sont pas déclarés de la même spécialité que leurs fournisseurs si bien que les recours en garantie leur sont valables.<sup>840</sup> Certes, ils sont des professionnels de la construction maritime mais ne possèdent pas de compétences techniques comparables à celles de certaines sociétés spécialisées fournissant des équipements ou structures complexes, dès lors une clause limitative de responsabilité ne peut donc leur être opposée.<sup>841</sup> De ce fait, la clause d'exonération ne peut trouver application dans la relation fabricant (fournisseur du chantier) et client (armateur-fréteur) puisqu'ils ont des spécialités également différentes.<sup>842</sup>

---

<sup>836</sup> Cass. Com. 8 octobre 1973 : *JCP G* 1975, II, 17927, obs. J. Ghestin

<sup>837</sup> CA Paris, Ch. 5<sup>ème</sup>, 15 janvier 1982 : *Juris-Data* n° 1982-021588 : les juges du fond reprochèrent à l'armateur son manque de diligence. En effet, il n'avait pas diligenté des vérifications élémentaires eu égard au système de freinage relié aux moteurs diesel, eût-il été un professionnel n'ayant pas la même spécialité que le chantier naval.

<sup>838</sup> CA Poitiers, 8 février 1984 : *DMF* 1984, p. 483, note R. Achard.

<sup>839</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale, *opt.cit*, n° 17.

<sup>840</sup> Cass. Com. 1<sup>er</sup> octobre 2013, n° 12-17067 & n° 12-17250, navire *Supertoy*, *DMF* décembre 2013, p. 1005, obs. Ph. Delebecque.

<sup>841</sup> Cass. Com. 3 décembre 1985, *DMF* 1987, p.228, obs. M. de Juglart : à propos d'une clause limitative de responsabilité au profit du fabricant, fournisseur du chantier. Inopposabilité à l'égard des fréteurs-clients. Non applicable entre professionnels de spécialités différentes (chantier naval et fournisseur de cuves pour navires-méthaniers).

<sup>842</sup> *Idem*

**405.** En revanche, les causes d'exonération profitables aux constructeurs peuvent aussi découler de l'immixtion de l'armateur lorsque celui-ci a lui-même commandé la fourniture ou est intervenu de façon malencontreuse dans les opérations de conception et d'exécution des travaux. Ainsi, la Cour d'appel de Rennes du 7 novembre 1962<sup>843</sup> avait jugé que le propriétaire d'un *yacht* ne pouvait pas se soustraire au paiement du solde du prix du navire en prétendant que celui-ci s'était échoué par suite des défauts imputables au constructeur dès lors qu'il n'apportait pas la preuve d'une défaillance du chantier dans la construction de la coque. En effet, l'armateur avait lui-même commis une faute lourde en prenant l'initiative d'avoir apporté des modifications à la conception du *yacht*, consistant dans le montage d'un moteur inadapté et trop puissant pour la coque, malgré les conseils formels du constructeur.

### Paragraphe 3 : Garantie contractuelle <sup>844</sup>

**406.** À titre de rappel, le vendeur n'est tenu que des vices apparents, ayant fait l'objet de réserves, et que des vices cachés rentrant dans le cadre de la garantie légale. Or, dans les contrats de construction navale ou de vente de biens industriels, il est de coutume qu'une clause de garantie contractuelle ou conventionnelle figure dans les conditions générales. Cette clause stipule, *a priori*, que le constructeur garantit la totalité des équipements ou des fournitures pendant une période donnée à compter de la délivrance du navire. Dans l'hypothèse où, pendant cette période de garantie, le navire subirait des défauts relatifs à la conception, à l'exécution ou encore manifesterait des désordres fonctionnels, le constructeur assumerait le remplacement ou la réparation des pièces défectueuses.

**407.** Cette clause de garantie contractuelle est considérée comme une disposition exorbitante du droit commun en ce sens qu'elle couvre aussi bien les vices apparents que les défauts de conformité, mais aussi les vices cachés et autres désordres sans que l'armateur ait à prouver la faute du chantier<sup>845</sup>. Pour ainsi dire, la garantie contractuelle, pendant une période déterminée, opère un renversement de la preuve au profit de l'armateur. Ce faisant, en vue de s'exonérer de son obligation de garantie, il appartiendra au constructeur naval de démontrer que le défaut ou le vice, révélé pendant cette période donnée, n'existait pas lors de la recette du navire. Ainsi la garantie contractuelle s'inscrit dans une obligation de résultat à laquelle le chantier devra être tenu et dont il ne pourra se libérer qu'en démontrant la cause étrangère.<sup>846</sup> En revanche, la garantie contractuelle ne couvre pas les défauts résultant d'une mauvaise utilisation, d'une usure normale, du non-respect des recommandations de conduite ou d'entretien, des collisions ou fortunes de mer.

---

<sup>843</sup> CA Rennes, 7 novembre 1962 : *DMF* 1963, p. 282.

<sup>844</sup> Voir en Annexe 1: BIMCO *Newbuildcon* – Clause 27 (d)- Point (iv) - 1, 2, 3: « *Method of Acceptance or rejection* ». [Traduction libre] Mise en œuvre de la recette ou du rebut du navire.

<sup>845</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 518, 29 février 1984, 2ème degré : *DMF* 1984, p. 557 jugeant que, suite aux réserves prises suite au non-respect des spécifications contractuelles par l'armateur au sujet de vibrations, l'action en garantie intentée dans le délai d'un an (après la recette pour vices apparents) était recevable.

<sup>846</sup> Cass. Civ. 1ère, 16 février 1988 : *RTD civ* 1998, p. 767, obs. Pierre Jourdain : « *Si l'absence du résultat promis ne peut être détruite que par la preuve de la cause étrangère qui pèse sur le débiteur, en revanche, en cas de doute sur la relation de causalité entre l'inexécution de la prestation contractuelle et le dommage, le doute doit profiter au débiteur* ».

En tout état de cause, l'armateur est tenu de notifier diligemment par écrit l'existence du défaut au chantier dans un délai raisonnable de sorte que l'armateur puisse exercer l'action contractuelle qui doit être intentée dans l'année qui suit la recette tout comme l'action en garantie des vices apparents, ayant fait l'objet de réserves en vertu de l'article L. 5113-5 du Code des transports.

**408.** En outre, la clause de garantie contractuelle ne permet pas de retenir l'exception de prescription opposée par le chantier à la demande dirigée contre lui. Autrement dit, la garantie contractuelle, telle que prévue au contrat, ne saurait faire échec à la possibilité pour l'armateur d'exercer, en cas de vices cachés, la garantie légale édictée à l'article L. 5113-5 du Code des transports<sup>847</sup> (sauf stipulation expresse et consentie par les parties en vue de limiter contractuellement dans le temps la responsabilité du chantier en matière de vices cachés). À cet égard, il est intéressant d'observer la plus haute juridiction administrative adopter une position dissidente au regard de la jurisprudence judiciaire dominante en matière de vices cachés. Plus précisément, le Conseil d'État en date du 6 janvier 1965<sup>848</sup> consacra clairement la volonté exprimée des parties dans un contrat librement conclu<sup>849</sup> et jugea de surcroît que : « *lorsque le constructeur d'un chalutier s'est engagé par contrat à garantir la fourniture, pendant un délai de six mois à dater de la prise en charge du navire, contre tout vice de construction, défaut d'exécution ou défaut de matières, la garantie des vices cachés doit être regardée comme comprise dans la garantie contractuelle ainsi définie, laquelle doit être réputée, dans la commune intention des parties, intégralement substituée aux règles résultant des articles 1641 à 1649 du Code civil* ». En somme, le Conseil d'État refusa de souscrire à « *cette dérogation autoritaire à l'autonomie de volonté des parties* »<sup>850</sup> selon laquelle ces dernières ne peuvent plus exclure ou limiter la responsabilité du chantier en cas de vices cachés.

**409.** L'originalité du cadre contractuel de la construction navale réside dans la complexité des rapports juridiques des parties, mais il n'en demeure pas moins que les obligations du vendeur et de l'acquéreur, en matière de ventes volontaires de navires, suscitent également un intérêt et de surcroît un examen attentif.

---

<sup>847</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 1034 du 25 mai 2000, *DMF* janvier 2001, p. 45.

<sup>848</sup> Conseil d'État, 9 juillet 1965, *DMF* 1966, p. 1975, note Bouloy.

<sup>849</sup> Cf. nouveaux art. 1102 à 1104 Code civil.

<sup>850</sup> A. Boquet et G. Fraikin, « Le droit positif en matière de construction de navires », *DMF* 1992, p. 229

## CHAPITRE SECOND : LES OBLIGATIONS DES PARTIES DANS LE CONTRAT DE VENTE

**410.** En préambule, rappelons que la vente du navire entraîne le transfert de propriété du vendeur à l'acquéreur et la mutation en douane conditionne l'opposabilité de la vente. Dès lors, certaines obligations pesant sur les parties doivent être adaptées en fonction du particularisme du droit maritime. Comme pour les parties au contrat de construction au forfait, les parties contractantes auront à assumer des obligations en matière de vente de navires d'occasion qui parfois sont identiques à celles découlant du contrat de vente « à livrer » (**SECTION 1**). Au demeurant, ces similitudes sont évidentes du fait de l'assimilation du constructeur au vendeur professionnel, toutefois il convient de mettre en exergue la nette différence qui réside dans le jeu de la prescription (**SECTION 2**) eu égard à l'action en garantie des vices cachés.

### SECTION 1 : PRÉROGATIVES DES PARTIES RÉSULTANT DE LA VENTE VOLONTAIRE DU NAVIRE

**411.** Ces similitudes résident dans le caractère contraignant des obligations du vendeur (**Paragraphe 1**) mais aussi dans les dispositions avantageuses et protectrices accordées à l'acquéreur (**Paragraphe 2**).

#### Paragraphe 1 : Les obligations du vendeur

**412.** *In limine*, le vendeur se doit d'informer et de conseiller l'acheteur dès lors que la chose vendue nécessite certaines précautions dans son utilisation, de surcroît lorsque le vendeur est un professionnel.

L'obligation d'information et de conseil<sup>851</sup> repose sur le principe de la bonne foi contractuelle qui doit *a priori* résulter d'une stipulation tacite du contrat, et sa violation peut entraîner des sanctions pénales si un comportement infractionnel venait à être établi. L'affaire du navire « *Ego II* » en est un parfait exemple<sup>852</sup>. À la lecture de l'arrêt de la Cour de Cassation en date du 10 mai 2007, les juges ont établi des éléments constitutifs de l'infraction d'abus de confiance, résultant de la non restitution d'un acompte versé par l'acheteur lors de la conclusion d'un contrat de vente, en l'espèce un *Yacht*, soumis à une condition suspensive d'examen technique. En effet, l'octroi de cet acompte par l'acheteur a été détourné par le représentant d'une société vendeuse fictive bénéficiant d'une adresse postale en France.

---

<sup>851</sup> F. Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, *contrats civils et commerciaux*, 11<sup>ème</sup> édition, 2019, n° 202 et s.

<sup>852</sup> Cass. Crim. 10 mai 2007, n° 06-88.783, *navire Ego II*, DMF 2007, p. 686, obs.O.Cachard

Outre l'obligation de délivrance conforme (A), la tendance jurisprudentielle a démontré que l'obligation de garantie des vices cachés revêtait un caractère coercitif pour le vendeur professionnel (B) à l'instar du constructeur naval. Enfin, l'on observera que le phénomène de l'osmose est assez fréquent suscitant un contentieux incessant dans la vente de navires d'occasion (C).

#### A. L'obligation de délivrance du vendeur

**413.** À l'instar du constructeur, le vendeur doit respecter deux prérogatives principales « celle de délivrer et celle de garantir la chose qu'il vend » selon l'article 1603 du Code civil. D'une part, le vendeur doit mettre le navire à la disposition de l'acheteur, à la date et au lieu convenus, d'autre part l'acheteur doit prendre possession du navire qu'il a acquis<sup>853</sup>, c'est l'obligation de retirement précédemment exposée dans le cadre de la construction au forfait. L'obligation de délivrance impose une diligence de la part du vendeur. Il doit s'assurer que l'acheteur prenne possession du navire en bonne et due forme et de surcroît, il doit réaliser toutes les démarches et frais nécessaires comme les documents relatifs à l'acte de francisation, à l'immatriculation en vue de garantir la navigabilité et la jouissance paisible du navire. Cette obligation de délivrance, résultant du contrat, porte essentiellement sur le navire lui-même, mais également sur ses accessoires, sauf clause contraire dans l'acte de vente, y compris l'acte de francisation que le vendeur doit remettre à l'acquéreur afin qu'il puisse effectuer les formalités afférentes à la mutation en douane et utiliser le navire sous son nom.<sup>854</sup>

**414.** Ce faisant, le vendeur d'un navire d'occasion peut prendre des engagements qui pourraient être regrettables et remettre en cause la vente du navire. Plus précisément, la vente de navire de plaisance peut s'accompagner d'une promesse faite par le vendeur mettant un poste d'amarrage dans un port à la disposition du prochain propriétaire. Or, une telle promesse peut s'avérer problématique par la suite en raison d'une fréquente carence de postes d'amarrage dans les ports de plaisance, car en France le nombre de plaisanciers inscrits sur la liste d'attente pour « obtenir un anneau » révèle une pénurie considérable. La jurisprudence a considéré que la promesse d'un poste d'amarrage était déterminante dans la volonté de l'acquéreur, c'est pourquoi le non-respect de cet engagement du vendeur peut justifier l'annulation de la vente.

C'est dans cette perspective que, au vu de l'inexécution de cette condition, le tribunal de grande instance de Marseille<sup>855</sup> a prononcé l'annulation de la vente du navire « Orca » en date du 7 janvier 2004. Ce jugement est révélateur du fait qu'il illustre parfaitement la

---

<sup>853</sup> Voir en ce sens dans le cadre d'une vente d'un navire de plaisance d'occasion : CA Aix-en-Provence, Ch. 1<sup>ère</sup>, 4 décembre 2018, n° 17-10453, *DMF* mars 2019, p. 246, obs. Ph. Delebecque. Lorsque l'acte de vente ne comporte aucune stipulation relative au lieu de délivrance, l'acquéreur est tenu de procéder à l'enlèvement du navire au lieu où il se trouvait au moment de la conclusion de la vente en vertu de l'article 1608 du Code civil : « Les frais de la délivrance sont à la charge du vendeur, et ceux de l'enlèvement à la charge de l'acheteur, s'il n'y a eu stipulation contraire. ».

<sup>854</sup> Cass. Com. Civ. 1<sup>ère</sup>, 10 octobre 1995, *DMF* 1997, p. 24, n° 15, obs. P. Bonassies.

<sup>855</sup> TGI Marseille, 10<sup>e</sup> chambre civile, 7 janvier 2004, navire *Orca*, *DMF* 2004, p. 192, obs. R. Rézenthel ; *DMF* hors-série n° 9, p. 47, juin 2005.

pénurie des postes d'amarrage dans les ports et que la vente d'un navire de plaisance peut être compromise en raison de l'inobservation de cette condition. Dans ce cas précis, et comme le suggère R. Rézenthel, il aurait fallu assortir la vente de la condition suspensive d'obtention de l'autorisation domaniale d'occupation du poste d'amarrage en question.<sup>856</sup>

**415.** Certaines difficultés relatives à l'obligation de délivrance peuvent aussi survenir comme le manquement à une certaine ponctualité ou la non-conformité des spécifications du navires telles qu'indiquées sur l'acte de vente.

Si la mise à disposition du navire est retardée par le vendeur et ne s'opère pas à la date convenue, l'acheteur peut intenter une action en dommages et intérêts tout en démontrant toutefois la preuve du préjudice causé par ce retard<sup>857</sup>. Cependant l'acheteur accepte de maintenir le contrat et fait en sorte que le vendeur soit mis en demeure de livrer le navire.

Dans une autre hypothèse, l'acheteur peut exercer une action en résolution fondée sur les nouvelles dispositions de l'article 1217 et suivants du Code civil, assortie de dommages et intérêts. L'effet de l'action résolutoire anéantit le contrat de vente de sorte que le vendeur conserve le navire et rembourse à l'acheteur tous les acomptes antérieurement versés. Le vendeur devra couvrir les conséquences dommageables de l'opération manquée que supportera l'acheteur. En raison du manquement à l'obligation de délivrance, l'acheteur sera confronté par exemple à la déstabilisation de son activité professionnelle et devra rechercher un autre vendeur susceptible de lui procurer un autre navire.

**416.** Concernant l'action pour non-conformité du navire, elle sera fondée sur le droit commun de la responsabilité contractuelle.<sup>858</sup> Un défaut de conformité du navire peut aussi avoir comme conséquence la résolution du contrat de vente. Dans un arrêt rendu le 2 février 2012, la Cour d'appel de Caen avait prononcé la résolution de la vente d'un navire de plaisance qui ne présentait pas les garanties de sécurité auxquelles l'acheteur s'attendait. En l'espèce, le bateau était hors d'usage en raison d'un défaut de conformité aux normes de sécurité révélé par un manque de réserve de flottabilité et constaté par la Direction des Affaires maritimes suite au naufrage d'un bateau du même type.<sup>859</sup> Au regard de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile, si la vente d'un navire a un caractère commercial pour l'une des deux parties, l'action sera prescrite par cinq ans et il en serait de même pour un litige opposant deux plaideurs non commerçants.

## **B.** La garantie légale due par le vendeur professionnel

**417.** Comme il en fut question à propos de la construction au forfait, l'obligation de

---

<sup>856</sup> Navire *Orca*, *opt.cit.*

<sup>857</sup> CA, Ch. 2<sup>ème</sup>, 6 décembre 2018, n° 17/21120, *DMF* mars 2019, p. 249 : condamnation du chantier en réparation des préjudices matériel et financier sur la base des articles 1608 et 1609 du Code civil

<sup>858</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 313.

<sup>859</sup> CA Caen, 1<sup>er</sup> chambre civile, 2 février 2012, Affaire *Durchon c/ Belletoile* : *Juris-Data* n°2010-007042 ; M. Ndendé, « Litiges en matière de vente de navires », *Revue de Droit des transports* n°10, Octobre 2010, commentaire 201.

garantie des vices cachés demeure essentielle aussi bien pour le vendeur de navire que pour le chantier naval et peut se combiner avec une possible responsabilité du fait des produits défectueux<sup>860</sup>.

Traditionnellement, le vendeur professionnel est garant des vices et se doit de connaître *a priori* les vices affectant le navire. La jurisprudence dominante estime que la clause du contrat de vente selon laquelle l'acquéreur a affirmé avoir pris connaissance du navire et l'avoir visité pour l'accepter en l'état<sup>861</sup>, est insuffisante pour exonérer le vendeur de son obligation de délivrance conforme ou de la garantie des vices cachés.<sup>862</sup> En effet, les seuls vices opposables à l'acquéreur, ayant visité un navire d'occasion avant de l'acheter, sont les vices « apparents » aux termes de l'article 1642 du Code civil<sup>863</sup>, et non pas les vices cachés, soit les défauts que l'acheteur ne serait pas en mesure de découvrir à première vue. Ainsi tout vendeur est tenu de respecter cette obligation de garantie, et *a fortiori* s'il est un professionnel. En l'état, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 20 décembre 2007<sup>864</sup>, fit droit à la demande de l'acquéreur optant pour l'action rédhitoire sur le fondement de la garantie des vices cachés due par la société de leasing venderesse, en raison des désordres survenus par le talonnage à bord du voilier « *Ellora VI* ». Cette dernière et les précédents propriétaires ont été condamnés *in solidum* malgré la clause contractuelle « Vente en l'état du navire » dûment acceptée par l'acquéreur lors de la conclusion du contrat.

**418.** En revanche, les juges se montrent plus indulgents à l'égard du vendeur non professionnel concernant la vente d'un navire de plaisance à moteur. Dans l'affaire du navire « *Le Janik* »<sup>865</sup>, la Cour d'appel de Nîmes en date du 18 novembre 2001, a estimé que le vendeur ne pouvait pas avoir eu connaissance du vice pouvant passer inaperçu lors d'un examen visuel de surface. Cet arrêt, réformant le jugement de première instance, a trouvé une solution plus équitable pour le vendeur non professionnel qui fut reconnu de bonne foi. Selon la Cour, il n'est pas démontré que ce dernier avait eu connaissance du vice affectant le navire. En l'espèce, il s'agissait du phénomène de l'osmose, qui selon les experts les plus aguerris est un vieillissement naturel apparaissant sur les structures de la carène en verrepolyester insaturé. De ce fait, les juges d'appel ont requalifié l'action rédhitoire en une action estimatoire. Selon ces derniers, l'action rédhitoire ne semblait pas propice dès lors que le navire (récupéré par le vendeur après plusieurs années de procédure) aurait eu une valeur altérée par le temps et l'usage fait par l'acquéreur.

---

<sup>860</sup> P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 221.

<sup>861</sup> Voir par exemple, CA Bordeaux, 9 avril 2009, navire *Gemo*, *DMF* juin 2010, hors-série n° 14, p. 37 à propos d'une acheteuse profane ayant accepté le navire en l'état alors qu'il était impropre à la navigation de sécurité et dépourvu d'homologation conforme à la réglementation. Son action en résolution pour défaut de conformité fut alors accueillie.

<sup>862</sup> CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 juin 2013, n° 11-01861, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23 : la résolution de la vente du navire fut prononcée aux torts du vendeur en raison de l'usure prématurée et évolutive de la coque qui constituait le vice rendant le navire impropre à sa destination ; Contra CA Rouen, 2<sup>e</sup> chambre civile, 24 octobre 2002, *DMF* juin 2004, p. 524, obs. C. de Lapparent : cet arrêt s'inscrit dans le courant contraire de la jurisprudence dominante et paraît fidèle à l'adage *caveat emptor* en ce sens que les juges du fond ont débouté l'acquéreur de sa demande en résolution de la vente pour vices cachés. Selon la Cour, l'usure normale du moteur ne constitue pas un vice caché.

<sup>863</sup> Art. 1642 Code civil « *Le vendeur n'est pas tenu des vices apparents et dont l'acheteur a pu se convaincre* ».

<sup>864</sup> CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> chambre, 20 décembre 2007, navire *Ellora VI*, *DMF* juin 2008, p. 586, obs. O. Jambu-Merlin.

<sup>865</sup> CA Nîmes, 1<sup>ère</sup> Ch. Sec. A., 18 novembre 2001, navire *Le Janik*, *DMF* 2004, p. 290, obs. C. de Lapparent.

### C. Le phénomène de l'osmose

**419.** Tout porte à croire que les juges ont dû débattre sur le phénomène de l'osmose pour retenir le vice caché ou pas. Mais qu'en-t-il ? Serait-ce un vice caché tel que défini par l'article 1641 du Code civil ?

D'un point de vue technique, il s'agit d'un vieillissement naturel résultant de l'usure du navire qui est manifestement inéluctable et spécifique dans les structures de verre-polyester insaturé que sont les matériaux composites. Ce phénomène est inhérent au matériel tout comme la rouille pour l'acier ou la décrépitude du bois. Toutefois, selon l'avis de Maître De Lapparent et s'agissant des navires neufs, les chantiers navals s'emploient à mettre en place des contrôles « qualité » tout en améliorant les procédés de construction en vue de limiter le processus de l'osmose. Dès lors, les techniciens les plus aguerris recommandent vivement aux propriétaires de navires en matériaux composites de procéder à des examens récurrents au niveau des carènes aux fins de détection de quelque altération due par le phénomène de l'osmose. Par conséquent et déduction faite, les juges estiment que l'osmose est un vice « évitable dont l'apparition est le résultat d'une insuffisance des propriétaires vendeurs de navires d'occasion, même non professionnels, qui doit être sanctionnée. »<sup>866</sup>

**420.** À ce propos, la Cour d'appel de Montpellier du 10 février 1999 s'est montrée sévère à l'égard des vendeurs en prononçant l'annulation de la vente assortie de dommages et intérêts.<sup>867</sup> Cette décision repose sur l'intime conviction des magistrats considérant que les vendeurs, fussent-ils non professionnels, avaient insidieusement dissimulé aux acquéreurs le processus de l'osmose, antérieur à la vente : « *Attendu qu'il convient dès lors d'annuler le contrat de vente puisque le problème de l'osmose était un facteur déterminant du consentement des acquéreurs et constituait un vice rédhibitoire, ce d'autant qu'ils acceptaient un prix nettement supérieur à celui pratiqué couramment sur des bateaux de cet âge et de ce type, les vendeurs ne démontrant pas qu'il présentait des particularités originales lui donnant une valeur supérieure, ...* ». Cette mauvaise foi et réticence « équipollente au dol » ont conduit les juges à leur appliquer les dispositions de l'article 1645 du Code civil. En tout état de cause, l'inexécution de l'obligation de garantie est le plus souvent sanctionnée par l'action rédhibitoire.

**421.** Comme pour le contrat de construction à forfait, deux éléments doivent être pris en compte, à savoir la durée et le point de départ du délai dans laquelle l'acheteur doit intenter l'action en garantie des vices cachés. En revanche, le texte de l'article L.5113-5 du Code des transports, propre à la prescription annale en matière de construction navale, ne sera pas applicable dès lorsqu'il concerne le contrat de vente « à livrer ».

Concernant la vente de navires d'occasion, le nouvel article 1648 du Code civil fixe désormais « un délai de deux ans à compter de la découverte du vice » et met définitivement fin « à la notion ésotérique du bref délai »<sup>868</sup>. Le point de départ ne saurait être la livraison du navire mais

---

<sup>866</sup> *Ibidem*

<sup>867</sup> CA Montpellier, 1<sup>ère</sup> Ch. D, 10 février 1999, navire *Kookan*, *DMF* Mars 2001, p. 206, obs. C. De Lapparent.

<sup>868</sup> J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, p. 331 ; article « L'ordonnance du 17 février 2005 ou la mort du bref délai de l'article 1648 du Code civil » par P. Bonassies, *DMF* 2005, p.291.

le jour de la découverte du vice qui rendrait le navire impropre à la navigation à laquelle il était destiné. Force est de constater que la jurisprudence ancienne admettait aussi comme point de départ le dépôt du rapport de l'expertise dès lors que les vices étaient établis avec certitude.<sup>869</sup> Par ailleurs, le juge qui retient l'existence d'un vice caché affectant le navire, établi par un rapport d'expertise ne saurait remettre en cause l'action rédhibitoire pour manque d'information technique. En effet la Cour de Cassation en date du 14 juin 2007<sup>870</sup> avait sanctionné la Cour d'appel d'Aix-en-Provence au motif qu'elle avait déclaré recevable l'action en résolution de la vente pour vices cachés, mais avait tout de même débouté l'acquéreur de ses demandes du fait qu'elle n'avait pas tous les éléments constitutifs pour apprécier la sanction applicable au vendeur. Comme le précise Maître De Lapparent<sup>871</sup>, le juge « *n'est pas lié par les constatations de l'expert et est libre de les apprécier, les adopter ou les rejeter. S'il doit rechercher, dans le rapport, les différents éléments de preuve permettant de recevoir ou de rejeter les prétentions du demandeur, il établit sa conviction sans obligations de suivre les conclusions de l'expert, sans les dénaturer.* » Dès lors, les hauts magistrats ont prononcé la cassation soulignant que la Cour d'appel avait violé les dispositions de l'article 4 du Code civil<sup>872</sup> et ceux de l'article 245 alinéa 1 du Code de Procédure Civile.<sup>873</sup>

**422.** En principe, la réparation des dommages est à la charge du vendeur mais la responsabilité de l'expert peut également être engagée pour les fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions et dans l'accomplissement de sa mission en faisant preuve de négligence dans les investigations permettant de déceler le vice affectant le navire.<sup>874</sup> En tout état de cause, l'action en garantie des vices cachés est appréciée dès lors qu'il y a existence d'un vice « non apparent » rendant le navire impropre à l'usage auquel il est destiné. En outre, les modes de réparation du préjudice sont les mêmes que ceux établis pour le client-armateur s'agissant du contrat de construction à forfait. Si l'acheteur prouve l'existence du vice affectant le navire, il disposera de l'action en résolution, dite rédhibitoire, qui lui permettra de restituer le navire tout en étant remboursé. Aussi, l'action estimatoire lui permettra de conserver le navire malgré le vice, et autorisera qu'une expertise révisé à la baisse le prix convenu.

**423.** À titre de rappel, s'agissant de l'action rédhibitoire, le Code civil prévoit que le vendeur de bonne foi sera seulement tenu de la restitution du prix acquitté par l'acheteur et au remboursement des frais occasionnés par l'acquisition du navire.<sup>875</sup> En revanche, le vendeur de mauvaise foi, qui connaissait l'existence du vice caché, devra restituer le versement du prix à l'acheteur, les frais de la vente mais également « *tous les dommages et intérêts envers l'acheteur* »<sup>876</sup> afin de réparer le préjudice du gain manqué (*lucrum cessans*) ou même la perte subie (*damnum emergens*) résultant de l'immobilisation du navire.

---

<sup>869</sup> CA Rennes, 23 octobre 1967, *navire Gwalarn*, DMF 1968, p.608.

<sup>870</sup> Cass. 1<sup>e</sup> chambre, 14 juin 2007, n°06-13802, DMF 2007, p.1063, obs. C. de Lapparent.

<sup>871</sup> *Ibidem*

<sup>872</sup> Art. 4 du Code civil : « *Le juge qui refusera de juger, sous prétexte du silence, de l'obscurité ou de l'insuffisance de la loi, pourra être poursuivi comme coupable de déni de justice.* »

<sup>873</sup> Art. 245 al.1 CPC : « *Le juge peut toujours inviter le technicien à compléter, préciser ou expliquer, soit par écrit, soit à l'audience, ses constatations ou ses conclusions.* »

<sup>874</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 5 avril 2007, n°05-14964, DMF mai 2008, p. 469.

<sup>875</sup> Art.1646 du Code Civil.

<sup>876</sup> Art.1645 du code civil.

Paragraphe 2 : Bienveillance à l'égard de l'acquéreur

**424.** Les autres options tirées du droit commun et offertes à l'armateur (**A**) illustrent une fois de plus une certaine bienveillance à son égard. Il n'en demeure pas moins que l'acquéreur peut manquer de diligence en ce que des difficultés peuvent survenir quant au défaut de paiement (**B**).

**A.** Application des principes généraux du droit commun de la vente en matière de garantie des vices cachés

**425.** Concernant l'action en nullité pour erreur ou dol, lors de la formation du contrat, le consentement doit être exempt de vices en ce sens que les parties ne doivent pas contracter sous l'empire d'un dol ou d'une erreur<sup>877</sup>. En cas de dol, le consentement est vicié si bien que le contrat est nul, après quoi le contractant pourra obtenir des dommages-intérêts. En tout état de cause, sans lien contractuel formé, les obligations naissant du contrat ne sauraient être arguées dans la mesure où l'obligation de garantie des vices cachés et l'obligation de délivrance conforme aux stipulations contractuelles peuvent être invoquées si le contrat existe. À l'inverse, les obligations naissent à la charge des parties lorsque le contrat a été valablement conclu.<sup>878</sup> Dès lors, quelle action faut-il intenter dans la mesure où le vice caché a entraîné une erreur sur la qualité substantielle de la chose achetée ?

**426.** L'intérêt de choisir entre l'action en nullité et l'action en résolution de la vente pour vice caché réside dans l'existence du bref délai d'action relatif à la garantie des vices cachés. La jurisprudence antérieure<sup>879</sup> avait admis un concours d'actions dès lors que le vice caché n'excluait pas la possibilité d'invoquer l'erreur sur la qualité substantielle de la chose vendue. Eu égard à l'action en nullité pour erreur sur la qualité substantielle, elle aboutit en principe au même résultat que l'action rédhibitoire et ne se prescrit que par cinq ans à partir de la découverte de l'erreur.<sup>880</sup> Cependant, la Cour de cassation du 7 juin 2000 a réitéré l'autonomie de l'action en garantie des vices cachés<sup>881</sup>.

**427.** En revanche, le concours d'actions demeure valable lorsqu'il s'agit d'invoquer l'erreur ayant vicié le consentement et le défaut de conformité du navire aux spécifications contractuelles. À ce propos, les juges du fond en date du 28 juin 2007<sup>882</sup> avaient retenu que la vente d'un navire d'occasion restructuré par son propriétaire en vedette de vitesse et, qui s'est avéré par la suite impropre à la navigation pour défaut d'autorisation administrative, devait encourir la nullité du fait que l'embarcation n'était pas conforme à la réglementation

---

<sup>877</sup> Nouvel article 1130 Code civil ; B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 104 et s.

<sup>878</sup> Voir en ce sens C. Larroumet « Sur la distinction des causes de résolution et causes de nullité d'un contrat », *JCP 1976. II. 18463*.

<sup>879</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 18 mai 1988, *Dalloz* 1989, *jurispr.* p. 450, note C. Lapoyade-Deschamps ; Cass. Civ. 3, 28 juin 1988, *RTD com* 1989, p. 295, obs. B. Bouloc.

<sup>880</sup> Cf. nouveaux articles 1144 et 2224 du Code civil ; B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 200.

<sup>881</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 7 juin 2000, *Dalloz* 2002, p. 1002, comm. O. Tournafond.

<sup>882</sup> CA Rennes, Ch. 1 B, 28 juin 2007, n° 06-00917, navire *Alpha Marine*, *Juris-Data* n° 2007-341508, *Rev. dr. Transp.* 2007, comm. 246, M. Ndendé ; *DMF* avril 2008, p.381, obs. C. de Lapparent.

en vigueur et en l'absence de marquage CE qui était qualifiée de défaut de conformité.

L'ouverture de l'action en nullité pour dol est sans équivoque pour l'armateur « *trompé par la retenue flagrante d'informations essentielles sur la qualité réelle* » d'un constituant primordial pour le navire<sup>883</sup>.

**428.** Dès lors, l'action en garantie des vices cachés n'est pas exclusive de l'action en nullité pour dol de sorte que le juge pourra trancher sur le fondement qu'il estimera le plus approprié<sup>884</sup>. En tout état de cause, le dol peut être aussi bien invoqué à titre principal qu'à titre incident. Si le dol est invoqué à titre incident, il peut se cumuler avec une action en garantie des vices cachés, ou une action en responsabilité pour défaut de conformité aux stipulations contractuelles. Ce faisant, la nullité du contrat ne sera pas prononcée.

Par ailleurs, une clause de non-recours stipulé au contrat de vente d'un navire entre deux professionnels peut être valable et effective lorsque la preuve du dol n'est pas rapportée.<sup>885</sup>

## B. Problématiques quant au défaut de paiement

**429.** De manière analogue eu égard au contrat de construction au forfait, l'acquéreur du navire est tenu de respecter une des obligations essentielles : payer le montant du prix convenu fixé dans le contrat. À défaut, le vendeur bénéficie des garanties du droit commun comme le droit de rétention (article 1612 du Code civil), l'exception d'inexécution et la résolution pour inexécution (article 1217 et suivants du Code civil). En cas de résolution de la vente, l'acheteur doit restituer le navire à son propriétaire. Des problèmes peuvent toutefois survenir : le navire peut s'être dégradé entretemps ; il peut faire l'objet d'une saisie par des tiers pour dettes de l'acheteur ou bien ce dernier peut s'opposer à la restitution du navire du fait qu'il ait engagé des dépenses pour améliorer l'état technique. En pareille hypothèse, chaque partie peut exercer des recours pour la défense de ses intérêts. L'acquéreur pourrait solliciter un arrangement amiable ou bien réclamer le remboursement des frais engagés.

**430.** Quant au vendeur, il peut mettre en œuvre les voies d'exécution pour la défense de son droit constitutionnel en ce sens qu'il veuille préserver son droit de propriété et ses intérêts patrimoniaux. Tel était le cas dans un jugement rendu en matière de référé administratif en date du 3 octobre 2003 par le tribunal administratif de Nice<sup>886</sup>. Sur le fondement de l'article L.521-2 du Code de justice administrative, le tribunal a rappelé que : « *Saisi d'une demande justifiée par l'urgence, le juge des référés peut ordonner toutes mesures nécessaires à la sauvegarde d'une liberté fondamentale à laquelle une personne morale de droit public [...] aurait porté, dans l'exercice d'un de ses pouvoirs, une atteinte grave et manifestement illégale.* »

---

<sup>883</sup> CA Montpellier, 14 octobre 2003 : *Juris-Data* n° 2003-224107, *DMF* 2005, p. 176, obs. C. De Lapparent « Portée d'une clause exonératoire de garantie des vices cachés stipulée dans un contrat de vente de navire d'occasion » (au sujet d'un moteur hors d'usage et de vices cachés s'attachant à la présence de termites dans le cadre de la vente d'un navire d'occasion).

<sup>884</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 6 novembre 2002 : *Dalloz* 2002, p. 3190.

<sup>885</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 1095, 15 avril 2004, *DMF février* 2005, p. 154 : l'acheteur, estimant avoir été trompé, réclame à la Chambre arbitrale de recevoir son action fondée sur le dol, à défaut sur le vice caché et à titre subsidiaire, en vue de déclarer la non-conformité du navire vendu au regard des spécifications convenues relatives au remplacement du moteur et au nombre d'heures de fonctionnement. L'arbitre unique a considéré l'absence de toute preuve de dol et a estimé que l'acquéreur aurait dû se livrer à un examen attentif et sérieux si bien que le moyen tiré du vice caché fut écarté.

<sup>886</sup> TA Nice, 3 octobre 2003, *navire Le Myall*, *DMF* 2004, p.651.

Les faits de l'espèce indiquent la mise en œuvre de la procédure administrative de « référé-liberté » consistant à expulser les occupants à bord du navire « *Le Myall* », dont la vente a été résolue. En effet, les autorités préfectorales s'opposaient au concours de la force publique et de surcroît ont été condamnées à s'exécuter sous astreinte. Force est de constater que l'atteinte au droit de propriété est considérée comme une atteinte à la liberté fondamentale qui pouvait justifier l'expulsion immédiate des occupants. L'intérêt majeur d'une telle procédure est la rapidité et l'efficacité au motif que le juge administratif est tenu par la loi<sup>887</sup> et doit faire preuve de célérité afin de statuer sous vingt-quatre heures.

**431.** Outre mesure, le vendeur peut exercer son recours à l'encontre du débiteur défaillant notamment lorsque ce dernier tente de contourner l'obligation légale de paiement en créant une société (dépourvue de toute ressource effective), pour des raisons fiscales, au moment de la vente afin d'immatriculer le navire. Dans une affaire jugée par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 17 juillet 2014<sup>888</sup>, le vendeur n'avait pas déchargé la société débitrice originaire de son obligation de paiement puisqu'il n'avait manifestement pas accepté une substitution de débiteur. Ainsi, cet arrêt s'est prononcé sur les répercussions préjudiciables pour le vendeur du fait du manquement de l'acquéreur à son obligation de paiement. Les juges du fond ont alors condamné ce dernier au paiement des sommes restant dues et à des dommages et intérêts au motif que le vendeur avait subi une perte considérable résultant des frais engagés pour répondre aux demandes spécifiques du client débiteur, des frais d'immobilisation d'une chaîne de production pendant des mois supplémentaires, des frais liés à la reprise de commercialisation du navire, des dépenses de gardiennage et notamment, du gain manqué correspondant à la perte de marge sur la vente du navire.

**432.** Enfin, l'acquéreur ne peut pas se prévaloir d'une clause de dédit, en principe véritable condition résolutoire potestative, dans la mesure où celui-ci renonce implicitement à l'acquisition du navire en payant au vendeur une partie du prix du navire.<sup>889</sup> En revanche, il est admis qu'une des parties puisse s'engager avec l'autre au moyen d'une faculté de dédit gratuite.<sup>890</sup>

---

<sup>887</sup> Articles L.521-1 à L.521-3 du Code de justice administrative.

<sup>888</sup> CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, *Chantier naval Couach c/ Sedes Holding*, 17 juillet 2014, n° 2014 / 350.

<sup>889</sup> Cass. Com. 30 octobre 2000, navire *À la volonté de Dieu*, DMF février 2001, p. 126, obs. Ph Delebecque : dans cette espèce, la promesse de vente du navire, fixant le terme et prévoyant qu'au-delà de ce terme, était certes considérée comme nulle et non avenue. Toutefois, la volonté des acquéreurs de se rétracter semblait douteuse dès lors qu'ils avaient procédé à des paiements. Cet agissement contredisait en quelque sorte la portée de cette faculté de dédit.

<sup>890</sup> Par exemple, en droit de la consommation, le délai de rétractation de 14 jours prévu en cas de démarchage constitue une clause de dédit légale et gratuite (art. L.222-7 et s. Code de la consommation) ; Cf. B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n°102.

## SECTION II : LE JEU DE LA PRESCRIPTION PAR L'ARTICLE 1648 DU CODE CIVIL

**433.** Les problèmes de garantie en matière de vices cachés ne relèvent pas seulement des obligations et responsabilités du constructeur naval mais aussi celles du vendeur.

En préambule, il est souhaitable d'examiner l'évolution du sort de l'article 1648 du Code civil en vue d'appréhender les problèmes épineux qu'il a suscité mais aussi en vue de comprendre sa portée. Certains auteurs qualifiaient la notion de *bref* délai dans l'action en garantie des vices cachés comme un des points les plus obscurs et les plus confus du droit de la vente.<sup>891</sup>

Créé pour moraliser les ventes d'esclaves et de bétail à l'époque romaine sous l'égide des édiles curules<sup>892</sup>, le régime procédural de la garantie des vices cachés fut repris dans le Code civil aux articles 1641 et suivants. La raison d'être de cette garantie est la protection de l'acquéreur contre la survenance des vices cachés, antérieurs à la vente qui rendent la chose impropre à l'usage auquel il était prévu. La recevabilité de cette action était soumise à son exercice dans un bref délai de sorte que la résolution de la vente ou la diminution du prix puissent être prononcés.<sup>893</sup>

**434.** Le bref délai de l'action en garantie des vices cachés a toujours fait l'objet d'un contentieux considérable si bien qu'il a fallu réformer ce point délicat du droit de la vente. Il s'agissait d'encadrer l'action de l'acquéreur du navire d'occasion (et du navire produit en série)<sup>894</sup> de sorte qu'il puisse bénéficier d'un délai de dénonciation, certes rapide, en un délai plus long de garantie. Cette réforme, alliée à l'évolution jurisprudentielle de la Cour de Cassation, a permis de limiter les effets négatifs du bref délai en envisageant de distinguer à la fois un délai de dénonciation et un délai de responsabilité du vendeur. Dès lors, un délai de deux ans fut institué, remplaçant définitivement le *bref* délai de l'article 1648 du Code civil : « *L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de deux ans à compter de la découverte du vice. Dans le cas prévu par l'article 1642-1, l'action doit être introduite, à peine de forclusion, dans l'année qui suit la date à laquelle le vendeur peut être déchargé des vices apparents.* »

**435.** La complexité du bref délai résidait dans son imprécision temporelle si bien qu'il fut toujours laissé à l'appréciation des juges : son point de départ tout comme sa durée ne sont pas délimités dans le temps mais la jurisprudence, tant bien que mal, s'est efforcée de les

---

<sup>891</sup> A. Bénabent, « Conformité et vices cachés dans la vente, l'éclaircie », *Dalloz 1994, chron.* p. 115.

<sup>892</sup> Les édiles curules (*aediles curulis*) furent des magistrats de la Rome antique dont la fonction initiale était liée à l'administration urbaine et plus particulièrement, leur rôle consistait à assurer la police des marchés publics. Ils constituèrent un ordre considérable dans la hiérarchie du *cursus honorum* qui représentait l'ensemble des Magistratures Publiques. Les édiles curules contribuèrent aux balbutiements de la garantie des vices cachés.

<sup>893</sup> Art. 1644 Code civil : Choix discrétionnaire de l'acquéreur entre l'action rédhibitoire et l'action estimatoire.

<sup>894</sup> Rappelons que l'action en garantie des vices cachés de l'acquéreur d'un navire produit en série suivra le régime du droit commun, identique à celui du navire d'occasion : Cass. Com., 13 octobre 1998, Société Marine Projets c/ Loquais, *DMF* 1999, p. 535, obs. M. Ndenté.

déterminer.<sup>895</sup> Or, le bref délai représentait un point crucial de l'action en garantie des vices cachés car la tardiveté de l'action constituait pour le vendeur une fin de non-recevoir lui permettant d'échapper à sa responsabilité.

Le manque de clarté, voire l'absence dans la définition *a priori* du bref délai maintenait *a fortiori* les parties au contrat dans une incertitude telle que leur sécurité juridique et rapports contractuels étaient discutables. Plus précisément, le vendeur pouvait voir sa responsabilité engagée très longtemps après la vente puisque le bref délai ne commence à courir qu'à compter de la découverte du vice par l'acquéreur. Également, vu que la détermination du bref délai est laissée à l'appréciation souveraine des juges, l'acquéreur ne dispose d'aucune certitude eu égard à la recevabilité de l'action qu'il envisage d'exercer. D'où la nécessité d'avoir réformé la notion du bref délai par l'Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005. À ce propos, les hauts magistrats ont eu le mérite de solliciter la modification de l'article 1648 du Code civil afin que soit précisé dans le temps le délai d'action pour agir.<sup>896</sup> Comme nous l'avons observé, les instances européennes ont pris conscience qu'il fallait établir un socle commun aux règles relatives à la protection des consommateurs. Dès lors, la directive du 25 mai 1999 relative à la vente et à la garantie des biens de consommation fut transposée en droit interne.<sup>897</sup>

**436.** Ainsi, il est préférable de retracer la situation antérieure du *bref* délai de l'article 1648 du Code civil pour mieux comprendre la portée de la réforme dont il a fait l'objet (Paragraphe 1). Comme il fut évoqué, l'action en référé aux fins de désignation d'un expert est une action préalable qui interrompt le bref délai. La découverte du vice caché est un problème de fait si bien que la procédure de référé-expertise peut être considérée comme point de départ, admise comme cause d'interruption. Toutefois, l'interruption du délai n'avait pas pour effet la mise en œuvre d'un nouveau bref délai mais celle de la prescription de droit commun. Le courant jurisprudentiel a procédé à l'effet intersusif du bref délai par la prescription de droit commun en vue de pallier aux difficultés auxquelles étaient confrontés les acquéreurs. L'interversion des délais d'action par la prescription de droit commun paraissait être une échappatoire opportune pour les acquéreurs soucieux de l'éventuelle irrecevabilité de leur action.

S'opérait alors le mécanisme de l'interversion consistant en la substitution du délai d'action par le délai de prescription de droit commun (Paragraphe 2). À cet égard, l'arrêt de la Cour de cassation du 21 octobre 1997 relatif à l'affaire du navire « Gewill » est une parfaite illustration de la complexité suscitée par l'interversion du bref délai de l'article 1648 du Code civil par la prescription de droit commun en matière maritime.

---

<sup>895</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, navire *Gewill*, *DMF* juin 1998, p. 603, obs. P. Bonassies; également en matière de construction navale : Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen*, *DMF* Mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies.

<sup>896</sup> Rapport de la Cour de cassation 2000, p.31.

<sup>897</sup> Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur, *JORF* 18 février 2005, *Dalloz* 2005, p. 555.

Paragraphe 1 : L'ancien régime de l'article 1648 du Code civil avant la réforme de 2005<sup>898</sup> :

**437.** À l'origine qualifié de délai préfix, le délai de l'article 1648 du Code civil n'était susceptible d'aucune cause d'interruption ni de suspension. Puis, à l'instar des délais de prescription de droit commun<sup>899</sup> et au regard du courant jurisprudentiel, il a pu faire notamment l'objet de cause d'interruption.

À ce titre, il est opportun de rappeler la distinction entre les délais de prescription *génériques* et les délais préfix ou de forclusion<sup>900</sup>. Les délais de prescription permettent l'extinction (ou l'acquisition) de droits du seul fait de l'écoulement du temps tandis que les délais préfix ont pour fonction d'exhorter le titulaire du droit à exercer l'action dans un délai limité, faute de quoi il perdra son droit à agir. En outre, les délais de prescription par opposition aux délais préfix ont toujours été susceptibles d'interruption et de suspension. Par ailleurs, les délais préfix, considérés comme étant d'ordre public, sont soulevés d'office par le juge alors que les délais de prescription sont soulevés par le débiteur (vendeur du navire). Néanmoins, le corpus doctrinal relevait une extrême confusion eu égard à la question de la distinction entre délais préfix et délais de prescription. Autrement dit, cette ambiguïté devenait une source d'antagonismes doctrinaux.<sup>901</sup>

**438.** Néanmoins, en vue d'atténuer la différence entre le caractère préfix du bref délai et la prescription extinctive, la jurisprudence avait admis que le délai préfix pouvait être suspendu lorsque le créancier était dans l'impossibilité d'agir, ou interrompu par une citation devant une juridiction incompétente en vertu de l'article 2241 du Code civil.<sup>902</sup> Dès lors, « *pour des considérations d'intérêt privé* », les hauts magistrats ont énoncé inopinément que le bref délai n'était plus d'ordre public, eût-il été qualifié de délai préfix, et ne pouvait être soulevé d'office par le juge ; il échappait pour ainsi dire à l'initiative du juge prévue à l'article 125 du Code de procédure civile<sup>903</sup>.

Ces considérations d'intérêt privé conduisirent également à admettre que le vendeur pouvait par écrit renoncer à se prévaloir du bref délai après la découverte du vice caché.

---

<sup>898</sup> Art. 3 de l'Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005.

<sup>899</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 586.

<sup>900</sup> Voir en ce sens, F. Rouvière, « La distinction des délais de prescription, butoir et de forclusion », *Petites affiches*, 31 juillet 2009, n° 52, p. 7 à 11.

<sup>901</sup> Voir en ce sens H., L. et J. Mazeaud, *Leçons de droit civil, tome II, 1<sup>er</sup> vol. : Montchrestien*, 9<sup>ème</sup> édition 1998, n° 1170 évoquant le bref délai de l'article 1648 du Code civil : « *Ici les motifs d'intérêt général qui commandent une action rapide, sont impérieux...Aucune considération ne saurait donc relever de la déchéance encourue* ».

Contra : Rodière, *Traité général de droit maritime, Le navire* : Dalloz 1980, n° 84 : selon le Doyen Rodière, la qualification de délai préfix est erronée en ce sens qu'il n'y a aucun texte qui l'indique expressément ; il soutient également qu'il s'agit d'une courte prescription, fondée sur une présomption de paiement.

<sup>902</sup> Voir en ce sens Cass. Civ. Ch.1<sup>ère</sup>, 4 novembre 1968 : *JCP G 1969, II*, 15814 bis ; Art. 2241 Code civil (anciens articles 2244 et 2246 modifiés par la Loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile) : « *La demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion. Il en est de même lorsqu'elle est portée devant une juridiction incompétente ou lorsque l'acte de saisine de la juridiction est annulé par l'effet d'un vice de procédure* ».

<sup>903</sup> Art. 125 CPC : « *Les fins de non-recevoir doivent être relevées d'office lorsqu'elles ont un caractère d'ordre public, notamment lorsqu'elles résultent de l'inobservation des délais dans lesquels doivent être exercées les voies de recours ou de l'absence d'ouverture d'une voie de recours.*

*Le juge peut relever d'office la fin de non-recevoir tirée du défaut d'intérêt, du défaut de qualité ou de la chose jugée. »*

Ainsi la jurisprudence a souscrit à cette idée en déclarant, à propos du bref délai de l'article 1648 du Code civil que : « *le vendeur ayant formellement reconnu l'existence du vice du navire, ne peut opposer à l'acheteur la tardiveté de sa demande en résolution intentée deux ans après la vente alors que des essais infructueux ont été tentés par lui dans l'intervalle...L' action principale ayant été déclarée recevable, l' action récursoire du vendeur contre le fabricant engagée dès l'assignation principale est également recevable* ». <sup>904</sup>

**439.** Antan, qualifié de délai préfix dans la mesure où il avait pour objet d'inciter l'acquéreur à agir avec célérité (A), les réformes lui attribuèrent le régime des délais de prescription (B) de droit commun afin que la Cour de cassation eût pu préciser sa nature en considérant que les causes d'interruption du bref délai n'avaient pas pour effet d'interrompre la prescription mais, par l'interversion, de laisser place à une prescription de droit commun.

#### **A.** Nature préfixe de l'ancien article 1648 du Code civil

**440.** La mise en œuvre du régime procédural de la garantie des vices cachés suppose que l'acquéreur soit tenu d'apporter la preuve de l'existence du vice caché, antérieur à la vente. Les vices cachés sont définis à l'article 1641 du Code civil comme « *des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus* ». En effet, le vendeur a l'obligation de garantir ces vices. Le bref délai a pour objet de permettre que l'état de la chose vendue ne soit pas modifié de sorte que l'origine du vice soit déterminée avec certitude <sup>905</sup>. L'on présume que la victime d'un dommage ne peut guère prétendre à sa réparation dès lors qu'il ne prend pas avec célérité les mesures nécessaires en ce sens. En effet, si ce dernier ne s'est pas manifesté aussitôt, ceci conduirait à conclure que le dommage ne revêtait aucun caractère de gravité. <sup>906</sup>

Il n'en demeure pas moins que ces conditions sont difficiles à apporter d'où la nécessité pour l'acquéreur de demander en référé la désignation d'un expert en vue de se prononcer sur l'existence d'un vice caché, antérieur à la cession du navire, vice empêchant tout usage conforme du navire. Ainsi la jurisprudence eut à trancher sur les liens entre action en référé et bref délai qui était d'un an avant la réforme de 2005.

**441.** La question cruciale était de savoir si la demande en référé en vue de la nomination d'un expert pouvait avoir un effet interruptif sur le bref délai. Auparavant, la jurisprudence se bornait à qualifier le bref délai de l'article 1648 du Code civil de délai préfix si bien que les juges refusaient de considérer l'action en référé comme une cause d'interruption. <sup>907</sup>

---

<sup>904</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité, n° 40 : CA Rennes, 30 juin 1981 : *Juris-Data* n° 1981-040628 ; en matière de construction navale voir CA Paris, 7<sup>ème</sup> Ch., 8 juin 1983 : *Juris-Data* n° 1983-027482 où il a été jugé que la reconnaissance de responsabilité constituait un acte interruptif de la prescription annale de la loi du 3 janvier 1967 (Art. L. 5113-5 du Code des transports).

<sup>905</sup> CA Paris, 25<sup>ème</sup> Ch., 26 mai 1977 : *Gaz. Pal.* 1978, 2, *somm.* p. 401 : « *La brièveté du délai de l'introduction de l' action en résolution est principalement imposée en vue de la conservation des preuves* ».

<sup>906</sup> À ce propos, le bref délai institué à l'article L. 5113-5 du Code des transports (ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967) s'applique aux vices apparents ayant fait l'objet de réserves lors de la recette du navire.

<sup>907</sup> CA Paris, 6 septembre 1994, *Dalloz* 1994, *IR.* p. 246 : « *Ce délai est un délai de forclusion édicté afin d'éviter la multiplication des procédures et donc insusceptible d'être interrompu* ».

Autrement dit, l'action en référé n'avait aucune incidence sur la détermination du bref délai ; l'acquéreur devait agir au fond rapidement dès la connaissance du vice affectant la chose vendue (navire).

**442.** Néanmoins, la prise en compte de la diligence de l'acquéreur a permis d'atténuer la rigueur instaurée par la jurisprudence. Au regard du comportement de l'acquéreur de bonne foi, l'on pouvait qu'assouplir cette rectitude jurisprudentielle eu égard à la nature préfix du bref délai.

Dans un premier temps, la sévérité de la jurisprudence connaissait une limite : les juges commencèrent à admettre que la détermination du point de départ du bref délai pouvait être fixé dès le dépôt du rapport d'expertise. En effet, le bref délai commençait à courir non pas à compter du jour de la cession du navire mais à compter du jour où l'acheteur avait eu connaissance des désordres qui affectait le navire le rendant impropre à la navigation. Par ailleurs, la jurisprudence s'est également montrée plus laxiste en approuvant l'effet suspensif de la négociation. De ce fait, l'existence de pourparlers ou de négociations, permettait d'accroître le délai d'action en garantie des vices cachés. En ce sens, la Cour de cassation adhéra à la position des juges du fond : ces derniers avaient estimé que l'action en résolution intentée au regard de l'article 1648 du Code civil n'était pas tardive dans la mesure où le temps écoulé pour saisir le tribunal était justifié par des pourparlers engagés par les parties en vue d'un règlement amiable.<sup>908</sup> Toutefois, l'effet suspensif des négociations a ses limites et il ne serait pas envisageable par exemple d'interrompre le bref délai en cas de pourparlers restés sans suite.<sup>909</sup> En somme, pour éluder toutes difficultés, le créancier qui risque de se voir opposer le bref délai a le plus grand intérêt, en cas de pourparlers transactionnels, à obtenir de son débiteur l'engagement écrit de suspendre le bref délai pendant toute la phase de négociations.

Pour inciter au recours aux règlements amiables, la loi du 17 juin 2008 a consacré l'effet suspensif de la négociation en stipulant à l'article 2238 du Code civil que : « *La prescription est suspendue à compter du jour où, après la survenance d'un litige, les parties conviennent de recourir à la médiation ou à la conciliation ou, à défaut d'accord écrit, à compter du jour de la première réunion de médiation ou de conciliation...* ». Cependant, « *le délai de prescription recommence à courir, pour une durée qui ne peut être inférieure à six mois, à compter de la date à laquelle soit l'une des parties ou les deux, soit le médiateur ou le conciliateur déclarent que la médiation ou la conciliation est terminée* ».

**443.** Nonobstant ces moyens permettant de reporter ou d'allonger le bref délai pour les acquéreurs ayant fait preuve de bonne foi et de diligence, le principe restait le refus de toute cause d'interruption de ce délai au motif qu'il demeurait un délai préfix. Sa remise en cause ne s'est alors opérée qu'à l'occasion de la réforme du droit de la prescription organisée par la Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation.<sup>910</sup> D'ailleurs, soulignons que cette souplesse relative à la rigueur accordée aux délais préfix s'est également manifestée en matière de construction navale.

<sup>908</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 16 juillet 1987: *Bull. Civ* 1987, I, n° 230; *RTD com.* 1988, p. 489, obs. J. Hémar et B. Bouloc.

<sup>909</sup> CA Rouen, 1<sup>er</sup> mars, 1990 : *Gaz. Pal.* 1991, I, *somm.* p. 239.

<sup>910</sup> Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, Journal officiel 6 juillet 1985.

Plus précisément, il a été admis qu'une production de la créance de dommages au passif de la liquidation des biens du constructeur pouvait être une cause d'interruption du bref délai de l'ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967 (article L. 5113-5 du Code des transports). Ainsi, la Cour de cassation du 28 juin 1988 affirmait qu'« *en cas de redressement judiciaire ou de liquidation des biens du chantier constructeur, la production, à titre provisionnel et dans les jours qui ont suivi l'avarie, constitue pour l'armateur une demande en justice tendant à faire reconnaître son droit et qui a donc interrompu la prescription de sorte qu'il n'était pas nécessaire que l'armateur réassigne dans le délai d'un an suivant le rapport d'expertise.* »<sup>911</sup>

## B. Portée des différentes réformes sur les interruptions de la prescription <sup>912</sup>

**444.** Les incertitudes sur le point de départ du bref délai ont suscité de multiples controverses judiciaires dont les acquéreurs auraient pu éluder les tracasseries en assignant au fond leur vendeur dès la survenance de l'avarie ou de l'incident. Jusqu'à la promulgation de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, il était de tradition qu'« *une instance en référé ne mettait pas fin au délai dans lequel l'acheteur doit agir, soit par voie principale, soit par voie reconventionnelle* »<sup>913</sup>. Cependant, rappelons que depuis la promulgation de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, l'ancien article 2244 (devenu 2241) du Code civil a conforté les plaideurs négligents en disposant qu'une citation en justice, même en référé, interrompait la prescription ainsi que les délais pour agir.

**445.** Ainsi, dans un premier temps, l'ancien article 2244 du Code civil reconnut l'action en référé comme cause d'interruption du bref délai puis permit de surcroît l'interruption des délais pour agir, délais considérés *a priori* comme des délais préfix insusceptibles d'interruption ou de suspension. Ce faisant, cette réforme législative a contribué à estomper la distinction entre délai de prescription et délai préfix puisque certains d'entre eux pouvaient faire l'objet d'interruption. Cette modification du droit de la prescription a eu par conséquent un impact considérable sur le régime du bref délai de l'action en garantie. Comme déjà évoqué, en raison de la nature préfixe du délai de l'article 1648, le courant jurisprudentiel se refusait à admettre les actions référé-expertise comme causes d'interruption du délai.

**446.** Prenant acte du remaniement de l'ancien article 2244 du Code civil, la Cour de cassation jugea désormais que l'action en référé était une cause d'interruption valable. Dès lors, les hauts magistrats se mirent à casser, sur le fondement de cet article, les décisions d'appel écartant l'action en référé comme cause d'interruption du délai de l'action en garantie des vices cachés.<sup>914</sup> Toutefois, conformément au droit commun de la prescription,

---

<sup>911</sup> E. Robine « Construction navale : le délai d'exercice du recours pour vice caché est interrompu par la seule production de créance de dommages au passif de la liquidation des biens du constructeur », Cass. Com. 28 juin 1988, *DMF* avril 1990, p. 241 ; *Bull. Civ. IV*, n° 218. Dans le même sens : Cass. Com. 28 juin 1994, *Bull. Civ. IV*, n° 240 ; cf. articles L. 622-21 à L. 622-24 du Code de Commerce.

<sup>912</sup> N. Fricero, « Le nouveau régime de la prescription et la procédure civile (Loi n° 2008-651 du 17 juin 2008) », Colloque à la Cour de cassation du 11 mai 2009.

<sup>913</sup> CA Nancy, 11 octobre 1973, *Daloz 1973, jurispr.* p. 728.

<sup>914</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 novembre 1995, *Daloz 1996, IR P. 28* : « Une citation en justice, même en référé, interrompt le bref délai pour agir en garantie des vices rédhibitoires. » Cassation de la décision d'appel pour violation de l'ancien article 2244 du Code civil, ayant retenu que l'assignation aux fins d'expertise ne pouvait pas interrompre le bref délai de l'article 1648 du Code civil.

l'interruption avait pour conséquence la mise en œuvre d'un nouveau délai identique à celui qui fut interrompu : l'action en référé provoque l'ouverture d'un nouveau bref délai à compter de l'ordonnance de désignation de l'expert.<sup>915</sup> Pour ainsi dire, les acquéreurs avaient intérêt à assigner au fond leur vendeur ou fabricant dans l'année suivant l'ordonnance en désignation d'expert.

**447.** Mais, par un arrêt du 21 octobre 1997<sup>916</sup>, la juridiction suprême précisa de manière opportune le régime du bref délai de l'article 1648 du Code civil, en l'occurrence les effets de son interruption. La Cour de cassation estima que l'action en référé, cause d'interruption du délai de l'action en garantie des vices cachés, avait pour effet la mise œuvre non pas d'un nouveau bref délai mais l'ouverture de la prescription de droit commun. L'action en référé-expertise ne provoquait pas une interruption de la prescription mais une interversion des prescriptions. Autrement dit, s'opérait la substitution du bref délai par la prescription de droit commun.

**448.** Cependant, en 2008, la réforme de la prescription en matière civile<sup>917</sup> a supprimé le mécanisme de l'interversion. Dès lors, l'article 2231 énonce que : « *L'interruption efface le délai de prescription acquis. Elle fait courir un nouveau délai de même durée que l'ancien.* » Également, l'ancien article 2244 du Code civil, amendé, a été repris à l'article 2241 du Code civil.

Quoiqu'il en soit, il convient d'analyser l'interversion pour mieux appréhender la pertinence de ce processus au regard de l'effet interruptif du délai de l'action en garantie des vices cachés en matière maritime.

Paragraphe 2 : L'action en référé comme cause d'interruption de la prescription

**449.** Avant sa suppression par la réforme du 17 juin 2008, l'interversion était limitée à certains cas bien définis. Son mécanisme (A) était spécifiquement applicable aux prescriptions dites « présomptives » et en matière de novation. Sa mise en œuvre s'est également opérée en matière maritime pour ensuite susciter un débat considérable dans l'affaire du navire *Gewill* (B).

#### A. Mécanisme de l'interversion

**450.** Avant la réforme du 17 juin 2008, il pouvait arriver que l'interruption s'accompagnât d'une interversion. Ce processus consistait en la substitution de la prescription initiale par une prescription d'une nature différente, généralement une prescription de droit commun. L'interversion pouvait s'opérer par une reconnaissance écrite et chiffrée de la dette, conforme aux exigences de l'ancien article 2274 du Code civil ou, résulter de la novation<sup>918</sup> d'une obligation primitive.

---

<sup>915</sup> Cass. Com., 28 mai 1991, n° 89-15.846, *Sté SEPATIM c/ Sté Normed* : *Bull. Civ. 1991, IV*, n° 184 : notons que la Cour de Cassation avait statué dans le même esprit que les dispositions actuelles de l'article 2231 du Code civil bien avant la réforme de 2008.

<sup>916</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, navire *Gewill*, *Sté SOMAF c/ MM. Beauwarlet et Audebert* : *DMF* juin 1998, p. 603, obs. P. Bonassies.

<sup>917</sup> Loi n° 2008-561 du 17 juin 2008, *Journal officiel* du 18 juin 2008 ; S. Amrani-Mekki, « Liberté, simplicité, efficacité, la nouvelle devise de la prescription », *JCP G 2008, I*, 160, 67.

<sup>918</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 561.

**451.** À l'origine, le processus de l'interversion était opportun dès lors qu'il y avait novation des obligations. En outre, le régime des interventions de prescriptions fut limité aux seules prescriptions des anciens articles 2271 et suivants du Code civil. Il s'agissait de prescriptions courtes s'appliquant sur des dettes relativement acquittées rapidement. Ces prescriptions qualifiées de « présomptives » reposaient sur une présomption de paiement de la part du débiteur. L'on présumait que si le créancier n'agissait pas ou omettait d'agir, c'est qu'il eut été payé. Selon la doctrine, il existait à son encontre une présomption légale de paiement.<sup>919</sup> Si cette présomption était purgée par l'accomplissement de certains actes<sup>920</sup>, alors cette prescription présomptive n'avait plus lieu d'être et était donc substituée par la prescription de droit commun.<sup>921</sup>

**452.** Dans la même lignée, s'agissant de l'affaire du navire *Gewill*, la jurisprudence<sup>922</sup> a d'une certaine façon assimilé le bref délai de l'article 1648 aux délais présomptifs. À la différence de ces délais spéciaux, l'article 1648 du Code civil ne reposait pas sur une présomption de paiement mais sur « *une présomption de bon état, sur une présomption de l'exécution par le vendeur d'une obligation de délivrer un bien (navire) exempt de tout vice caché.* »<sup>923</sup> Cette présomption tombe dès lors que l'acquéreur (vendeur intermédiaire dans les faits de l'espèce) par la demande en référé aux fins d'expertise signale au vendeur initial les défauts du navire. À ce stade de la déchéance de cette présomption de « bon état », le bref délai n'avait plus lieu d'être et devait ainsi être remplacé par la prescription de droit commun puisque d'une certaine manière il a rempli sa fonction principale, *i.e.* prévenir le vendeur de l'existence du vice. Attendu que les impératifs de célérité ont été assurés par l'attitude de l'acquéreur en informant le vendeur, la prescription de droit commun a légitimement repris le *flambeau*. En fin de compte, l'action en garantie des vices cachés est caractérisée par la gestion d'un délai de dénonciation rapide et la mise en œuvre au fond d'une action en garantie qui n'obéit pas aux mêmes impératifs de rapidité.

À ce propos, l'auteur A. Hervio-Lelong a avancé une observation pertinente : « *Au-delà de la nature nouvelle du bref délai de l'article 1648, se pose la question d'une distinction entre l'existence d'un délai extinctif de l'action et d'un délai extinctif de la garantie, d'une nouvelle articulation entre un délai procédural et d'un délai concernant l'action en garantie.* »<sup>924</sup> Certainement, cette profonde évolution du bref délai de l'action en garantie a contribué en premier lieu à la réforme de 2005 puis ensuite à la loi du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile mais aussi surtout en matière commerciale puisque les prescriptions de droit commun intéressent également la matière maritime.

---

<sup>919</sup> Rodière, *Traité général de droit maritime, Le navire* : Dalloz 1980, n° 84

<sup>920</sup> Actes énumérés à l'ancien article 2274, alinéa 2 du Code civil : reconnaissances de dette écrite, chiffrée et signée, ou encore citation en justice non périmée.

<sup>921</sup> M. Bruschi « Bref délai pour agir en garantie des vices cachés : la Cour de cassation donne du temps au temps », Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, navire *Gewill*.

<sup>922</sup> *Ibidem*

<sup>923</sup> *Ibidem*

<sup>924</sup> A. Hervio-Lelong, « Le bref délai de l'article 1648 : chronique d'une mort annoncée », *Recueil Dalloz* 2002, p. 2069

**B.** L'affaire du navire *Gewill* : Application de l'effet interservif des délais de prescription en matière maritime

**453.** Cet arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation rendu le 21 octobre 1997 a fait réagir le corpus doctrinal de manière pertinente<sup>925</sup> en ce sens qu'il a bouleversé non seulement le régime des actions en garantie des vices cachés mais aussi celui des délais « présumptifs » et des délais « préfix ». À cet égard, l'auteur M. Bruschi a qualifié l'arrêt de « *nouvel avatar de la construction empirique et passablement désordonnée du régime des délais extinctifs* ». <sup>926</sup>

Le caractère inédit de cet arrêt réside notamment dans le fait que l'interversion profitait au délai d'action en garantie de l'article 1648 du Code civil qui non seulement ne reposait pas sur une présomption de paiement mais aussi qui ne jouissait pas d'une novation de la créance garantie. Par la novation de créance, l'obligation nouvelle a pour objet d'éteindre l'obligation primitive. Par conséquent, la prescription de l'obligation nouvelle remplace celle de l'obligation initiale<sup>927</sup>. Mais la pertinence de cet arrêt était aussi de permettre à des délais spéciaux – non ceux visés aux anciens articles 2272 et suivant du Code civil- de profiter d'une interversion sans exiger une novation de dette. Autrement dit, certains délais pour agir de courte durée, ne revêtant pas un caractère d'ordre public, pouvaient bénéficier de l'effet interservif par suite d'une citation en référé, tel que l'ancien article 8 de la loi 1967 (devenu article L. 5113-5 du Code des transports) relatif au délai d'action en matière de contrats de vente à livrer (navires à construire)<sup>928</sup>.

**454.** L'affaire du navire *Gewill*, certes complexe, paraît pertinent dès lors que la haute juridiction a su articuler le régime de la prescription de droit commun avec la nature, *a priori*, préfix du bref délai de l'article 1648 du Code civil, par l'effet interservif. En d'autres termes, cet arrêt est une parfaite illustration de la complexité résultant de l'interversion du bref délai de l'article 1648 (un an avant la réforme de 2005) et de la prescription de droit commun (10 ans avant la Loi du 17 juin 2008).

Le vendeur (société venderesse) d'un navire fut assigné par l'acquéreur, lui-même assigné par le sous-acquéreur, dans un premier temps en référé-expertise 17 mois après la cession du navire puis au fond en résolution du contrat trois ans après sa conclusion. Le vendeur initial, demandeur au pourvoi, souleva l'irrecevabilité de l'action au fond exercée par le vendeur intermédiaire, plus de 19 mois après l'ordonnance de référé, car tardive.

---

<sup>925</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, navire *Gewill*, *Sté SOMAF c/ MM. Beauvarlet et Audebert* : DMF juin 1998, p. 603, obs. P. Bonassies; *JCP E 1998*, n° 563, note L. Leveur. Dans le même sens, en matière de construction navale concernant le bref délai de l'ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967 (art. L. 5113-5 Code des transports) : Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen*, *A. GALLO c/ DE SANTIS*, DMF mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies.

<sup>926</sup> M. Bruschi « Bref délai pour agir en garantie des vices cachés : la Cour de cassation donne du temps », Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, *Recueil Dalloz 1998*, p. 409.

<sup>927</sup> Voir le principe de l'interversion fondée sur la novation en matière de responsabilité du transporteur : P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 1186

<sup>928</sup> Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen*, *A. GALLO c/ DE SANTIS*, DMF mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies ; voir également CAMP, Sent. Arb. n° 980 du 14 mai 1998, DMF 1998 p. 934 : pour la Chambre arbitrale, l'arrêt *Gewill* doit être étendue à la garantie du constructeur de navires, en ce sens que l'expertise ordonnée efface le fondement même de la courte prescription, *i.e.* la sauvegarde des preuves de l'existence des vices.

Le vendeur initial reprochait aux juges du fond<sup>929</sup> d'avoir approuvé l'action en résolution de la vente exercée plus d'un an et demi après l'ordonnance alors que, selon le pourvoi, un nouveau bref délai avait commencé à courir dès la nomination de l'expert. Autrement dit, le vendeur initial (société venderesse) a formé un pourvoi aux termes duquel il soutenait que l'effet interruptif de la prescription par une assignation en référé aux fins d'expertise, entraînait nécessairement, à compter de l'ordonnance en désignation d'un expert, un nouveau délai égal à celui interrompu, à moins qu'il ne soit justifié une cause particulière d'interversion.

**455.** Néanmoins, selon l'analyse des juges du fond, le bref délai de l'article 1648 du Code civil avait été respecté et que c'était la prescription de droit commun qui commençait à courir à compter de l'ordonnance de référé. Pour ainsi dire, l'action en référé exercée dans le bref délai opère une interversion des prescriptions. Approuvant la décision des juges du fond, la Cour de cassation rejeta le pourvoi et affirma en termes incisifs :

*« Mais attendu qu'ayant constaté qu'en assignant la société Somaf en référé le 7 août 1991, M. X... avait agi dans le bref délai édicté par l'article 1648 du Code civil, la cour d'appel en a justement déduit que ce texte, auquel il avait été satisfait, n'avait plus lieu désormais de trouver application et que c'était la prescription de droit commun qui avait commencé à courir à compter de l'ordonnance de référé. »*

En somme, dès lors que, dans le bref délai de l'article 1648 du Code civil, l'acquéreur (vendeur intermédiaire) avait invoqué la garantie des vices cachés et avait assigné le vendeur initial en référé pour voir ordonner une expertise, les exigences du texte ont été manifestement respectées. Par conséquent, c'est la prescription de droit commun qui court à compter de l'ordonnance de référé. En effet, faute pour le bref délai d'avoir encore une raison d'être au moment du dépôt du rapport d'expertise, c'était la prescription de droit commun, dix ans en matière commerciale (désormais cinq ans depuis la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008) qui devait s'appliquer.<sup>930</sup> L'action en référé suffisait à remplir l'exigence du bref délai si bien que l'acquéreur disposait de la prescription de droit commun pour exercer l'action au fond.

Au surplus, un des points percutants de l'arrêt réside dans la disparition du bénéfice d'un délai extinctif rapide au profit du vendeur qui désormais se trouve exposé beaucoup plus longtemps que prévu à devoir sa garantie dans le cadre de ce recours en cascade. Enfin, en décidant d'appliquer le régime très formaliste de l'interversion légale au bref délai à la suite d'une interruption par citation en référé, l'arrêt est d'autant plus notable que l'ancien article 2274 du Code civil faisait particulièrement l'objet d'une interprétation stricte.<sup>931</sup>

**456.** En l'état, la réforme du 17 juin 2008 a supprimé l'interversion dès lors que son mécanisme paraissait source de complexité et de ralentissement en vue de l'acquisition de la

---

<sup>929</sup> CA Pointre-à-Pitre 12 juin 1995, arrêt confirmé par Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, navire *Gewill*, n° 95-19.755, *Bulletin 1997, I*, n° 292 p. 196.

<sup>930</sup> Art. L. 110-4 Code de commerce ; en outre rappelons que la durée de la prescription de droit commun en matière civile a été ramenée également à cinq ans (cf. Art. 2224 du Code civil).

<sup>931</sup> L'application stricte de l'effet interservif était limitée aux seules prescriptions visées aux anciens articles 2271 à 2273 du Code civil (exemples de délais présomptifs : Prescription de six mois des actions des maîtres et instituteurs pour les leçons données ou concernant les hôteliers ou traiteurs à raison de la fourniture du logement ou de la nourriture ; Prescription de deux ans de l'action des médecins, chirurgiens ou pharmaciens pour leurs visites, opérations et médicaments...).

prescription.<sup>932</sup> Désormais, l'article 2231 du Code civil condamne formellement l'interversion en posant que l'interruption fait courir « un *nouveau délai de même durée que l'ancien* ». L'interversion des prescriptions présomptives des anciens articles 2271 à 2273 a également disparu. Dorénavant, l'article 2231 du Code civil ne pourra pas reconduire l'interversion au profit de l'acquéreur qui assigne son vendeur en référé à des fins d'expertise dans le délai prévu à l'article 1648, alinéa 1er, du Code civil. Cependant, la réforme législative de 2008 accorde une suspension jusqu'à six mois après le dépôt du rapport d'expertise ; reprend alors un délai de deux ans institués par la réforme de 2005 qui semble assez suffisant pour assigner au fond.<sup>933</sup>

**457.** Cela étant, dans un important arrêt rendu le 28 mars 2018<sup>934</sup>, la haute juridiction s'est récemment prononcée sur le mécanisme de l'interversion de l'interruption de la prescription, en la matière, dans le cadre de l'action en réparation des dommages nés de l'accident de navigation (collision maritime), communément appelée l'action d'abordage. L'article L. 5131-6, alinéa 1 du Code des transports<sup>935</sup> dispose que : « *l'action en réparation des dommages se prescrit par deux ans à partir de l'événement* ». En effet, la date de l'abordage marque le point de départ de l'action en réparation, dès lors toutes les demandes d'indemnisation, trouvant leur source dans cet événement, doivent être formées dans ce délai de prescription biennale.

Dans cet arrêt, la Cour suprême a approuvé le raisonnement des juges du fond de Montpellier suivant lequel les provisions versées à la victime par l'assureur, valant reconnaissance de la responsabilité de son assuré (article 2240 du Code civil) ont interrompu le délai de l'action d'abordage de deux ans. Une interversion fut opérée, en premier lieu par les juges du fond, faisant courir un délai de dix ans, applicable aux dommages corporels au regard de l'article 2226 du Code civil. Or, selon la Cour, ce délai de prescription spécial n'était pas approprié pour le substituer au délai de l'action d'abordage. En effet, la Cour a estimé que l'interruption de la prescription faisait courir le délai de prescription de droit commun de trente ans<sup>936</sup>, qui fut ramené à cinq ans depuis l'entrée en vigueur de la loi du 17 juin 2008. Plus précisément, l'article 2224 du Code civil énonce que les actions personnelles ou mobilières se prescrivent désormais par cinq ans. Ainsi, la prescription de l'action en réparation exercée par la victime était acquise du fait que le point de départ de départ fut fixé à compter du jour de l'entrée en vigueur de la loi du 17 juin 2008. Le pourvoi de la victime fut alors rejeté.

**458.** En conclusion, l'ordonnance du 17 février 2005 a modifié de façon significative les dispositions de l'article 1648 Code civil en supprimant son *bref délai* qui fut remplacé par un délai de deux ans. Certes, la réforme de 2005 a une portée générale en tant qu'elle concerne

---

<sup>932</sup> J.-J. Taigne, *jcl Civil Code*, Art. 2240 à Art. 2246, Fasc. unique : Prescription : Interruption de la prescription, n° 189.

<sup>933</sup> Art. 2239 du Code civil.

<sup>934</sup> J.-P. Rémy, I<sup>ère</sup> partie des actes de la XXV<sup>ème</sup> Journée RIPERT, « Abordage et prescription de la Cour de cassation, *DMF* septembre 2018, p. 692 ; Cass. Com. 28 mars 2018, n° 16-24506, *DMF* mai 2018, p. 399, G. Piette.

<sup>935</sup> Ancien article 7 de la Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer.

<sup>936</sup> Ancien article 2262 du Code civil avant réforme de 2008.

tout le droit de la vente, mais régit notamment les ventes de navires d'occasion et ceux produits en série.<sup>937</sup> Cette ordonnance, prise en application de la loi du 9 décembre 2004 sur la simplification du droit, avait introduit en droit interne les dispositions de la directive du Parlement et du Conseil du 25 mai 1999 relative à certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation. Le texte s'applique à la vente de biens corporels et donc à la vente de navires. Toutefois, il a vocation à régir les contrats de vente liant des consommateurs (personnes agissant à des fins qui ne rentrent pas dans le cadre d'une activité commerciale ou professionnelle). Il s'applique en effet aux ventes de navire de plaisance à des particuliers comme en disposent les articles L. 217 et suivants du Code de la consommation. En revanche, la réforme vise également les contrats de construction dans la mesure où les contrats de vente sont assimilés à des « contrats de fourniture de biens meubles à fabriquer ou à construire ».

**459.** Manifestement, le nouveau texte a eu le mérite de faire disparaître du droit interne la notion de bref délai dont la maîtrise de la durée relevait de l'appréciation des juges du fond, auxquels la Cour de cassation avait toujours reconnu le pouvoir souverain en la matière. Pour autant, les problématiques ne semblent pas radicalement résolues : auparavant, l'acquéreur tentait de placer son action sur le terrain de l'obligation de délivrance, et ce dans le but d'échapper à l'application du bref délai. À présent, si ce dernier agit dans le nouveau délai de deux ans, il fera volontiers valoir la garantie des vices cachés et non plus la violation de l'obligation de conformité qui, en principe, doit être invoquée dans un délai raisonnable. Force est de constater que l'acquéreur disposera toujours d'un concours d'actions privant son débiteur de l'acquisition de la prescription. À cet égard, le Professeur Bonassies évoquait sa totale approbation eu égard au remaniement de l'article 1648 du Code civil mais observait qu'une profonde réforme serait peut-être nécessaire pour régler définitivement la question du délai pour agir : « À la vérité, la théorie du bref délai ou, plus largement la théorie du vice caché avait seulement donné à certains l'occasion de faire montre de leur puissance d'analyse et de leur extrême subtilité. »<sup>938</sup> En somme, la réforme ne pourra pas pallier à toutes les difficultés, comme celle de savoir si le délai de deux ans demeure un délai de prescription ou un délai préfix, ou celle du « chevauchement »<sup>939</sup> des actions de l'acquéreur qui bénéficiera aussi bien de l'action en garantie que de l'action en conformité », sans oublier la problématique relative à l'interprétation de la « découverte du vice ».

---

<sup>937</sup> Cass. Com., 13 octobre 1998, Société Marine Projets c/ Loquais, *DMF* 1999, p.535, obs. M. Ndendé.

<sup>938</sup> P. Bonassies, « Nouveaux aspects du droit de la prescription maritime », *DMF* septembre 2005, p. 677.

<sup>939</sup> F. Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, *Contrats civils et commerciaux*, 11<sup>ème</sup> édition, 2019, n° 320 et s.



## TITRE II : INTERVENTION DES TIERS DANS LA VENTE DU NAVIRE

**460.** Au demeurant, plusieurs agents économiques participent à la construction du navire qui sollicite un savoir-faire spécifique et des compétences techniques. Dans la pratique, le constructeur s'adresse à d'autres prestataires ou preneurs d'ordres dans le cadre d'une sous-traitance spécialisée pour les travaux qu'il s'abstient de réaliser en raison de sa méconnaissance technique ou de son besoin de rentabilité. Aussi, le chantier de construction sera amené à commander des équipements, biens et prestations à des fournisseurs et sous-traitants.

Au surplus, les acquéreurs interviendront dans un cadre procédural très complexe où il s'agira de rechercher la responsabilité du chantier naval (débiteur) et de ces intervenants (débiteurs substitués). Plus précisément, les ventes successives susciteront des recours en cascade dans lesquels les acquéreurs lésés exerceront les actions en garantie des vices cachés ou pour défaut de conformité. L'enjeu sera ainsi de déterminer la nature de l'action pour conforter le bien-fondé de l'exercice du recours.

**461.** Or, par application du nouvel article 1199 relatif au principe de l'effet relatif des contrats, le contrat de construction navale oblige uniquement les deux parties, le constructeur et l'armateur. Il n'en demeure pas moins que ce contrat fait intervenir une multitude d'intervenants en ce sens que le chantier naval doit s'adresser à des fournisseurs, des sous-traitants en vue de réaliser certains travaux très spécifiques : fabrications et autres prestations.

À ce stade, la prescription de l'article L. 110-4, en son alinéa II (2. et 3.) du Code de commerce eu égard aux actions en paiement et les dispositions de la loi sur la sous-traitance prendront toute leur dimension. Ainsi, le chantier naval, en tant qu'ensemblier devra répondre des obligations si bien que les recours en garantie pourront survenir bien après la recette du navire. Comme il a été souligné précédemment, L'alinéa I de l'article L.110-4 du Code de commerce édicte que le délai de la prescription extinctive, fixée à cinq ans, trouve son application en matière commerciale suite à la loi du 17 juin 2008 : « *Les obligations nées à l'occasion de leur commerce entre commerçants ou entre commerçants et non-commerçants se prescrivent par cinq ans si elles ne sont pas soumises à des prescriptions spéciales plus courtes* ». Dès lors, qu'en est-il des actions en paiement exercées par les fournisseurs ou sous-traitants à l'encontre des débiteurs, dont les dispositions majeures se trouvent à l'alinéa II. 2° et 3° de l'article L.110-4 du Code de commerce ?<sup>940</sup>

**462.** En outre, concernant les recours contre les tiers, les vendeurs intermédiaires et sous-acquéreurs du navire sont amenés à exercer des actions directes en responsabilité à l'encontre

---

<sup>940</sup> Alinéa 2 de l'article L. 110-4 Code de commerce :

2° : « *Pour fourniture de matériaux et autres choses nécessaires aux constructions, équipements et avitaillements du navire, un an après ces fournitures faites* ;

3° : « *Pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages.* »

des chantiers constructeurs, fabricants, réparateurs navals pour manquement aux obligations de conformité et de garantie des vices cachés. À ce propos, il s'agira de savoir sur quel terrain l'action en responsabilité devra être placée et sur quel fondement de prescription cette action pourra être exercée en bonne et due forme de sorte qu'elle soit recevable (**Chapitre I**).

**463.** Par ailleurs, la mise en œuvre du droit de l'Union européenne au moyen du Règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000, dit règlement « Bruxelles I »<sup>941</sup> pouvait remettre en cause le droit international privé des États membres en vue d'harmoniser la sécurité juridique dans le marché intérieur. Au-delà des règles matérielles du droit international privé des États membres, la Cour de justice de l'Union européenne est tenue d'assurer aux opérateurs économiques des solutions effectives s'inscrivant dans une politique de construction d'un véritable droit international privé uniforme. En tout état de cause, le règlement des litiges est certes prévu par des clauses attributives de compétence juridictionnelle, toutefois les clauses compromissoires, fréquemment insérées dans les contrats de construction navale et les contrats de vente de navires internationaux, demeurent la panacée de l'arbitrage maritime (**Chapitre II**), d'autant plus, que la vente du navire suscite une résonance considérable en droit international privé.

## CHAPITRE PREMIER : RECOURS DES TIERS ET CONTRE LES TIERS DANS LES VENTES SUCCESSIVES

**464.** Ainsi une multitude de contrats se créent et complètent le contrat de construction concernant un gros navire armé au commerce, à la pêche ou à la grande plaisance. Le constructeur agit comme un ensemblier (**SECTION 1**).

Suite à sa construction et à sa livraison, le navire pourra faire l'objet de ventes successives. D'une part, un ou plusieurs sous-acquéreurs peuvent endurer un préjudice causé par la mauvaise exécution du contrat de construction (**SECTION 2**). D'autre part, un ou plusieurs vendeurs ou entrepreneurs engagent leur responsabilité en raison de cette mauvaise exécution. Dès lors, une pluralité de recours, dont les solutions diffèrent selon que le contrat de construction est au forfait ou à l'économie, s'exercent. Il est opportun de souligner que les solutions du contrat à l'économie (contrat rarissime car la pratique montre que la notion est tombée en désuétude) sont transposables au contrat de réparation navale ayant la même nature que celle du contrat de louage ouvrage ou contrat d'entreprise au sens des articles

---

<sup>941</sup> Depuis le 10 janvier 2015 est entré en vigueur le nouveau Règlement n° 1215/2015 (UE) dit « Bruxelles I bis ». Il fut adopté le 12 décembre 2012 par le Parlement et le Conseil européen. Cette refonte du règlement « Bruxelles I » a pour objectif de simplifier et d'accélérer la libre circulation des décisions de justice en matière civile et commerciale au sein de l'Union européenne ainsi que de faciliter les règles en matière de compétence judiciaire. Le nouvel apport concerne la suppression de la procédure d'exéquatur des décisions judiciaires rendues dans les États membres. À l'instar du Règlement « Bruxelles I », ce nouveau règlement n'est pas applicable à l'arbitrage.

1710 et 1787 du Code civil.<sup>942</sup>

Au surplus, il sera opportun d'évoquer l'application du Règlement n° 44/2001<sup>943</sup> du Conseil du 22 décembre 2000, dit Bruxelles I, en matière de ventes successives par la Cour de Justice des Communautés Européennes, reconnaissant la qualification délictuelle de l'action directe (**SECTION 3**).

## SECTION 1 : LE CHANTIER NAVAL EN TANT QU'ENSEMBLIER

**465.** Ainsi, en vue d'analyser les actions récursoires dans les ventes successives, il convient d'évoquer les recours ou appels en garantie exercés par le chantier constructeur à l'encontre de ses preneurs d'ordres au regard de l'article L. 5113-5 du Code des transports (Paragraphe 1) pour ensuite évoquer l'action en paiement de l'article L.110-4, alinéa II (2° et 3°), applicable aux chantiers réparateurs et chantiers de construction à l'économie (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les appels en garantie au visa de l'article L.5113-5 du Code des transports

**466.** À titre de rappel et aux termes de l'article L. 5113-5 du Code des transports, l'action en garantie des vices cachés affectant le navire doit être exercée dans l'année de la découverte du vice. En revanche, l'exercice d'un recours en garantie contre un sous-traitant ou un fournisseur, par le constructeur lui-même assigné par son client, doit être intenté dans l'année suivant cette assignation. Les appels en garantie ou actions récursoires ont alors comme point de départ l'assignation du chantier par son client ; ce qui est très précis et ne conduit à aucune interprétation sur la notion de « connaissance du vice ».<sup>944</sup>

Plus exactement, lorsque le chantier constructeur exerce une action récursoire ou appelle en garantie un fournisseur ou un sous-traitant, la prescription extinctive ne peut avoir comme point de départ que la demande formée contre le chantier en raison du délai annal de l'article L. 5113-5 du Code des transports. En effet, en cas d'action récursoire en garantie des vices cachés, le délai de prescription commence à courir non pas à partir de la découverte du vice, mais du jour où le demandeur à l'action récursoire, soit le constructeur, a lui-même été assigné. Tel était le cas dans une affaire jugée par la Cour d'appel de Paris<sup>945</sup>, en date du 2 mars 1989, qui avait considéré que : « *L'ensemblier (chantier naval) exerce contre le fabricant une action récursoire dont la prescription ne peut courir qu'à compter de l'action principale exercée par l'armateur*

---

<sup>942</sup> Voir en ce sens, F. Labarthe, « Les conflits de qualification : Éléments de réflexion à partir de la distinction entre le contrat d'entreprise et d'autres contrats » in Mélanges B. Bouloc, *Dalloz* 2007, p. 539 ; Art. 1710 Code civil : « *Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre moyennant un prix convenu entre elles.* » Art. 1787 Code civil : « *Lorsqu' on charge quelqu'un de faire un ouvrage, on peut convenir qu'il fournira seulement son travail ou son industrie, ou bien qu'il fournira aussi la matière.* »

<sup>943</sup> Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000, dit Règlement Bruxelles I, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

<sup>944</sup> Cass. Com. 11 février 1997, *DMF* novembre 1997, p. 1013, obs. C. De Lapparent ; *RTD com.* 1997, p. 666, B. Bouloc.

<sup>945</sup> CA Paris, Ch.5<sup>ème</sup>, 2 mars 1989, *Juris-Data* n° 1989-020381, *Sté Industrielle de précision Marti c/ Alsthom, Ets Gauthier, Sté Gauthier, Sté Ugine Aciers.*

*contre l'ensablé qui, jusqu'à ce moment, ignore que des dommages-intérêts lui seront demandés pour lesquels il sollicite la garantie de son propre vendeur ».*

**467.** En matière d'arbitrage maritime, lorsque la demande principale fait l'objet d'un arbitrage, les juges du fond estiment que le délai de prescription de l'action récursoire part de la notification de la sentence arbitrale si le chantier n'a pu être auparavant convaincu de l'existence du vice. Cette solution fut proposée par la Cour d'appel de Rouen du 4 décembre 1986<sup>946</sup> qui énonça que : « pour conserver son recours, il appartenait au constructeur naval d'agir dans le délai d'un an à compter de la découverte du vice, révélé au cours d'une réunion d'expertise, et sans attendre l'issue de la procédure arbitrale engagée contre lui par l'armateur. » À ce titre, lorsque le contrat de construction navale stipule une clause d'arbitrage, les chantiers sont tenus d'assigner en garantie leurs fournisseurs ou sous-traitants dans l'année qui suit la réception de la demande d'arbitrage formulée par l'armateur, à moins que le responsable du vice ne puisse être identifié qu'ultérieurement (*contra non valentem agere non currit prescriptio*) auquel cas, dès que l'identification devient possible, le titulaire du droit à agir exercera son recours.<sup>947</sup>

Paragraphe 2 : L'action en paiement eu égard à l'article L.110-4 du Code Commerce

948

**468.** L'article L.110-4 du Code Commerce formule précisément, en son alinéa II, 2° et 3° que : « Sont prescrites toutes actions en paiement :(...)

2° Pour fourniture de matériaux et autres choses nécessaires aux constructions, équipements et avitaillements du navire, un an après ces fournitures faites ;

3° Pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages. »

Force est de constater que cet article ne concerne en rien le contrat de construction, conclu entre le chantier et l'armateur en ce sens que ce contrat s'analyse comme une vente à livrer,<sup>949</sup> et est détaché des fournitures ou prestations qui la composent.

C'est en ce sens que le pourvoi d'un propriétaire de navire de pêche fut rejeté par la Cour de cassation du 9 avril 1991<sup>950</sup> au motif que les juges du fond avaient bien analysé le contrat passé avec les entrepreneurs spécialisés en vue de la construction du navire en une vente « à livrer ». Le propriétaire du navire de pêche fut en effet condamné en appel à régler les sommes dues depuis plus d'un an. Par conséquent, l'action en paiement du prix n'était pas

---

<sup>946</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1062*. Contrat de construction navale. Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité, n° 47.

<sup>947</sup> Voir par exemple CA Paris, Ch.5<sup>ème</sup>, 16 septembre 1982, *DMF* 1983, p. 281, obs. R. Achard : le point de départ de la prescription annale concernant l'action récursoire du chantier à l'encontre de son sous-traitant, se situe à la date de la sentence rendue par les arbitres ayant pu rattacher les avaries au défaut de fonctionnement du système de télé-jaugeage du pétrolier ; Cass. Com, 11 janvier 1994 : *Contrats, conc. consom., comm. 68*.

<sup>948</sup> Déjà évoquée dans l'Ordonnance de Colbert de 1681 (Livre I<sup>er</sup>, Titre XII, art. III), la prescription de l'ancien article 433 du Code de commerce reposait historiquement sur une présomption de paiement, à l'instar des anciens articles 2271 et suivants relatifs aux délais « présumptifs » du Code civil. L'ancien article 434 du Code de commerce stipulait, comme l'ancien article 2274 du Code civil, que la prescription pouvait être écartée au moyen d'une reconnaissance de dette.

<sup>949</sup> Cour de cassation chambre civile du 10 juillet 1888, *DP* 1889, 1, p.107 ; A. Luquiau, *Jcl Transport Fasc.1060*, *Contrat de construction navale-Formalités et nature du contrat*, n°18.

<sup>950</sup> Cass. Com. 9 avril 1991 : *Gaz. Pal.* 1992, 2 *pan. jurispr.* p. 202.

soumise à la prescription annale visée à l'alinéa II de l'article L. 110-4 du Code de commerce.

**469.** De ce fait, la prescription annale de l'action en paiement dirigée par tout fournisseur ou sous-traitant<sup>951</sup> sera subordonnée à la nature juridique du contrat passé avec un chantier de réparation navale, du contrat à « l'économie » ou encore du contrat d'entreprise ne rentrant pas dans le même régime juridique que la construction au forfait. Ainsi, dans le cadre de la construction au forfait, les créances que le chantier conserve sur l'armateur après la recette du navire ne seront pas concernées mais seront régies par le droit commun<sup>952</sup>. En effet, l'alinéa I de l'article L. 110-4 du Code commerce dispose que : « *Les obligations nées à l'occasion de leur commerce entre commerçants ou entre commerçants et non-commerçants se prescrivent par cinq ans si elles ne sont pas soumises à des prescriptions spéciales plus courtes.* » Par conséquent, les chantiers de réparation navale, les chantiers de construction ayant passé un contrat à l'économie – hypothèse rarissime de nos jours - avec les fournisseurs ou autres prestataires, ayant réalisé des travaux à la demande de l'armateur, peuvent exercer une action en paiement eu égard à la prescription annale énoncée à l'alinéa II, 2° et 3° de l'article L.110-4 du Code de Commerce. Cela étant, le point départ du délai d'un an est la date de réception de l'ouvrage, date attestant que l'ouvrage a été exécuté. Cette même règle s'applique aux créances que les entrepreneurs détiennent sur le chantier réparateur en ce que le point de départ du délai de prescription est la date de réception de l'ouvrage par le chantier, laquelle coïncide *a priori* avec la réception des travaux de réception par l'armateur.

**470.** Concernant les contrats de « fournitures » passés avec le chantier réparateur ou l'armateur constructeur (construction à l'économie), le point de départ du délai d'un an variera selon la nature du contrat générateur de la créance. En principe, la prescription commencera au moment de la livraison du matériel. S'il s'agit d'une vente « à livrer » faisant l'objet d'une recette et d'essais, un double transfert de propriété (du fournisseur au chantier et du chantier à l'armateur) s'opèrera et marquera le point de départ de la prescription. Dès lors, les fournisseurs (preneurs d'ordres du chantier) pourront exercer l'action en paiement à l'encontre du chantier dans un délai annal et le chantier disposera d'un délai quinquennal pour revendiquer toute autre créance à l'encontre de l'armateur. Pour les prestations, il faudra prendre en compte l'achèvement des travaux comme point de départ.

L'alinéa I, 2° de l'article L. 110-4 du Code commerce s'applique également aux actes mixtes si bien que la prescription à l'action en paiement pour fournitures à un navire de plaisance profite au propriétaire ayant réceptionné son navire plus d'un an avant d'être assigné en

---

<sup>951</sup> Voir par exemple CA Lyon 15 mai 2000, *DMF* hors-série n° 5 mai 2001, n° 21, p. 29 : action directe des sous-traitants (arguant qu'il existait un accord global entre les deux armateurs et le chantier réparateur) en vue de recouvrer par l'un des armateurs leurs créances sur le navire de l'autre. Toutefois, l'existence d'un marché unique était contestée si bien que chaque armateur n'était donc redevable que du prix des travaux réalisés sur son propre navire.

<sup>952</sup> Cass. Com. 4 janvier 1997, navire *Montcalm*, *DMF* 1997, p. 141, rapp. J.-P. Rémy : à juste titre, le Conseiller Rémy rappelle que : « *la prescription (annale) de l'article L. 110-4-II 2° du Code de commerce (ancien article 433 du Code de commerce) ne s'applique qu'aux contrats de réparation navale ; elle ne joue pas pour ce qui est de la construction navale* ». L'action en paiement du prix d'un navire est soumise au droit commun. Seules les actions en paiement pour « *fourniture de matériaux et autres choses nécessaires aux constructions* » sont soumises à la prescription d'un an. Il en est de même pour l'action en paiement des travaux de réparation effectués sur un navire à compter de leur réception. Ce délai peut être interrompu par l'un des actes édictés à l'ancien article 2244 du Code civil devenu article 2241 du Code civil depuis la loi du 17 juin 2008.

paiement.<sup>953</sup>

**471.** En outre, le point de départ de l'action en paiement sera la réception des travaux de réparation par l'armateur concernant le contrat passé entre le chantier réparateur et l'armateur. Selon le professeur Delebecque, « *la réception ne saurait se confondre avec la prise de possession* » du navire. En cela et au visa de l'article L. 110-4-II-3° du Code de commerce, la Cour de cassation du 19 septembre 2018<sup>954</sup> énonce à juste titre que « *la réception des travaux de réparation navale est l'acte par lequel celui qui les a commandés les accepte, avec ou sans réserve. Si cette réception peut être tacite et résulter de la reprise de possession du navire, c'est à la condition que soit caractérisée la volonté non équivoque du donneur d'ordre d'accepter les travaux.* »

En effet, il n'est nullement question d'un simple acte matériel mais d'un véritable acte juridique par lequel la réception « *doit traduire une acceptation du bien ayant fait l'objet du louage d'ouvrage, sans pour autant se formaliser dans un écrit.* »<sup>955</sup> À cet égard, le professeur Delebecque, préconise aux chantiers de faire signer un procès-verbal faisant foi de l'acceptation non équivoque du client armateur qui pourrait se prévaloir de la prise de possession du navire pour faire déclarer prescrite l'action en paiement des chantiers créanciers.

**472.** Enfin, il convient de noter que les sociétés de classification, en tant que prestataires de services, ne sont pas soumises à l'application de l'alinéa I, 2° de l'article L. 110-4 du Code de commerce en ce que leurs activités de contrôle et de conseil ne sont pas assimilées à des fournitures faites au navire. Dès lors, l'armateur ne saurait se prévaloir de la prescription de l'action en paiement pour échapper au paiement des factures adressées par la société de classification ayant effectué ses prestations.<sup>956</sup>

## SECTION 2 : ACTIONS DIRECTES DANS LA SPHÈRE CONTRACTUELLE DU NAVIRE

**473.** Pour mieux appréhender les actions directes relatives aux recours exercés pour vices cachés ou défaut de conformité, il est préférable de les observer aussi bien dans le cadre du contrat de vente « à livrer » (Paragraphe 1) que dans le cadre du contrat d'entreprise propre à la réparation navale et à la construction à l'économie (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Recours dans le cadre du contrat de construction au forfait

**474.** Concernant les actions directes dans une chaîne de contrats homogènes (A), dès lors que le constructeur naval, en tant que vendeur ou ensambleur est assigné par l'acquéreur en non-conformité ou en garantie des vices, ce dernier disposera d'un recours contre le

<sup>953</sup> CA Rennes, Ch. 1 B, 16 mars 2007, n° 06-01225, *DMF* juillet-août 2008, p. 684.

<sup>954</sup> Cass. Com. 19 septembre 2018, n° 17-17748, *DMF* décembre 2018, p. 1039, obs. Ph. Delebecque.

<sup>955</sup> *Ibidem*

<sup>956</sup> CA Versailles 2 mai 2002, navires *Cemavoda* et *Oltina*, *DMF* hors-Série n° 7, juin 2003, n° 25, p. 28.

fournisseur qui lui aura vendu un élément vicié ou non conforme. Toutefois, lorsqu'en amont du contrat de vente, se trouvent des contrats d'une nature différente, la jurisprudence se refuse à attribuer une nature contractuelle à l'action directe des acquéreurs successifs. Seule la voie de l'action en responsabilité délictuelle leur sera accordée (B).

#### A. Les actions directes dans une chaîne de contrats homogènes

**475.** Ces recours en cascade aboutissent même au dernier maillon de la chaîne de contrats, le fournisseur exercera à son tour une action récursoire à l'encontre du fabricant ou du producteur. Ainsi, la Cour de cassation, en date du 18 octobre 1982<sup>957</sup>, a confirmé la décision des juges du fond en validant le recours formé par un armateur français, ayant passé commande d'un navire au Canada, contre un chantier français (agissant en qualité de fournisseur), lequel avait fourni un ensemble propulseur au chantier canadien constructeur.

**476.** En principe, au regard de l'effet relatif et de la force obligatoire des conventions, chaque partie est tenue d'agir uniquement dans le cadre du contrat qui la lie à l'autre partie située en amont. Néanmoins, la doctrine et la jurisprudence font fi de la relativité des contrats et admettent une action directe que n'importe lequel des acquéreurs successifs, peut exercer à l'encontre de son propre vendeur ou des autres vendeurs de la chaîne des contrats jusqu'au fabricant. Le demandeur à l'action en responsabilité contractuelle pourra agir simultanément contre tous les maillons de la chaîne s'il le désire. Tel était le cas dans une affaire jugée, en matière d'industrie pharmaceutique, par la première chambre civile de la Cour de cassation du 20 mai 2010<sup>958</sup>, où un sous-acquéreur avait exercé l'action directe à l'encontre du vendeur et du fabricant et avait obtenu la condamnation *in solidum* au visa de l'article 1313 du Code civil relatif à la solidarité des débiteurs.

**477.** La nature de l'action en responsabilité engagée par chaque acquéreur contre son vendeur, est bien entendu contractuelle et a pour fondement les articles 1641 et suivants du Code civil ou les articles L. 5113-4 et L. 5113-5 du Code des transports comme il en était question dans la présente étude à propos du domaine de la prescription en matière de garantie des vices cachés. Cependant, il est opportun de préciser que la nature de l'action directe, engagée par le sous-acquéreur contre le fabricant ou n'importe lequel des vendeurs intermédiaires, a fait débat en ce qu'elle a fait l'objet d'une évolution jurisprudentielle.<sup>959</sup>

**478.** En premier lieu, la chambre commerciale de la Cour de cassation du 27 février 1973

---

<sup>957</sup> Cass. Com. 18 octobre 1982, *DMF 1984*, p. 87 : « ...c'est à juste titre que la Cour d'appel a retenu que la CMCR (l'armateur) arguant d'un préjudice dû à des défauts du réducteur était recevable à agir en dommages et intérêts contre la Société Alsthom qui, en sa qualité d'assembleur du groupe moto-réducteur et de vendeur professionnel de cet ensemble propulseur était tenue de connaître les vices ; ». Dès lors, en matière de ventes successives, les droits de l'action en garantie des vices cachés peuvent être exercés contre le dernier vendeur, le vendeur intermédiaire ou le vendeur originaire ; Voir également, CAMP, Sent. Arb. n° 881, 14 juin 1994, 2<sup>nd</sup> degré, *DMF 1994*, p.797 : au sujet d'une action récursoire du chantier naval à l'encontre du motoriste ayant fourni un système d'embrayage des moteurs inhabituels « Non-conformité cachée ». Ainsi la responsabilité du sous-traitant fut encourue pour le préjudice subi par le constructeur naval, dont la responsabilité fut aussi recherchée précédemment par l'armateur ; également CAMP, Sent. arb. n° 1051, 24 avril 2001, *DMF* janvier 2002, p. 55.

<sup>958</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 20 mai 2010, n° 09-10.086 : *Juris-Data* n°2012-006536.

<sup>959</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport Fasc.1064, Contrat de construction navale-Intervention de tiers au contrat*, n°22.

<sup>960</sup> considérait qu'en vertu du principe de l'effet relatif des contrats, l'action directe était une action en responsabilité délictuelle. Par conséquent, le sous-acquéreur ne pouvait prétendre qu'à des dommages et intérêts si bien que les actions rédhibitoires et estimatoires lui étaient scellées, sauf à recourir à l'action oblique.<sup>961</sup>

Mais cette solution paraissait critiquable au regard de l'auteur Malinvaud qui écrivait : « *Il semblerait que la chambre commerciale veuille opérer une dissociation entre la demande en résolution de la vente, qui ne pourrait intervenir qu'entre acheteur et vendeur, et la demande en dommages-intérêts qui pourrait être formulée directement par un sous-acquéreur* ». <sup>962</sup> Dès lors, est-ce du favoritisme à l'égard de l'acheteur originaire, ou une sorte de discrimination à l'encontre du sous-acquéreur ?

**479.** *A contrario*, la première chambre civile de la Cour de cassation en date du 9 octobre 1979 formulait clairement dans l'arrêt *Lamborghini*<sup>963</sup> que : « *L'action directe du sous-acquéreur est nécessairement contractuelle* ». Il fut clair que la première chambre civile avait instauré la nature nécessairement contractuelle de l'action du sous-acquéreur envers son propre vendeur et les vendeurs intermédiaires. En d'autres termes, il résulte de cet arrêt *Lamborghini* que la transmission de l'action contractuelle du vendeur originaire envers les vendeurs intermédiaires s'explique sur le fondement d'une cession.<sup>964</sup>

**480.** Ensuite, dans le cadre d'une chaîne de contrats d'entreprise hétérogène, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation en date du 7 février 1986<sup>965</sup> avait tranché le conflit entre la première et troisième chambres civiles au sujet de la qualification de l'action directe exercée par le maître d'ouvrage contre un fabricant de matériaux. En l'espèce, il s'agissait d'un produit d'isolation thermique appliqué par l'un des sous-traitants. Dans le cadre des chaînes de contrats, le principe de l'effet relatif des conventions (nouveaux art. 1199 et 1200 Code civil) s'oppose à ce que les tiers bénéficient du contrat : ils ne peuvent en réclamer l'exécution et ne peuvent dès lors rechercher la responsabilité contractuelle de celui qui ne leur est pas lié. Toutefois, la jurisprudence antérieure admit que le sous-acquéreur, lésé par la défaillance du contractant de son propre vendeur, pût demander des dommages-intérêts sur le fondement de la responsabilité délictuelle ou au titre de la garantie des vices cachés, soit sur un fondement contractuel.

Ce faisant, la qualification contractuelle peut être justifiée par la théorie de l'accessoire en ce sens que le transfert de la chose opère de surcroît le transfert de ses accessoires par l'effet d'une ou plusieurs ventes (*accessorium sequitur principalem*). En effet, au regard de l'article 1615 du Code civil, l'obligation de délivrance de la chose vendue s'entend également par la délivrance de ses accessoires, *i.e.* de ses obligations *sous-jacentes*. Autrement

---

<sup>960</sup> Cass.com., 27 février 1973 : *Bull.civ.*1973, IV, n° 105 ; *Recueil Dalloz* 1974, p.138, notes Ph. Malinvaud.

<sup>961</sup> B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016, n° 519 et s.

<sup>962</sup> *Idem*

<sup>963</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 9 octobre 1979, Arrêt *Lamborghini* n° 78-12.502 ; *RTD civ* 1980, p. 354, obs. G. Durry.

<sup>964</sup> Toutefois, en matière immobilière, les sous-acquéreurs successifs d'un bien immeuble peuvent exercer l'action en garantie prévue aux articles 1792 à 1792-4-3 du Code civil à l'encontre du vendeur d'ouvrage qui l'a construit ou fait construire. Par conséquent, ils peuvent placer leur action sur le terrain délictuel puisque la garantie légale est confondue avec la garantie contractuelle.

<sup>965</sup> **Cass. Ass.Plén., 7 février 1986, n° 84-15189, D. 1986, jurispr. p. 293**, note A. Bénabent ; F. Buy, *L'essentiel de la jurisprudence civile – Obligations*, Gualino, Lextenso éditions, 2<sup>ème</sup> édition, p. 112.

dit, elle comprend intrinsèquement les obligations de bonne foi, de conseil, de sécurité, de conformité, de garantie contractuelle et légale des vices cachés. Ainsi ces obligations et les actions qui en résultent (actions rédhitoire et estimatoire, dommages-intérêts, action résolutoire) se transmettent aux acquéreurs successifs.<sup>966</sup>

**481.** Dès lors, cette solution a fait écho en matière de construction navale où le sous-acquéreur, armateur français ayant passé commande d'un navire à un chantier polonais, fut débouté de son action directe contre le fabricant du moteur du navire sur le fondement délictuel. À ce titre, la Cour de cassation du 17 février 1987<sup>967</sup> avait approuvé les juges du fond de ne pas avoir recherché quelles étaient les obligations contractuelles du fabricant et avait déclaré, pour débouter l'armateur, que l'action directe ne pouvait pas avoir de fondement délictuel. Par conséquent, l'action en résolution ou en réparation pour non-conformité peut être transférée au sous-acquéreur dès lors que ce dernier a subi l'antériorité du vice affectant le navire ou qu'il souffre de la défaillance initiale du contrat. Ce qui lui ouvre le droit à l'exercice de l'action directe en cas de ventes successives. Autrement dit, si le sous-acquéreur souffre de la défaillance initiale, l'action directe sera exercée dans les ventes successives non seulement en cas de vice caché mais aussi en cas de défaut de conformité.<sup>968</sup>

**482.** Les avantages de la qualification contractuelle de l'action directe pour le sous-acquéreur ne sont pas des moindres si bien que la nature contractuelle de son recours lui permet d'obtenir la résolution du contrat d'origine<sup>969</sup> et d'opposer au fabricant vendeur le principe prétorien selon lequel il est censé ou tenu de connaître le vice de la chose vendue.

Cela étant, le défendeur à l'action directe (débiteur substitué) pourra toutefois opposer au sous-acquéreur tout le régime contractuel auquel était soumise la vente initiale et plus généralement tous les moyens de défense qu'il pourrait opposer à son propre contractant. Comme le soutenait l'auteur G. Durry<sup>970</sup> à propos de l'arrêt Lamborghini : « *C'est l'intégrité d'un régime originel de responsabilité qu'il s'agit de faire respecter.* » À ce titre, le débiteur substitué sera en mesure, en cas de vice caché, d'opposer la prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports ou le délai biennal de l'article 1648 du Code civil. En cas de défaut de conformité, il pourra opposer la clause limitative de responsabilité contractuelle ou toute clause limitative de garantie.

---

<sup>966</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1064*. Contrat de construction navale. Intervention de tiers au contrat ; Règlement des litiges, n° 45.

<sup>967</sup> Cass. Com. 17 février 1987, *Daloz 1987*, p. 543, note P. Jourdain.

<sup>968</sup> E. Robine, « Les conditions d'exercice par le sous-acquéreur de l'action directe en résolution de la vente », *Daloz 1990*, p. 457.

<sup>969</sup> A. Luquiau, *Jcl Transport fasc. 1064, opt.cit.*, n° 37.

<sup>970</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 9 octobre 1979, Arrêt *Lamborghini* n° 78-12.502 ; *RTD civ* 1980, p. 354, obs. G. Durry.

**483.** En l'état, le droit positif,<sup>971</sup> admet l'opposabilité de la clause d'exclusion de garantie des vices cachés. Il convient de rappeler que les clauses relatives à la garantie des vices cachés, stipulées au profit du vendeur sont nulles. Elles ne sont valables qu'entre deux professionnels de « même spécialité ». Toutefois, à l'égard d'un consommateur, plaisancier, elles peuvent être considérées comme abusives et doivent être réputées non écrites.

Dans une action directe, la jurisprudence aura le choix entre privilégier le contrat conclu par le défendeur à l'action, à savoir le fabricant ou le fournisseur, en vue de respecter les prévisions légitimes, ou favoriser le statut du demandeur à l'action, le sous-acquéreur. Dans le premier cas de figure, la clause est valable et opposable au sous-acquéreur. Dans le second, cette clause serait abusive et réputée non écrite. Néanmoins, le corpus jurisprudentiel aura tendance à privilégier le contrat du défendeur au détriment du statut du demandeur si bien que la clause d'exclusion de garantie des vices cachés devient opposable au sous-acquéreur (demandeur à l'action).<sup>972</sup>

*De prima facie*, cela semble surprenant car le sous-acquéreur et le fabricant ou fournisseur, ne sont pas liés contractuellement. En effet, l'on considère que le fabricant peut lui opposer les clauses du contrat que celui-ci a conclu avec son propre contractant, le vendeur intermédiaire.

**484.** En outre, l'opposabilité de la clause attributive de compétence du contrat d'origine au sous-acquéreur est une autre conséquence avantageuse pour le débiteur substitué. Tel est le sens qu'il faut attribuer à un arrêt du 30 octobre 1991<sup>973</sup> de la troisième chambre civile qui jugea que la clause attributive de compétence du contrat liant le fabricant de plaques d'amiante-ciment au fournisseur de l'entrepreneur principal était opposable au maître de l'ouvrage exerçant l'action directe.

---

<sup>971</sup> En l'état du droit prospectif, le projet de loi relatif à la réforme du droit de la responsabilité civile du 13 mars 2017 présente un article 1234 qui offre deux options au tiers à un contrat subissant un dommage imputable au débiteur contractuel. En somme tout dépendra sur quel terrain de responsabilité le sous-acquéreur décidera de se placer.

Soit le sous-acquéreur profane exerce une action en responsabilité délictuelle, à condition de rapporter la preuve que le manquement contractuel imputable au débiteur constitue un fait générateur de responsabilité extra-contractuelle. Soit il peut exercer l'action sur le fondement de la responsabilité contractuelle dès lors qu'il a manifestement un intérêt à la bonne exécution du contrat conclu par le fabricant.

Si le sous-acquéreur exerce contre le fabricant, une action de nature délictuelle, ce dernier ne pourra donc pas lui opposer les clauses de son contrat. Une clause d'exclusion de la garantie des vices cachés sera inopposable au sous-acquéreur. En revanche, lorsque le sous-acquéreur exerce une action contractuelle, la clause pourra lui être opposée par le fabricant dans la mesure où il exerce l'action qui appartenait à son propre contractant (vendeur intermédiaire) qu'il a lui-même transmise accessoirement à la propriété du bien. Aussi, dès lors que le régime de son action est identique à celui applicable à l'action du vendeur intermédiaire contre le fabricant, ce dernier pourra opposer toutes les clauses au sous-acquéreur, qu'il aurait pu opposer au vendeur-intermédiaire. Ainsi, lorsque le fabricant et le vendeur intermédiaire sont deux professionnels de « même spécialité », la clause d'exclusion de garantie des vices cachés sera nécessairement opposable au sous-acquéreur profane.

<sup>972</sup> CA Poitiers, Ch. 1<sup>ère</sup>, 9 avril 2009, *Chantiers Jeanneau c/ Werderfroy, DMF* juin 2011 hors-série n° 15, p. 39 : **action directe** : en cas de revente du navire, le sous-acquéreur est recevable à agir à l'encontre du vendeur initial puisqu'il exerce l'action que le vendeur intermédiaire lui a transmise avec la propriété du navire vendu. Toutefois, cette action contractuelle comporte une limite dans la mesure où, au regard des droits et obligations incombant au vendeur intermédiaire, la clause limitative de garantie figurant dans le contrat initial est opposable au sous-acquéreur ; dans le même sens, en matière d'installation chauffage (pompe à chaleur) Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 novembre 2016, n° 15-18340.

<sup>973</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 30 octobre 1991 : *BRDA* 1991, n° 24, p. 16.

Le sous-acquéreur est également lié par la loi applicable au contrat d'origine au regard d'une affaire dans laquelle un acquéreur français avait assigné *in solidum* son propre vendeur et les fabricants italiens (sous-traitants du vendeur) à propos d'une installation affectée d'un défaut de conformité. Au visa de l'article 3 de la Convention de la Haye du 15 juin 1955 sur la loi applicable aux ventes à caractère international d'objets mobiliers corporels (non applicable à la vente de navires), la Cour de cassation du 18 décembre 1990<sup>974</sup>, casse l'arrêt des juges du fond au motif que ces derniers n'avaient pas recherché, au besoin d'office, si l'action directe ne devait pas être soumise à la loi italienne. En revanche, le droit européen méconnaît l'opposabilité de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur.<sup>975</sup>

## B. Les actions directes dans une chaîne de contrats non homogènes

**485.** L'action directe étant exposée dans une chaîne de contrats homogènes, qu'en est-il de l'action directe lorsque la vente du navire est précédée d'autres types de contrats ?

La chambre commerciale de la Cour de cassation avait souligné l'absence de lien de droit pour conforter la nature délictuelle de l'action directe. Ainsi, énonçait-elle en date du 2 mars 1970<sup>976</sup> : « *Le client d'un chantier naval est sans lien de droit avec le sous-traitant de ce dernier sur le fondement du contrat de commission convenu entre le chantier et le sous-traitant et il n'a pas qualité pour critiquer de ce chef les factures présentées par ce dernier au chantier* ».

Cette solution semble conforter les sous-traitants des chantiers envers lesquels l'armateur signataire du contrat de construction ou un sous-acquéreur du navire engagerait l'action directe.<sup>977</sup>

**486.** La solution s'applique également aux affréteurs<sup>978</sup> et sous-affréteurs car, en tant que locataires du navire, leur action directe ne peut être que délictuelle vu l'absence de liens de droit avec le constructeur et les fournisseurs ou fabricants. À ce titre, la Cour d'appel de Poitiers<sup>979</sup> du 8 janvier 1992 précise qu' : « *En l'absence de tout lien contractuel avec le constructeur du navire et les fabricants de produits ayant servi à l'équiper, l'affréteur dispose à leur encontre d'une action fondée*

---

<sup>974</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 18 décembre 1990 : *JCP G* 1992, II, 21824, note D. Ammar.

<sup>975</sup> Ce point sera traité ultérieurement ; Voir en ce sens Ph. Delebecque, *RTD Com* 2013, p. 384 concernant la question préjudicielle posée par la Cour de Cassation (Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 17 novembre 2010, n° 09-12442) à la CJUE concernant l'opposabilité au sous-acquéreur ou non d'une clause de compétence contenue dans le contrat originaire. La Cour de Justice a donc tranché au vu des précédents européens et n'a guère reconnu la transmission de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur, convenue dans le contrat conclu entre le fabricant d'un bien et l'acquéreur de celui-ci (vendeur intermédiaire).

<sup>976</sup> Cass. Com., 2 mars 1970 : *DMF* 1970, p. 460.

<sup>977</sup> CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 25 mai 2011, n° 09-16575, *Sarl Composite Works c/ SAS Dupont*, navire *Dark Shadow*, *DMF* juin 2012, p. 565, *DMF* hors-série n°16 juin 2012, n°41. La responsabilité d'un chantier constructeur fut retenue au sujet de travaux de peinture. Le sous-traitant ayant réalisé les travaux de peinture a été tenu pour responsable et ce en vertu de l'action directe dont disposait le chantier en sa qualité de sous-acquéreur des produits viciés. En outre, les juges ont admis que le sous-traitant était fondé à engager la responsabilité du fournisseur de peinture et de son revendeur au même titre que le chantier naval au visa de l'article 1641 C. civ. Quant au donneur d'ordre, celui-ci était fondé à engager la responsabilité du fournisseur sur le fondement de l'art. 1382 C. civ. (nouvel art. 1240 C. civ.).

<sup>978</sup> V. par exemple, Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 février 2011, n°10-16120, n° *Juris-Data* : 2011-002235.

<sup>979</sup> CA Poitiers, 8 janvier 1992 : *Juris-Data* n° 1992-040327, *JCP G* 1992, IV, p. 1455 ; comp. en droit immobilier, Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 6 décembre 1989, *RTD civ.* 1999, p. 288, obs. P. Jourdain : les locataires attributaires d'un logement ne sont pas recevables à diriger l'action directe en garantie des vices cachés à l'encontre des constructeurs, dans le cadre d'un bail, dans la mesure où la propriété du logement ne leur est pas transmise par le bailleur (maître de l'ouvrage).

sur la responsabilité délictuelle. » Néanmoins, il est admis que le propriétaire-fréteur du navire puisse céder conventionnellement la garantie des vices cachés à l'affréteur coque-nue si bien que ce dernier bénéficiera de l'action directe de nature contractuelle suivant le régime des articles L. 5113-4 et L. 5113-5 du Code des transports propre au contrat de construction.

## Paragraphe 2 : Recours dans le cadre du contrat d'entreprise

**487.** Il est préférable de distinguer les chaînes homogènes (A) et hétérogènes (B) de contrats d'entreprise pour mieux déterminer les terrains d'action de responsabilité en vue d'éviter l'irrecevabilité des actions directes. En matière maritime, ces actions portant sur des contrats d'entreprise concerneront le cadre de la réparation navale, de la transformation (*Retrofit surveys*), sans omettre le cadre de la construction à l'économie, étant une hypothèse rarissime mais possible.

### A. Chaînes homogènes de contrats d'entreprise

**488.** Au demeurant, l'action directe de l'armateur contre le sous-traitant du chantier réparateur est de nature délictuelle ou quasi-délictuelle selon la solution de l'arrêt Besse rendue le 12 juillet 1991 en matière immobilière.<sup>980</sup> Comme il fut évoqué ci-dessus, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation du 7 février 1986 eut admis l'existence d'actions contractuelles directes dans toutes les chaînes de contrats translatifs de propriétés. Après quoi, il fut question de savoir si une telle action ne pouvait être également reconnue dans d'autres assemblages complexes de contrats relevant d'une chaîne non translative de propriété. Dans un premier temps, la première chambre civile de la Cour de Cassation du 8 mars 1988<sup>981</sup> répondit favorablement dans le cadre d'une sous-traitance, affirmant que : « dans le cas où le débiteur d'une obligation contractuelle a chargé une autre personne de l'exécution de cette obligation, le créancier ne dispose contre cette personne que d'une action nécessairement contractuelle (...) ». Dans le même élan, un arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation, rendu le 21 juin 1988<sup>982</sup>, étendit la solution à tous les groupes de contrats, même non structurés sous forme de chaîne énonçant que : « la responsabilité contractuelle régit nécessairement la demande en réparation de tous ceux qui ont souffert du dommage que parce qu'ils avaient un lien avec le contrat initial ».

Pour ainsi dire, l'action contractuelle directe reconnue dans les chaînes translatives de propriété, était également admise dans un ensemble contractuel non translatif de propriété si bien que la notion des tiers au contrat semblait largement dissolue. Néanmoins ce type d'action directe avait le mérite de respecter les prévisions contractuelles du débiteur, qui était tenu dans les mêmes termes (ceux de son contrat) aussi bien vis-à-vis de son contractant direct que vis-à-vis du tiers.

---

<sup>980</sup> Cass. Ass. Plén. 12 juillet 1991, *Dalloz* 1991, *jurispr.* p. 549, note J. Ghestin ; C. Larroumet, « L'effet relatif des contrats et la négation de l'existence d'une action en responsabilité nécessairement contractuelle dans les ensembles contractuels » : *JCP G* 1991, I, 3531.

<sup>981</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 8 mars 1988, *JCP G* 1988, II, 21070, note P. Jourdain : au sujet d'un particulier ayant engagé une action à l'encontre du laboratoire chargé par un photographe de développer le film qui lui fut confié (chaîne homogène de contrats d'entreprise).

<sup>982</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 juin 1988, *JCP G* 1998, II, 21125, note P. Jourdain ; G. Viney, « L'action en responsabilité entre participants à une chaîne de contrats », *Mél. Holleaux : Litec*, 1990, p. 399.

**489.** Néanmoins, dans l'arrêt *Besse*, l'Assemblée plénière du 12 juillet 1991, a opéré un retour vers une conception plus stricte du lien contractuel. Tout d'abord, à l'instar des premières chambres civiles de la Cour de cassation du 8 mars et du 21 juin 1988, les juges du fond avaient aussi considéré que l'action du maître d'ouvrage contre le sous-traitant était nécessairement contractuelle. En l'espèce, le maître de l'ouvrage, ayant confié des travaux de construction sur un immeuble d'habitation à l'entrepreneur principal, a assigné ce dernier et son sous-traitant en réparation du préjudice subi résultant des travaux effectués par le sous-traitant de l'entrepreneur principal. Dès lors, l'Assemblée plénière du 12 juillet 1991 a radicalement désavoué les juges du fond, en déclarant au visa de l'ancien article 1165 du Code civil (nouvel article 1199) que : « *le sous-traitant n'est pas contractuellement lié au maître de l'ouvrage.* »<sup>983</sup>

L'assemblée plénière est ainsi revenue sur les solutions retenues dans les arrêts du 8 mars 1988 et du 21 juin 1988 ayant pleinement admis la nature contractuelle de l'action directe dans une chaîne de contrats non translatifs de propriété. À cet égard, l'arrêt *Besse* a permis de préserver la portée de textes spéciaux qui ont consacré certaines actions directes comme la loi du 31 décembre 1975 concernant l'action directe en paiement du sous-traitant contre le maître de l'ouvrage. Il aurait été absurde d'instaurer un rapport contractuel entre le maître de l'ouvrage et le sous-traitant alors que le législateur n'en avait fait nullement référence au regard de la loi du 31 décembre 1975 sur la sous-traitance. L'intention du législateur était manifestement d'ériger un rapport légal bien encadré dans cette relation tripartite (maître de l'ouvrage – entrepreneur principal – sous-traitant) : le droit pour le sous-traitant de se faire payer par le maître de l'ouvrage en cas de défaillance de l'entrepreneur principal, à condition qu'il eût été auparavant agréé par le maître de l'ouvrage.<sup>984</sup>

**490.** Force est de constater que l'arrêt de l'Assemblée plénière du 12 juillet 1991 n'a pas une portée circonscrite à la sous-traitance immobilière mais instaure la condamnation de la théorie des groupes de contrats. Autrement dit, l'Assemblée plénière réfute implicitement cette théorie selon laquelle l'existence de groupes de contrats, peu important les liens entre eux, ôterait à la victime et au responsable leur qualité de tiers et justifierait, par dérogation au principe de l'effet relatif des contrats, que la victime dispose d'une action directe de nature contractuelle à l'encontre du responsable du dommage.<sup>985</sup>

**491.** Par conséquent, l'action en responsabilité délictuelle est sans doute plus sévère à l'égard du débiteur (sous-traitant) qui ne peut plus opposer au maître de l'ouvrage les exceptions tirées de son contrat telles que les clauses d'exclusion ou de limitation de

---

<sup>983</sup> À ce propos, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation du 12 juillet 1991 avait souscrit au même raisonnement que la troisième chambre civile du 22 juin 1988, *JCP G* 1988, II, 21125, note P. Jourdain : « *L'obligation de résultat d'exécuter des travaux exempts de vices, à laquelle le sous-traitant est tenu vis-à-vis de l'entrepreneur principal, a pour seul fondement les rapports contractuels et personnels existant entre eux et ne peut être invoquée par le maître de l'ouvrage, qui est étranger à la convention de sous-traitance.* »

<sup>984</sup> Voir par exemple, Cass. Com. 11 juillet 2006, *DMF* hors-série n° 11 juin 2007, n° 27, p. 28 : la Cour réitère l'interprétation stricte des conditions de paiement direct du sous-traitant par le maître de l'ouvrage, sous la condition que la sous-traitance ait été notifiée et acceptée par ce dernier. La signature des bons de réception des travaux effectués par l'un de ses préposés ne vaut pas acceptation manifeste et sans équivoque du maître de l'ouvrage.

<sup>985</sup> Ph. Delebecque, « La notion de groupe de contrats. Quels critères ? » : *JCP E* 1989, *Cahier droit des entreprises* 1989 / 4, p. 25.

responsabilité (de juridiction, etc...). Par contre, le maître de l'ouvrage est tenu d'établir la faute du sous-traitant et ne peut donc se prévaloir de l'obligation de résultat de ce dernier envers l'entrepreneur principal, *i.e.* l'obligation d'exécuter des travaux exempts de vices (vices cachés ou défaut de conformité). Ainsi, le maître de l'ouvrage ne sera pas en mesure d'obtenir l'exécution forcée ou la résolution du contrat de sous-traitance. En revanche, son action en responsabilité délictuelle sera soumise à la prescription quinquennale énoncée à l'article 2224 du Code civil.

**492.** En tout état de cause, la solution de l'arrêt *Besse* est transposable à la sous-traitance des travaux effectués sur un navire, faisant l'objet d'une réparation<sup>986</sup> ou d'un contrat de construction à l'économie<sup>987</sup>. En pratique, il s'agirait des contrats d'entretien, de réparation, de carénage (*drydocking*), contrats d'ingénierie, d'assistance technique, d'études, de supervision de montage, de transformation (*retrofit*), etc...

**493.** Ainsi, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 20 octobre 2016 réaffirma la responsabilité de plein droit du réparateur naval si bien que l'armateur disposait d'une action directe en responsabilité délictuelle contre son sous-traitant. L'intérêt de cet arrêt était de rappeler au réparateur naval l'étendue de sa responsabilité mais aussi de conforter les droits de l'armateur. À l'instar du chantier constructeur, le chantier réparateur est garant des vices cachés résultant de son travail au sens de l'article L. 5113-6 du Code des transports.<sup>988</sup> En effet, il pèse sur lui une obligation de résultat qui emporte, à l'égard de l'armateur, une responsabilité de plein droit.

Seule la preuve d'une cause étrangère pourrait l'exonérer. Par ailleurs, les juges du fond rappellent que les clauses limitatives de responsabilité sont inefficaces dans la mesure où le vice affectant le navire que le chantier fabrique ou répare entraîne sa pleine responsabilité en dehors des limites de sa garantie et des stipulations au contrat. Cette solution s'inscrit conformément dans le courant jurisprudentiel qui considère l'armateur comme un professionnel de la navigation mais non comme un spécialiste de la réparation ou

---

<sup>986</sup> CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 octobre 2016, navire *Giolata*, n° 13-23707, *DMF* mai 2017, p. 428, obs. M. Papasavvas.

<sup>987</sup> Voir par exemple CA Versailles, 29 septembre 1988, *Alsthom c/ Bouygues Off-Shore*, confirmation par Cass. Com. 29 mai 1990 : n° *Juris-Data* n° 1990-001655 : il ressort de ce cas d'espèce qu'il s'agit d'un rare exemple de qualification de construction à l'économie.

<sup>988</sup> Toutefois l'omission du remplacement d'une pièce défectueuse ne constitue pas un vice caché au sens de l'article L. 5113-6 du Code des transports et l'action en réparation contre le chantier ne peut être soumise à la prescription annale. La responsabilité du chantier réparateur sera recherchée sur le fondement de la responsabilité contractuelle de droit commun et non sur l'obligation légale des garanties des vices cachés : Cass. Com. 16 février 1999, navire *Le Kurun*, *DMF* 1999, p. 622, obs. Ph. Delebecque ; *Cf.* également au sujet d'une action intentée par le propriétaire du navire à l'encontre du chantier naval de réparation : Cass. Com. 20 mars 2019, n° 17-19853, *Sté Antexis Ltd c/ Sté Axalta Coating Systems France & Sté Composite Works France*, navire *Dark Shadow*, *DMF* mai 2019, note C. Bloch. À l'instar des juges fond, la Cour de cassation fit prévaloir l'analyse du chantier réparateur selon lequel il convenait d'appliquer le régime de la garantie des vices cachés (donc prescription acquise pour le demandeur à l'action contre le chantier réparateur) dès lors que les désordres étaient imputables à une défectuosité inhérente à la peinture. En effet, le propriétaire du *yacht* arguait de la mauvaise application de cette peinture inadaptée en vue de bénéficier du régime de droit commun. Le débat suscité dans cette affaire appelait à la réflexion dans la mesure où les notions de prestation de services (soumise à la responsabilité contractuelle de droit commun) et de fourniture de matériels (soumise à la garantie des vices cachés) se confondaient dans le contrat de réparation navale litigieux. À cet égard, le Professeur Bloch relevait la remarque suivante : « *L'affaire posait une question... inédite, celle de savoir quelle action privilégier lorsque les défauts sont imputables à la fois à un défaut de la matière fournie et à une défaillance de la prestation de services* ».

de la construction navale.<sup>989</sup> Par conséquent, l'armateur est en droit d'obtenir la réparation intégrale de son préjudice en recherchant la responsabilité du sous-traitant dans le cadre d'une action contractuelle ou délictuelle suivant la nature de la mission confiée au sous-traitant. En l'espèce, le contrat liant le chantier réparateur et son sous-traitant ne s'analysait guère en un contrat de vente mais en un contrat d'entreprise.

L'enjeu de la qualification était crucial en ce qu'elle déterminait le fondement de l'action directe à l'encontre du sous-traitant et son régime juridique. Celui-ci fondait « *ses espoirs d'absolution* »<sup>990</sup> sur une éventuelle application de la théorie des groupes de contrats translatifs de propriété car en effet, la prescription de l'action de l'armateur à son encontre aurait été acquise par application du délai biennal de l'article 1648 du Code civil. Or, la jurisprudence accorde l'application de la théorie des groupes de contrats aux contrats de vente translatifs de propriété<sup>991</sup> et l'exclut pour les contrats d'entreprise relatifs à la responsabilité des sous-traitants ou de leurs fournisseurs.<sup>992</sup> Selon la Cour d'appel, l'action directe exercée à l'encontre du sous-traitant du chantier réparateur était nécessairement délictuelle dans la mesure où tous deux avaient conclu un contrat d'entreprise (relatif à la fabrication d'un alternateur diesel d'un groupe électrogène) et qu'aucun lien contractuel unissait l'armateur au sous-traitant. Dès lors, le seul délai applicable à l'action directe était celui du droit commun de cinq ans au regard de l'article L. 110-4-I du Code de commerce.<sup>993</sup> Puisque les désordres relevaient des fautes commises par le sous-traitant, l'armateur était recevable à invoquer le fondement de la responsabilité délictuelle eu égard au manquement contractuel de ce sous-traitant qui lui a causé un préjudice.<sup>994</sup>

## B. Chaînes hétérogènes de contrats d'entreprise

**494.** Dans le cadre d'une chaîne hétérogène de contrats d'entreprise, la qualification de l'action directe du maître de l'ouvrage à l'encontre du fabricant (vendeur de matériaux à l'entrepreneur principal) a également suscité une polémique en matière immobilière. Ce point semble intéressant dans la mesure où l'on saura qualifier les actions directes exercées par l'armateur contre les fabricants vendeurs de matériaux (fournisseurs) du chantier réparateur ou du chantier constructeur en cas de construction à l'économie.

---

<sup>989</sup> CA Paris, Ch. 5<sup>ème</sup>, 15 janvier 1982 : *Juris-Data* n° 1982-021588 ; CA Poitiers, 8 février 1984 : *DMF* 1984, p. 483, note R. Achard ; Cass. Com. 3 décembre 1985, *DMF* 1987, p. 228, obs. M. de Juglart.

<sup>990</sup> CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 octobre 2016, navire *Giolata*, n° 13-23707, *opt. cit.*

<sup>991</sup> **Cass. Ass. Plén., 7 février 1986, n° 84-15189**, *D. 1986, jurispr. p. 293*, note A. Bénabent ; F. Buy, *L'essentiel de la jurisprudence civile – Obligations*, Gualino, lextenso éditions, 2<sup>ème</sup> édition, p. 112.

<sup>992</sup> Cass. Ass. Plén. 12 juillet 1991, *D. 1991, jurispr. p. 549*, note J. Ghestin ; C. Larroumet, « L'effet relatif des contrats et la négation de l'existence d'une action en responsabilité nécessairement contractuelle dans les ensembles contractuels » : *JCP G* 1991, I, 3531.

<sup>993</sup> La solution aurait été différente si le contrat liant le chantier et le sous-traitant s'analysait en un contrat de vente. Par application de la théorie des groupes de contrats translatifs de propriété, l'armateur aurait eu comme choix d'assigner le sous-traitant sur le fondement contractuel en vertu des articles 1641 et suivants du Code civil. Aussi, le délai biennal de l'article 1648 du Code civil propre à la garantie des vices cachés aurait été applicable.

<sup>994</sup> Voir en ce sens Cass. Ass. Plén., 6 octobre 2006, n° 05-13255, F. Buy, *L'essentiel de la jurisprudence civile – Obligations*, Gualino, lextenso éditions, 2<sup>ème</sup> édition, p. 118 : à propos d'un locataire gérant, tiers au contrat de bail conclu entre le bailleur de l'immeuble commercial et le propriétaire du fonds de commerce.

**495.** À cet égard, il est opportun de rappeler que, dans l'arrêt *Lamborghini*, la première chambre civile du 9 octobre 1979 jugea que « *l'action directe dont dispose le sous-acquéreur contre le fabricant (...) est nécessairement de nature contractuelle.* »<sup>995</sup> L'action en garantie serait donc transmise *propter rem*, comme un accessoire de la chose vendue. Autrement dit, l'acquéreur final recueillerait l'action dont disposait son propre vendeur : ceci vaut pour les ventes successives, comme il en fut question à propos des chaînes de contrats de vente dites homogènes. Mais qu'en est-il pour les chaînes dites hétérogènes combinant ventes et contrats d'entreprise ?

**496.** En matière immobilière, ce fut la question dont était tenue de trancher l'Assemblée plénière du 7 février 1986 au sujet d'un maître d'ouvrage qui entendait exercer contre le fabricant une action directe fondée sur la non-conformité du produit litigieux que ce dernier avait fourni à l'entrepreneur. La qualification de l'action directe du maître d'ouvrage contre le fabricant (vendeur de matériaux à l'entrepreneur) a opposé la première chambre civile partisane de la qualification contractuelle de l'action directe<sup>996</sup> et la troisième chambre civile qui penchait avec ardeur pour la qualification délictuelle.<sup>997</sup>

L'Assemblée plénière a finalement tranché en faveur de la première chambre en énonçant que : « *Le maître de l'ouvrage comme le sous-acquéreur, jouit de tous les droits et actions attachés à la chose qui appartenait à son auteur ; (...) il dispose donc à cet effet contre le fabricant d'une action contractuelle directe fondée sur la non-conformité de la chose livrée (...)* ». De manière analogue dans le cadre des chaînes de contrats translatifs de propriété, l'idée de transmission suppose que l'action directe exercée à l'encontre du débiteur initial soit encadrée par les stipulations du contrat conclu par ce dernier avec son propre contractant. Dès lors, la haute juridiction assimile clairement le maître de l'ouvrage au sous-acquéreur dans la mesure où il recueille comme lui l'action qui est attachée à la chose transmise<sup>998</sup> : action en garantie des vices cachés ou action en non-conformité de la chose livrée. Comme le précise le Professeur Delebecque, « *cette jurisprudence s'explique par l'idée d'attachement à la chose (intuitus rei) et ne constitue pas une exception à l'effet relatif des conventions* ». <sup>999</sup>

En revanche, le fondement de l'action directe est valide dans les chaînes translatives de propriété. Enfin, notons que la solution de l'Assemblée plénière est tout à fait transposable en matière de réparation navale lorsqu'un armateur se procure un arbre-manivelles auprès d'un fabricant de moteurs marins (vendeur du chantier réparateur) dont le vilebrequin est affecté d'un vice caché<sup>1000</sup>. En outre, en cas de construction à l'économie (hypothèse plus rare) les actions directes exercées par l'armateur contre les vendeurs du chantier seront de nature contractuelle.

---

<sup>995</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 9 octobre 1979, Arrêt *Lamborghini* n° 78-12.502, *RTD civ.* 1980, p. 354, obs. G. Durry.

<sup>996</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 29 mai 1984, *D.* 1985, p. 213, note A. Bénabent.

<sup>997</sup> Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 18 avril 1972, *D.* 1985, p. 213, note A. Bénabent.

<sup>998</sup> *Contra* : CA Aix-en-Provence Ch.3-1, 2 mai 2019, n° 2019/164, *DMF* septembre 2019, p.740, obs. Ph. Delebecque. Curieusement, les juges d'appel aixois n'ont pas admis la nature contractuelle de l'action en garantie des vices cachés.

<sup>999</sup> *Ibidem*

<sup>1000</sup> Cass. Com. 14 juin 1983 : *DMF* 1983, p. 92, note R. Achard.

### SECTION 3 : L'EMPRISE DU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE SUR LES DROITS NATIONAUX

**497.** En préambule, la Cour de Justice Des communautés Européennes<sup>1001</sup> a retenu que, lorsqu'un sous-acquéreur français exerce l'action directe pour non-conformité ou pour vice caché contre un fabricant ressortissant de l'un des États membres, cette action ne pouvait être que de nature délictuelle. Plus précisément, la Cour de Justice avait souligné dans une décision<sup>1002</sup> en date du 17 juin 1992, que le fabricant n'avait aucun lien contractuel avec le sous-acquéreur puisque ce dernier ignorait son identité et son domicile. De surcroît, pour la Haute juridiction européenne, ce serait contraire au principe de la sécurité juridique, d'autant plus que dans la plupart des États contractants, l'action en responsabilité contre le fabricant, exercée par le sous-acquéreur, n'a pas une qualification contractuelle. Autrement dit, le droit européen méconnaît la nature contractuelle de l'action directe si bien que le litige opposant le sous-acquéreur au fabricant ne relève pas de la matière contractuelle au sens de l'article 5, point 3 du Règlement n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 (Règlement Bruxelles I). Selon le point 3 de l'article 5, le défendeur peut être attiré devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit en matière délictuelle ou quasi-délictuelle. De par la nature délictuelle de l'action directe, la clause du contrat d'origine déterminant la loi applicable et les conventions internationales visant à déterminer cette loi<sup>1003</sup> ne seront donc pas applicables au sous-acquéreur. En revanche, il est possible de qualifier l'action directe contractuelle du sous-acquéreur à l'égard d'un fabricant ressortissant d'un État non-partie à la Convention de Bruxelles.

**498.** Cela étant, l'inopposabilité d'une clause attributive de juridiction à l'égard du sous-acquéreur dans une chaîne de contrats intra-européens fut au cœur d'un débat dont il est intéressant d'examiner.

En date du 7 février 2013, la Cour de justice de l'Union européenne avait énoncé une règle matérielle autonome en admettant l'inopposabilité d'une clause attributive de juridiction convenue dans un contrat au tiers sous-acquéreur dans le cadre d'une chaîne de contrats intra-européens sous réserve de son consentement effectif à l'égard de ladite clause. En validant une telle solution, la haute Cour européenne remet en cause la transmission des clauses contractuelles en qualifiant l'action directe du tiers sous-acquéreur contre le fabricant de délictuelle.<sup>1004</sup> Toutefois, le raisonnement de la haute Cour de Justice européenne pour

---

<sup>1001</sup> Devenue Cour de Justice de l'Union Européenne depuis le traité de Lisbonne en date du 13 décembre 2007.

<sup>1002</sup> CJCE, Ass. Plén., 17 juin 1992, *Société Jakob Handte*, Aff. C- 26/91 : DMF 1992, p. 573, obs. P. Bonassies ; comp. En matière de transport maritime et de connaissance (cargaison avariée), CJCE, 27 octobre 1998, Aff. C-51 /97, navire *Abblasgracht V002* : DMF janvier 1999, p. 9, obs. Ph. Delebecque. Le litige avec les parties défenderesses n'était pas à caractère contractuel, comme l'avaient jugé à tort les juges du fond. Il s'agissait bien d'un litige en matière délictuelle, soumis à l'article 5, point 3, du Règlement de Bruxelles I.

<sup>1003</sup> Par exemple, la Convention de la Haye du 15 juin 1955 sur la loi applicable aux ventes à caractère international d'objets mobiliers corporels ou le Règlement CE N° 593-2008 du 17 juin 2008 dit « Rome I » sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

<sup>1004</sup> CJUE, 7 février 2013, *Refcomp*, aff. C-543/10 : JCP G n° 18, 29 avril 2013, p. 516, note P. Guez ; *Les Petites Affiches* 10 avril 2013, p. 6 note V. Legrand.

parvenir à cette solution n'était pas sans peine.

Concernant les faits de l'espèce, une Société en nom collectif (statut avec une responsabilité solidaire et indéfinie) fit réaliser des travaux de rénovation d'un complexe immobilier situé en France et fit installer des groupes de climatisation fabriqués par la société *Refcomp*, dont le siège était en Italie. Ces équipements furent achetés et assemblés par la société *Climaveneta* puis vendus à la SNC par une société subrogeante aux droits de laquelle était subrogée la société Emerson. Suite à plusieurs dysfonctionnements constatés sur les équipements, l'assureur de la SNC qu'elle avait déjà indemnisée, assigna les sociétés *Refcomp*, *Climaveneta* et *Emerson* devant le tribunal de grande instance de Paris en vue les faire condamner *in solidum* à la réparation du préjudice subi.<sup>1005</sup> Par ordonnance du 26 janvier 2007, le tribunal de grande instance de Paris<sup>1006</sup> rejeta l'exception d'incompétence soulevée par la société *Refcomp* qui invoquait une clause attributive de compétence au profit des juridictions italiennes convenue dans le contrat passé entre elle et la société *Climaveneta*.

La Cour d'appel de Paris confirma l'ordonnance rendue par la juridiction de première instance dans un arrêt du 19 décembre 2008<sup>1007</sup>. Selon l'analyse des juges du fond, les règles spéciales en matière contractuelle prévues par le règlement Bruxelles I ne s'appliquaient pas aux litiges opposant le sous-acquéreur d'un bien au fabricant puisqu'ils relèvent de la matière délictuelle, d'autant plus que le sous-acquéreur n'avait jamais accepté une telle clause du contrat signé entre les parties originaires. Dès lors, la Cour d'appel estima que la clause attributive de juridiction convenue entre le fabricant et un vendeur intermédiaire n'était pas opposable à l'assureur subrogé dans les droits du sous-acquéreur.

La Cour de cassation, à la suite d'un pourvoi<sup>1008</sup>, saisit la Cour de justice en vue de soumettre une question préjudicielle. Il s'agissait de savoir si dans une « chaîne communautaire de contrats », entre un fabricant d'une chose et un acheteur, une clause attributive de juridiction produisait des effets à l'égard du sous-acquéreur.

**499.** L'arrêt rendu par la Cour de justice est intéressant dans la mesure où l'affirmation de l'inopposabilité d'une clause attributive de juridiction au sous-acquéreur (**Paragraphe 1**) semblait découler d'une interprétation stricte des dispositions du Règlement Bruxelles I (**Paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : L'affirmation de l'inopposabilité de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur

**500.** Nonobstant, une certaine incertitude qui planait au sujet de la transmission d'une clause attributive de juridiction dans les chaînes de contrats communautaires (A), la haute Cour de justice européenne parvint tout de même à établir l'absence de transmission de celle-ci au tiers sous-acquéreur (B).

---

<sup>1005</sup> Point 10 de la décision : « Subrogée dans les droits de Doumer (SNC), qu'elle a indemnisée, Axa Corporate (Assureur) a assigné le fabricant *Refcomp*, l'assembleur *Climaveneta* et le vendeur *Emerson* devant le tribunal de grande instance de Paris afin de les faire condamner *in solidum* au remboursement du préjudice subi. »

<sup>1006</sup> TGI Paris, 7<sup>ème</sup> Ch., 26 janvier 2007, n° 03/05709, S.A. *Axa Corporate Solutions Assurance* c/ *Société Refcomp S.P.A.*

<sup>1007</sup> CA Paris, 19<sup>e</sup> Ch., sect. B, 19 décembre 2008, n° RG : 07/04604, *Société Refcomp SPA* et a. c/ *S.A. Axa Corporate Solutions Assurance*.

<sup>1008</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 17 novembre 2010, n° 09-12442, *RTD com* 2013, p. 384, obs. Ph. Delebecque

**A.** L'incertitude quant à la transmission d'une clause attributive de juridiction dans les chaînes de contrats communautaires

**501.** L'opportunité d'invalider la transmission d'une clause attributive de juridiction dans les chaînes de contrats communautaires au sous-acquéreur était contraire aux solutions nationales en raison de la nature contractuelle de l'action directe. L'intérêt de cette affaire résidait dans le fait que la Cour de justice avait adopté une règle matérielle autonome pour la transmission d'une clause attributive de juridiction à un tiers sous-acquéreur ne s'appliquant que pour les situations intra-européennes, *i.e.* lorsqu'elles présentent une « *européanité* ». <sup>1009</sup>

Or, la haute Cour de justice européenne eut déjà l'opportunité d'appliquer sa jurisprudence sur les connaissements maritimes <sup>1010</sup>. En effet, il convient de rappeler que la Cour de justice avait admis dans l'affaire *Coreck* <sup>1011</sup> qu'« *une clause attributive de juridiction, ..., produit des effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable.* » Mais cette solution n'était pas conforme à la jurisprudence *Jakob Handte* <sup>1012</sup> qui avait admis que l'action directe en réparation exercée par le sous-acquéreur d'un bien relevait de « *la matière délictuelle ou quasi délictuelle au sens de l'article 5, point 3* ». Ces deux jurisprudences discordantes expliquaient ainsi l'incertitude quant à la validité de la transmission de la clause attributive de juridiction dans les chaînes de contrats intra-communautaires.

**B.** L'absence de transmission de la clause attributive de juridiction au tiers sous-acquéreur

**502.** En vue d'établir l'absence de transmission de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur, la Cour de justice commence sa démonstration par une interprétation de l'article 23, paragraphe 1 du règlement <sup>1013</sup> en réaffirmant que cette disposition ne fait qu'édicter des conditions de forme et une condition de fond portant sur l'existence d'un rapport de droit déterminé. Par la suite, elle précise que cette disposition ne précise en rien la validité de la transmission d'une clause attributive de juridiction à un tiers au contrat <sup>1014</sup>.

---

<sup>1009</sup> C. Nourissat, Opposabilité au sous-acquéreur, note sous CJUE, 7 février 2013, Refcomp, aff. C-543/10 ; Procédures n°4, Avril 2013, comm. 104.

<sup>1010</sup> CJCE, 9 nov. 2000, *Coreck*, aff. C-387/98, Rec. p. I-9737 ; P. Bonassies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 1165.

<sup>1011</sup> Point 35 de la décision *Coreck* : « *La portée de cette jurisprudence doit cependant être appréciée en tenant compte du caractère très particulier du connaissement qui, est un instrument du commerce international destiné à régir une relation impliquant au moins trois personnes, à savoir le transporteur maritime, l'expéditeur des marchandises ou chargeur et le destinataire des marchandises. Dans la plupart des ordres juridiques des États membres, concordants à ce sujet, le connaissement constitue un titre négociable permettant au propriétaire de céder les marchandises, pendant leur acheminement, à un acquéreur qui devient le titulaire de tous les droits et les obligations du chargeur vis-à-vis du transporteur* ».

<sup>1012</sup> CJCE, Ass. Plén., 17 juin 1992, *Société Jakob Handte*, Aff. C- 26/91 : DMF 1992, p. 573, obs. P. Bonassies.

<sup>1013</sup> Art. 23 § 1 du Règlement : « *Si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un État membre, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un État membre pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou les tribunaux de cet état membre sont compétents. Cette compétence est exclusive, sauf convention contraire des parties. Cette convention attributive de juridiction est conclue...* ».

<sup>1014</sup> Point 25 de la décision : « *À cet égard, force est de constater que, s'agissant des conditions de validité d'une clause attributive de juridiction, l'article 23, paragraphe 1, du règlement énonce essentiellement des conditions de forme et ne mentionne qu'une*

Dès lors, l'opposabilité d'une telle clause à un tiers n'est admise que si ce dernier a donné son consentement à une telle clause. En effet, la transmission de la clause au sous-acquéreur est possible « *s'il est établi que ce tiers a donné son consentement effectif à l'égard de ladite clause dans les conditions énoncées à cet article* ».

Or, cette absence de consentement de la clause attributive de juridiction du tiers sous-acquéreur dans le contrat originaire est inopposable à celui-ci dans la mesure où la certitude du consentement des parties est soulignée à l'article 23 du règlement. En outre, la Cour de justice précise que les droits découlant du contrat entre le sous-acquéreur et son co-contractant ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux établis dans les contrats antérieurs. Dans cette hypothèse, il reviendrait à la juridiction saisie de vérifier si le sous-acquéreur avait pu valablement consenti à cette clause prévue par le fabricant.

**503.** Ainsi, la Cour de Justice énonça au point 55 de sa décision que : « *dans le cadre d'une succession de contrats de vente, le sous-acquéreur, qui a signé un contrat distinct, ne vient pas véritablement s'inscrire dans la relation juridique initiale...* ». Cette position se réfère à la jurisprudence *Küttner*<sup>1015</sup> dans laquelle la Cour de cassation reconnut l'opposabilité d'une clause attributive de juridiction à un sous-acquéreur dès lors qu'il en avait eu connaissance et l'avait acceptée lors de la formation du contrat. Une telle affirmation ne semble pas cohérente dans le cadre d'une succession de contrats translatifs de propriété intra-communautaires « *puisque le tiers/sous-acquéreur n'est pas connu au moment du contrat et qu'il est peu probable que l'assuré prévienne son assurance de la conclusion d'un contrat contenant une clause attributive de juridiction, lui demandant en outre d'accepter la clause de compétence qui s'y trouve* ». <sup>1016</sup> Néanmoins, la condition de l'acceptation de la clause par le sous-acquéreur trouve sa justification dans la jurisprudence *Coreck*, ci-dessus mentionnée, portant sur la spécificité des connaissements maritimes. Mais dans ce cas précis, la nature des connaissements maritimes diffère du principe des chaînes de contrats successifs <sup>1017</sup> en ce sens qu'il existe un rapport de substitution systématique entre le porteur du connaissement et le chargeur à la différence d'une chaîne de contrats successifs qui ne peut pas s'apprécier comme un processus opérant la transmission d'un contrat unique. Pour ainsi dire, la jurisprudence *Coreck* n'était pas applicable aux faits de l'espèce en raison de la spécificité des connaissements maritimes qui régissent une relation contractuelle tripartite.<sup>1018</sup>

---

*condition de fond tenant à l'objet de la clause, laquelle doit porter sur un rapport de droit déterminé. Le libellé de cette disposition ne précise donc pas si une clause attributive de juridiction peut être transmise, au-delà du cercle des parties à un contrat, à un tiers, partie à un contrat ultérieur et successeur, en tout ou partie, aux droits et obligations de l'une des parties au contrat initial.* ».

<sup>1015</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 4 juin 2009, *Sté Küttner Gmbh*, n° 08-12482, *JDI* n° 3, Juillet 2010, 14.

<sup>1016</sup> *Ibidem*

<sup>1017</sup> **Point 54** de la décision : « *bien que tiers au contrat de transport initial, qu'il n'a pas conclu, le porteur du titre endossé est réputé adhérer à la teneur essentielle de ce contrat, en particulier une clause d'élection du for, pour autant que le droit national prévienne le transfert à son égard des droits et obligations du chargeur* ».

<sup>1018</sup> **Point 34** de la décision : « *Certes, la Cour a également admis, en matière de contrats de transport maritime, qu'une clause attributive de juridiction insérée dans un connaissement soit opposable à un tiers à ce contrat dès lors que cette clause a été reconnue valide entre le chargeur et le transporteur et que, en vertu du droit national applicable, le tiers porteur, en acquérant le connaissement, a succédé au chargeur dans ses droits et obligations. Dans un tel cas, il n'est pas nécessaire pour la juridiction saisie de vérifier si ce tiers a donné son consentement à la clause* ».

Paragraphe 2 : La justification de l'inopposabilité de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur

**504.** La haute Cour de justice européenne a pu justifier l'inopposabilité de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur en considérant que l'action directe de celui-ci était de nature délictuelle (A). Au préalable, il a fallu une prise en considération des objectifs et de l'économie générale des dispositions du règlement Bruxelles I (B).

**A.** La qualification du caractère délictuel de l'action directe

**505.** En estimant que l'action directe était de nature délictuelle, la Cour de justice fit application de la jurisprudence *Handte* ; elle avança dès lors que : « dans le contexte d'une action en responsabilité engagée par le sous-acquéreur d'une marchandise contre le fabricant de celle-ci, qu'il n'existe aucun lien contractuel entre le sous-acquéreur et le fabricant, celui-ci n'ayant assumé aucune obligation de nature contractuelle envers le sous-acquéreur »<sup>1019</sup>. Autrement dit, le principe de l'autonomie de la volonté reçoit sa pleine application au regard de l'article 23 règlement de Bruxelles I dès lors que la notion de « convention attributive de juridiction » est interprétée comme autonome.

Cette approche est conforme à sa même jurisprudence dans laquelle elle déclara que « la notion de matière contractuelle au sens de l'article 5, point 1, ne saurait être comprise comme visant une situation dans laquelle il n'existe aucun engagement librement assumé par une partie envers l'autre » ; cette situation relèverait plutôt de l'article 5 point 3 du règlement.<sup>1020</sup> Dès lors, au regard de ces dispositions, le sous-acquéreur et le fabricant n'ont pas de lien contractuel si bien que le rapport de succession entre l'acquéreur initial et le sous-acquéreur ne se fonde pas sur la transmission d'un contrat unique avec tous les droits et obligations qui en découlent. Ainsi, la transmission d'une telle clause au sous-acquéreur n'est pas de nature contractuelle contrairement à la jurisprudence française bien établie au sujet des chaînes de contrats translatifs de propriété.<sup>1021</sup>

**506.** Force est de constater que le principe de l'effet relatif des contrats à l'égard des tiers demeure intact dans le cadre des chaînes de contrats intra-européens et la clause attributive de juridiction perd alors son efficacité et n'est pas assimilée comme « accessoire » au contrat initial.

Une telle interprétation des dispositions de l'article 23 du règlement peut être contradictoire et critiquable puisque si l'action directe du sous-acquéreur relève de la matière délictuelle, elle change cependant de nature lorsque le sous-acquéreur décide d'accepter la clause de compétence juridictionnelle dans le contrat initial ; elle lui serait donc opposable.

---

<sup>1019</sup> Point 32 de la décision.

<sup>1020</sup> Voir également Cass. com., 23 mars 1999, n° 97-11.884 où la Cour reconnut que « l'article 5.1 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'applique pas à un litige opposant le sous-acquéreur d'une chose au fabricant, qui n'est pas le vendeur (...), dès lors, la clause attributive de juridiction n'étant pas opposable à un sous-acquéreur... ».

<sup>1021</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 9 octobre 1979, Arrêt *Lamborghini* n° 78-12.502 ; *RTD civ* 1980, p. 354, obs. G. Durry ; Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 30 octobre 1991 : *BRDA* 1991, n° 24, p. 16.

Cette idée est pragmatique car le sous-acquéreur n'est pas parti au contrat initial. Or, imposer des clauses contractuelles à un sous-acquéreur qu'il ne les aurait pas acceptées et encore moins négociées contreviendrait au principe de l'autonomie de la volonté des parties.<sup>1022</sup>

**B.** Les objectifs de prévisibilité et de sécurité juridique de la haute juridiction européenne

**507.** Manifestement, la haute Cour de Justice s'est efforcée d'opérer un travail de régulation efficace, guidée par un souci d'harmonisation et de prévisibilité des solutions dans les chaînes de contrats communautaires car « *les rapports entre fabricant et sous-acquéreur sont appréhendés de manières différentes dans les États membres* ». <sup>1023</sup> À cet égard, l'avocat général référendaire soumettait l'interrogation suivante : « *peut-on admettre, à l'échelle du droit de l'Union européenne que, par le jeu du renvoi au droit national, les tiers au contrat initial venant aux droits d'un cocontractant, maillon d'une chaîne de contrats, soient soumis à des règles de compétence variables suivant la conception que se fait chaque droit national de la notion de « succession aux droits et actions » d'un ayant cause ?* » et soulignait qu'« *en l'absence de règle matérielle unique, la disparité de droits applicables peut donc conduire à des solutions erratiques de nature à nuire à l'exigence de prévisibilité et de sécurité juridique que la Cour de Luxembourg s'est pourtant fixée* ». <sup>1024</sup>

Certes, l'argument paraît conforme au regard du droit de l'Union européenne mais il ne prend pas en considération le contrat initial dont le fondement premier est le principe de la force obligatoire des conventions. En effet, en admettant l'inopposabilité de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur, la Cour de justice fait fi de la prévisibilité des actions éventuelles que les parties au contrat étaient en droit d'attendre au regard des clauses prévues dans celui-ci comme le spécifie fermement l'auteur G. Durry<sup>1025</sup> à propos de l'arrêt Lamborghini : « *C'est l'intégrité d'un régime originel de responsabilité qu'il s'agit de faire respecter.* »

**508.** En tout état de cause, dans un contexte aussi spécifique que celui du commerce international, il semble cohérent que les opérateurs prévoient l'hypothèse de l'existence d'une clause attributive de juridiction dans le contrat initial. Dès lors, l'assureur subrogé dans les droits de l'assurée (SNC) devrait accepter l'opposabilité de la clause attributive de juridiction contenue dans un contrat initial s'il souhaite engager la responsabilité du fabricant-vendeur du bien alors même que son assuré n'était pas parti au contrat originaire. Pour faire échec à cette clause, il pourrait rechercher la responsabilité unique de la société qui a vendu les équipements à la société assurée qui pourra ensuite remonter la chaîne des responsabilités en assignant son co-contractant. <sup>1026</sup> Ainsi, La Cour de Luxembourg a voulu proposer une approche fondée sur l'« *européanité* »<sup>1027</sup> dans la restructuration du droit international privé des États membres en vue de garantir aux opérateurs économiques la mise en œuvre de règles uniformes et effectives au sein du marché intérieur mais aussi en vue de réaffirmer

---

<sup>1022</sup> Point 29 de la décision.

<sup>1023</sup> Point 38 de la décision.

<sup>1024</sup> P. Chevalier, « Transmission des clauses de compétence dans les chaînes communautaires de contrats : la CJUE va pouvoir trancher », *JCP G* 2010, n° 52, p. 2438.

<sup>1025</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 9 octobre 1979, Arrêt *Lamborghini* n° 78-12.502 ; *RTD civ* 1980, p. 354, obs. G. Durry.

<sup>1026</sup> *Ibidem*

<sup>1027</sup> C. Nourissat, Opposabilité au sous-acquéreur, note sous CJUE, 7 février 2013, *Refcomp*, aff. C-543/10, *opt. cit.*

l'égalité de traitement, principe général du droit de l'Union européenne.<sup>1028</sup>

**509.** Le cadre procédural des juridictions étatiques ayant été exposé, il convient à présent de s'intéresser à l'arbitrage maritime qui présente des techniques procédurales efficaces à la résolution des litiges en matière de construction et de vente du navire.

---

<sup>1028</sup> « Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit :

*L'article 23 du règlement (CE) no 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, doit être interprété en ce sens qu'une clause attributive de juridiction convenue dans le contrat conclu entre le fabricant d'un bien et l'acquéreur de celui-ci ne peut pas être opposée au tiers sous-acquéreur qui, au terme d'une succession de contrats translatifs de propriété conclus entre des parties établies dans différents États membres, a acquis ce bien et veut engager une action en responsabilité à l'encontre du fabricant, sauf s'il est établi que ce tiers a donné son consentement effectif à l'égard de ladite clause dans les conditions énoncées à cet article. »*

## CHAPITRE SECOND : L'ARBITRAGE MARITIME ET LA CONSTRUCTION NAVALE

**510.** À titre liminaire, l'arbitrage constitue un ensemble sophistiqué de règles procédurales garantissant un traitement des différends tout à la fois efficace, structurée et respectueux des droits de la défense.<sup>1029</sup>

Les raisons pour lesquelles les acteurs de l'économie maritime se détournent des juridictions étatiques peuvent s'expliquer par un intérêt prononcé pour l'arbitrage. Ce mécanisme juridictionnel de résolution des conflits permet de trancher des litiges maritimes complexes, impliquant un haut niveau d'expertise, qu'il soit juridique ou technique, et d'analyser de nombreux documents (contrats de vente et de construction de navires, chartes-parties, connaissements, *booking note*, etc.) qui sont l'expression d'une pratique mondialisée. À ce titre, la connaissance et la maîtrise des usages du commerce maritime international par les arbitres, spécialistes ou professionnels de la matière, revêt une importance considérable dans la compréhension des mécanismes, codes et langages propres au *Shipping*, qualité difficile à retrouver auprès d'un juge national. Ce savoir est d'autant plus appréciable que les litiges maritimes internationaux se sont complexifiés ces dernières années, tant techniquement que juridiquement. À cet égard, l'on déduit que l'arbitrage maritime permet manifestement la résolution des litiges relatifs à la construction navale.<sup>1030</sup>

**511.** Ces différends soulèvent d'épineux problèmes de procédure dans la mesure où plusieurs intervenants participent à l'opération de construction navale. En effet, au-delà des difficultés techniques d'analyse des spécifications convenues et de la conformité du navire qui relèvent de l'expertise, les juridictions arbitrales seront tenues de résoudre des questions d'ordre procédural suscitées par la complexité du contentieux de la construction navale<sup>1031</sup>.

Comme déjà évoqué dans la présente thèse, cette complexité s'explique par la multiplicité et l'interaction entre les opérateurs du monde maritime, ayant un lien direct ou indirect avec le litige (armateurs, affréteurs, banquiers, assureurs, chantiers navals) et ceux qui interviennent pour la construction d'un même navire (sous-traitants, fournisseurs, ou sociétés de classification). Dès lors, certains de ces intervenants auront la qualité de partie au procès, tandis que d'autres seront des tiers. Comme il fut observé, cette complexité naît également de la pluralité des contrats, certains appartenant aux mêmes ensembles contractuels, d'autres étant totalement distincts.

---

<sup>1029</sup> A. JOB, « Arbitrage maritime, dérives et perspectives », *DMF* février 2010, p. 95.

<sup>1030</sup> I. Gunt, « *Common issues in Shipbuilding contract arbitrations (Part A: Common issues in Shipbuilding contract Arbitrations)* » in *London Shipping Law Center-Maritime Forum* en date du mercredi 28 avril 2010: *Shipbuilding contracts & Related ship finance issue*.

[Traduction libre] : L'arbitrage en matière de contrats de construction navale (Partie A : L'arbitrage en matière de contrats de construction navale), Colloque du 28 avril 2010 Centre de droit maritime de Londres : Arbitrage dans les conflits relatifs aux contrats de construction navale et les enjeux financiers qui en découlent.

<sup>1031</sup> Ph. Delebecque, O. Cachard, « Compte rendu du XVIII<sup>ème</sup> ICMA - Congrès international des arbitres maritimes 13-18 mai 2012 Vancouver, *Gazette de la Chambre*, Automne 2012, n° 29.

**512.** Ainsi, la compétence du tribunal arbitral vis-à-vis des parties se déterminera selon que ces dernières soient ou non liées par une clause compromissoire ou par une même convention d'arbitrage. En tout état de cause, les difficultés procédurales en matière de construction navale résultent donc de la pluralité de parties, de contrats et de conventions d'arbitrage. Toutefois, force est de constater que l'aspect attractif des clauses d'arbitrage (**SECTION 2**) demeure intact si bien que la jurisprudence réitère de manière récurrente l'exception au caractère « manifestement inapplicable ». <sup>1032</sup>

**513.** D'une part, l'acquéreur estime que le navire n'est pas conforme aux spécifications contractuelles du fait de l'insuffisance de ses performances ou du vice affectant le navire et le rendant impropre à la navigation. En outre, il peut encore considérer la livraison comme tardive. Dès lors, le constructeur naval souscrit à son profit une garantie financière. D'autre part, il faut prendre en compte l'éventuelle défaillance de l'acquéreur : le chantier peut être confronté à des cessations de paiement des fractions du prix aux échéances convenues ou il peut constater le manque de coopération compromettant la poursuite de la construction. Les chantiers navals recourent également à des sous-traitants ou fournisseurs dont la qualité de service ou de fourniture peut être contestée puisque les effets négatifs de leurs prestations se répercutent sur le délai de livraison ou la performance du navire. À l'inverse, certains armateurs essaient de se libérer de leurs engagements invoquant des retards dans la livraison ou des défauts techniques pour déclencher le jeu de clauses résolutoires <sup>1033</sup>. Ainsi, ces litiges sont souvent soumis à l'arbitrage maritime plutôt qu'aux juridictions étatiques. À cet égard, ces différends seront dans la plupart du temps tranchés selon les règles d'arbitrage de la *London Maritime Arbitrators Association (L.L.M.A.)* à Londres, ou selon les règles de la *Chambre Arbitrale Maritime de Paris (C.A.M.P.)*.

**514.** Par ailleurs, le droit de l'arbitrage et de la procédure civile sont liés de sorte qu'un corpus de sentences sont rendues en matière de construction navale. Les différends résultant de la construction navale sont particulièrement propices aux contentieux complexes puisqu'ils posent le problème de la réunion de litiges semblables ou connexes en ce sens qu'une partie originaire souhaite mettre en cause un tiers ou qu'un tiers décide volontairement d'intervenir. Autrement dit, des questions d'ordre procédural (**SECTION 1**) seront soulevées au sujet de la mise en œuvre de la jonction des instances arbitrales suscitant l'intervention volontaire ou forcée de tiers.

---

<sup>1032</sup> Ph. Delebecque, « Où sont passées les clauses d'arbitrage manifestement inapplicables ? », sous Cass. Civ. 1<sup>ères</sup> du 21 octobre 2015, n° 14-17056 et du 23 septembre 2015 n° 14-22149, *DMF* mars 2016, p. 203.

<sup>1033</sup> A. Hatfield, « *Common issues in Shipbuilding contract arbitrations (Part B: Ship finance - A changing environment - Failure to meet the contractual specification)* » in *London Shipping Law Center-Maritime Forum* en date du mercredi 28 avril 2010: *Shipbuilding contracts & Related ship finance issue*.

Traduction libre] : L'arbitrage en matière de contrats de construction navale (Partie B : Financement de la construction- environnement en constante mutation-Défaillance dans le respect des spécifications contractuelles), Colloque du 28 avril 2010 Centre de droit maritime de Londres : Arbitrage dans les conflits relatifs aux contrats de construction navale et les enjeux financiers qui en découlent.

## SECTION 1 : ASPECTS PROCÉDURAUX EN MATIÈRE D'ARBITRAGE MARITIME

**515.** Le traitement de ce contentieux si laborieux peut s'opérer par la fragmentation des différentes instances arbitrales ou par la concentration de ces instances arbitrales. La démarche consistant à respecter la singularité de chaque litige, fondé sur un contrat unique, une clause compromissoire unique et opposant deux parties, présente l'avantage de préserver le fondement contractuel de l'arbitrage, mais peut susciter aussi le risque de contrariété des sentences. Toutefois, il semble judicieux de concentrer les diverses instances arbitrales pour une meilleure administration de l'arbitrage et une nette réduction des coûts. La concentration repose sur des techniques procédurales bien élaborées par les systèmes nationaux de procédure civile pour les juridictions judiciaires. Ces règles nationales de procédure civile sont conçues de telle sorte qu'elles offrent une latitude effective aux dispositions des règlements d'arbitrage et ainsi une large initiative aux parties qui envisagent favorablement la procédure arbitrale lors de la première réunion d'arbitrage ou lors de l'établissement de l'acte de mission. Néanmoins, si la procédure arbitrale s'est affranchie des règles établies pour les tribunaux, elle n'en doit pas moins observer le principe de la contradiction.<sup>1034</sup> Dans le cas contraire, la sentence arbitrale pourrait être annulée au visa des articles 1492, 4<sup>o</sup>, et 1494 du CPC.

**516.** Il convient avant tout de se reporter aux règlements d'arbitrage, à la pratique des institutions et à la jurisprudence arbitrale pour mieux appréhender le rapport entre le droit de l'arbitrage et les techniques procédurales (**Paragraphe 3**). Deux critères gouvernent le mécanisme procédural de concentration : le critère personnel de la qualité de litigant ou de tiers, ensuite le critère temporel du moment de la concentration des procédures. Dans un premier temps, il faudra consolider des instances initiées séparément en vue de mettre en œuvre le mécanisme de la jonction devant les juridictions étatiques (**Paragraphe 1**). Ensuite, il sera opportun d'examiner la demande de l'une des parties originaires à l'instance arbitrale qui réclame l'intervention forcée d'un tiers (**Paragraphe 2**) : ce qui s'apparente aux hypothèses de l'intervention devant les juridictions étatiques<sup>1035</sup>, sauf qu'en matière d'arbitrage, les techniques paraissent plus singulières.

Par ailleurs, d'un point de vue procédural, la résonance de la vente du navire en droit international privé est telle que la Cour de cassation a eu l'occasion de consacrer le contrôle de proportionnalité au stade de l'exéquatur d'une décision rendue par une juridiction étrangère (**Paragraphe 4**).

---

<sup>1034</sup> V. Avena-Robardet, « Arbitrage international : parties à l'arbitrage et principe de la contradiction » sous Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 14 mars 2006, *Dalloz actualité* 05 avril 2006 (Intervention forcée).

<sup>1035</sup> Art. 325 et s. CPC.

Paragraphe 1 : La jonction des instances arbitrales

**517.** *In limine*, la jonction d'instances arbitrales initiées séparément emprunte le mécanisme de la jonction de la procédure civile. L'on observera que les hypothèses de jonction ne sont guère rares en matière de construction navale.

Par exemple, l'affaire arbitrée par la Chambre de Commerce internationale n° 10364 au sujet de la construction de *sister-ships* (navires aux caractéristiques similaires) par le même chantier naval italien pour différents armateurs, illustre la jonction d'instances arbitrales entamées séparément dans la mesure où les inexécutions du chantier lors de la construction invoquées par les demandeurs sont de même nature, en violation des contrats aux stipulations analogues<sup>1036</sup>. Dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, il est opportun de joindre ces différentes affaires en vue de faciliter l'instruction de la cause et de répartir les coûts des expertises.

**518.** Au regard de la définition et du régime de la jonction élaborés en procédure civile, une jonction d'instances<sup>1037</sup> peut s'opérer dès lors qu'il existe diverses instances issues d'une pluralité de litiges opposant des binômes différents de litigants, sur la base de contrats distincts ou d'un même ensemble contractuel. À ce titre, la jonction d'instances<sup>1038</sup> est une mesure d'administration judiciaire par laquelle une juridiction réunit des affaires également pendantes devant elle pour les instruire ou les juger ensemble en raison du lien de connexité qui les unit.<sup>1039</sup>

Néanmoins, les instances ainsi jointes demeurent des affaires parallèles, obéissant à leurs propres règles de procédure, mais sont susceptibles de faire l'objet d'une décision commune, quoique le juge puisse décider de rendre des décisions distinctes à l'issue du procès. Autrement dit, la jonction d'instances ne réduit pas les deux instances en une instance unique ; elles demeurent deux instances parallèles, quoique connexes et jointes. En pratique, suite à la jonction, le contentieux sera fréquemment lié par la formulation de prétentions que les parties élèveront « *mutuellement les unes à l'encontre des autres par voie de conclusions uniques* »<sup>1040</sup>, obligeant alors le juge à statuer par une décision unique. Toutefois, en cas de jonction, le juge pourra puiser dans les pièces, de l'une ou l'autre des instances ainsi jointes, les éléments de sa conviction, les éléments de preuve et les motifs de son jugement.<sup>1041</sup>

**519.** Au préalable, des conditions « *organiques* »<sup>1042</sup> sont nécessaires à la jonction

---

<sup>1036</sup> O. CACHARD, « *Maritime Arbitration under the ICC Rules of Arbitration* », *ICC (International Chamber of Commerce) International Court of Arbitration Bulletin.*, vol. 22/ n° 1, 2011, au sujet de l'arbitrage CCI n° 10364 concernant quatre navires rouliers (*roll-on roll-off*), cf. [www.library.iccwbo.org /dr-bulletins.htm](http://www.library.iccwbo.org/dr-bulletins.htm)

<sup>1037</sup> En droit anglais, on parlera de « *consolidation* » ou de « *concurrency* ».

<sup>1038</sup> L. Cadiet, in *Rép. Dalloz. Procédure civile*, 2010, « Connexité » n° 29 à 38 (sur la jonction d'instance).

<sup>1039</sup> Art. 367 et 368 CPC.

<sup>1040</sup> L. Cadiet et E. Jeuland, *Droit judiciaire privé*, Les Manuels du Jurisclasseur, 4<sup>ème</sup> édition, n° 872 et 873

<sup>1041</sup> L. Cadiet et E. Jeuland, *opt. cit.* n° 36.

<sup>1042</sup> O. Cachard, « Aspects procéduraires relatifs à la construction navale : Jonction et intervention volontaire ou

d'instances arbitrales originaires distinctes. En premier lieu, la jonction d'instances arbitrales suppose que les conventions d'arbitrage des différents contrats concernés renvoient à un arbitrage institutionnel soumis au même règlement. En effet, il est préférable de recourir à des arbitrages administrés par une institution d'arbitrage ayant un organe permanent<sup>1043</sup> chargé de la mise en œuvre et du suivi des procédures en cours. Cet organe permanent, institué par le règlement d'arbitrage, intervient dès la réception de la demande d'arbitrage<sup>1044</sup> et de la réponse, avant même la constitution des tribunaux arbitraux qui seront tenus de trancher ensuite chacun des litiges parallèles.

Néanmoins, dans un arbitrage *ad hoc*<sup>1045</sup>, il faut attendre la constitution de chacun des tribunaux et le début des instances arbitrales pour que des organes puissent être saisis d'une demande de jonction. La procédure arbitrale *ad hoc*, repose sur un accord unanime de toutes les parties concernées avant toute constitution du tribunal. Ensuite, il faut que les affaires parallèles « à joindre » soient soumises au même règlement d'arbitrage. Ainsi, il semble « pratiquement dangereux de consolider deux affaires parallèles respectivement soumises au règlement de la C.A.M.P. d'une part et de la L.M.A.A (London Maritime Arbitrators Associations) d'autre part, en raison de l'hétérogénéité des règles procédurales respectives (même si en procédure civile, chacune des instances jointes demeure gouvernée par les règles procédurales qui lui sont propres) ». <sup>1046</sup>Tant pour des raisons organiques tenant à l'absence d'institution d'arbitrage que pour des raisons de disparités des conventions d'arbitrage et des règles de procédure, l'arbitrage *ad hoc* paraît inapte à résoudre les difficultés processuelles soulevées par les contentieux complexes (sauf dans un cas rarissime où un accord unanime serait trouvé *ex post* entre toutes les parties originaires, tous les tiers-intervenants et tous les arbitres siégeant dans les différents tribunaux arbitraux). C'est pourquoi la plupart des contrats de construction navale préconisent de recourir à des arbitrages institutionnels.<sup>1047</sup>

**520.** En l'état, le règlement d'arbitrage de la C.A.M.P. ne contient pas de disposition spécifique relative à la jonction d'instances arbitrales. Seules quelques indications éparées évoquent la jonction d'instances arbitrales.<sup>1048</sup> Mais, comme les règles de procédure sont laissées à la liberté des parties sous réserve des principes directeurs du procès équitable, le règlement d'arbitrage de la CAMP permet tout de même de joindre des instances portant

---

forcée », ICMA XVIII (*International Congress of Maritime Arbitrators*), Congrès international de l'arbitrage maritime / 13-18 mai 2012.

<sup>1043</sup> Voir en ce sens le Règlement d'arbitrage de la CAMP, article II. Pouvoir du Comité pour l'organisation de l'arbitrage, cf. [www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org).

<sup>1044</sup> *Ibidem*, article V. Saisine de la Chambre (du Comité) et délais impartis pour le dépôt des mémoires.

<sup>1045</sup> Procédure arbitrale se déroulant en dehors d'une institution d'arbitrage, organisée par les parties elles-mêmes.

<sup>1046</sup> O. Cachard, « Aspects procéduraux relatifs à la construction navale : Jonction et intervention volontaire ou forcée », *opt.cit.*

<sup>1047</sup> Voir Annexe 1: BIMCO *Newbuildcon* – Clause 42 (c) *Dispute resolution- Arbitration and mediation* (Règlement des litiges – procédures d'arbitrage): « *The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced* » [Traduction libre]:

L'arbitrage sera soumis conformément aux règles de l'Association de l'arbitrage maritime londonienne en vigueur au moment de l'ouverture de la procédure d'arbitrage.

<sup>1048</sup> Voir Règlement d'arbitrage de la CAMP : art. 12 Délais ou formes de procédures. Mesures d'instruction. Jonctions et art. 14 : Délibération des arbitres.

sur des litiges connexes si bien que ce mécanisme conforte le principe d'efficacité et d'abaissement des coûts de l'arbitrage.

**521.** En revanche, certaines institutions d'arbitrage maritime élaborent leur règlement d'arbitrage de manière à expliciter les modalités du traitement processuel des parties intervenantes et de la jonction. En effet, ces règlements d'arbitrage précisent expressément la procédure de jonction. Ainsi, aux termes de l'article 2 des règles de la S.M.A. de New York (« *consolidation* »),<sup>1049</sup> l'acceptation du règlement d'arbitrage emporte acceptation de la jonction de litiges contractuels avec d'autres parties qui soulèvent les mêmes questions de fait ou de droit et/ou qui résultent de la même transaction maritime ou de la même série de transactions maritimes. En outre, l'article 16 (B) des Règles du L.L.M.A. (« *concurrency* ») prévoit la tenue d'audiences et de plaidoiries conjointes<sup>1050</sup>. Toutefois, il convient de souligner que l'arbitrage londonien peut présenter des lacunes en termes de coordination et d'efficacité puisque ce système ne s'inscrit pas dans une politique d'arbitrage institutionnel supervisé par un organe permanent, tel que le Comité au sein de la CAMP. Dès lors, il appartient aux tribunaux arbitraux d'ordonner eux-mêmes, à leur discrétion, la tenue d'audiences conjointes.

**522.** Devant une juridiction étatique, dont les prérogatives sont déterminées par la loi du for, le mécanisme de la jonction d'instances est encadré par les conditions posées par le Code de procédure civile. Par contre, en matière d'arbitrage, des difficultés spécifiques à ce mécanisme surviennent et peuvent entraver la facilité à joindre des instances arbitrales. La jonction d'instances risque de fragiliser la sentence du fait que le fondement de l'arbitrage est contractuel, puisque tiré d'une convention d'arbitrage et d'un règlement d'arbitrage accepté par les parties. Également, la composition du tribunal arbitral serait déstabilisée, à moins que toutes les parties conviennent d'un accord sur les membres du tribunal arbitral unique qui trancherait les instances jointes. Quoiqu'il en soit, la sentence est parfaitement fondée dès lors que toutes les parties aux instances arbitrales ont adhéré à la jonction, soit spécialement *ex post*, soit généralement *ex ante* en s'appuyant sur un règlement d'arbitrage prévoyant l'acceptation des parties.

---

<sup>1049</sup> *SMA RULES - Society of Maritime Arbitrators, INC. New York - Section 2- Consolidation* : « *Whenever a dispute or disputes arise under two or more contracts that are subject to these Rules and concern a common question of fact or law or to a substantial degree involve the same transactions or series of transactions, the parties, at the request of any of them, agree to resolve all such disputes in a consolidated arbitration before a consolidated panel of arbitrators selected pursuant to the immediately following paragraph. The method of arbitrator selection contained in this Section shall supersede any conflicting method of arbitrator selection contained in the contracts. The consolidated panel shall for all purposes be deemed the parties' duly appointed panel to hear and decide all qualifying disputes under the multiple contracts in a consolidated proceeding and render a final and binding consolidated award that may be made a rule of the court.* »

<sup>1050</sup> LMAA Terms 2017 (Règlement d'arbitrage londonien 2017) / Powers of tribunal 16 (Pouvoirs conférés au tribunal arbitral- article 16) : « *In addition to the powers set out in the Act, the tribunal shall have the following specific powers to be exercised in a suitable case so as to avoid unnecessary delay or expense, and so as to provide a fair means for the resolution of the matters falling to be determined :...*

(b) *Where two or more arbitrations appear to raise common issues of fact or law, the tribunals may direct that they shall be conducted and, where an oral hearing is directed, heard concurrently. Where such an order is made, the tribunals may give such directions as the interests of fairness, economy and expedition require including* ».

**523.** Lorsque la jonction n'est pas ordonnée faute d'accord, il est opportun de recourir à une solution alternative reposant sur une coordination étroite des procédures par l'institution d'arbitrage. Plus précisément, « *Le Comité de la Chambre favorise une solution plus pragmatique et facile à mettre en œuvre. Chaque fois que plusieurs demandes sont présentées, qui concernent toutes des faits identiques ou leurs conséquences, il nomme le même tiers arbitre dans les différentes affaires, si, bien entendu, elles ne peuvent être jointes. C'est l'assurance pour tous d'une coordination entre les différents arbitrages. Il recommande en outre à ce tiers arbitre, de rechercher l'accord de ses collègues des différents collèges arbitraux et des parties pour mener instruction commune de l'ensemble des affaires. Cette solution qui s'inscrit parfaitement dans le cadre du règlement d'arbitrage de la Chambre est souple, efficace et a fait ses preuves* ». <sup>1051</sup>

## Paragraphe 2 : L'intervention d'un tiers-participant à l'instance arbitrale

**524.** Les contrats de construction navale, conclus entre le chantier et le client-armateur, entraînent la conclusion de contrats accessoires ou l'enchevêtrement de contrats. Les plans sont élaborés par un bureau d'études composé d'architectes puis, validés par une société de classification ; le chantier naval confie à des sous-traitants certaines prestations ; celui-ci acquiert auprès de certains fournisseurs des équipements tels que le système de navigation, le système de propulsion ou encore des chaudières. En tout état de cause, le constructeur est tenu d'une obligation de garantie portant sur le navire, les machines et les équipements. Si le vice affectant le navire est lié à l'intervention d'un sous-traitant ou à l'équipement d'un fournisseur, le constructeur naval, dont la responsabilité est recherchée par le client, sera en mesure d'exercer des actions récursoires à l'encontre d'un sous-traitant ou d'un fournisseur en vue d'étendre l'arbitrage au-delà des parties originaires. En outre, il est fréquent que le sous-traitant ou le fournisseur formule une demande reconventionnelle contre le chantier naval. Ainsi, la question de l'intervention à la procédure arbitrale des tiers-participants est imminente.

**525.** La demande en intervention relève de la catégorie procédurale des demandes incidentes. En vertu de l'article 66 du Code de procédure civile, « *Constitue une intervention, la demande dont l'objet est de rendre un tiers partie au procès engagé entre les parties originaires. Lorsque la demande émane du tiers, l'intervention est volontaire* <sup>1052</sup> ; *l'intervention est forcée lorsque le tiers est mis en cause par une partie* ». La mise en cause d'un tiers (fournisseur, sous-traitant ou assureur) par le défendeur constitue un cas de figure illustrant l'intervention forcée permettant l'élargissement de la sphère des parties au procès en ce sens que la décision rendue aura autorité de chose jugée à l'égard des tiers. Devant le juge judiciaire ou l'arbitre, l'intervention volontaire d'un tiers aura pour effet de faire valoir ses prétentions ; ce qui certainement donnera une autre portée à la décision rendue. Par contre, l'intervention forcée aura pour fonction la condamnation du tiers mis en cause, du moins à lui faire déclarer commune la décision à rendre. L'intervention volontaire peut être « *principale* » lorsque l'intervenant

---

<sup>1051</sup> F. ARRAGON, « Vues sur mer : la jonction de plusieurs affaires », *Gazette de la Chambre*, Hiver 2003-2004, n° 3.

<sup>1052</sup> Voir par exemple CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, *Chantier naval Couach c/ Sedes Holding*, 17 juillet 2014, n° 2014 / 350 au sujet d'un litige relatif à la construction d'un navire de plaisance de luxe ; recours du chantier contre l'acquéreur armateur pour défaut de paiement, intervention volontaire de l'administrateur judiciaire du chantier naval pendant la procédure de sauvegarde.

présente en son nom propre une demande complémentaire<sup>1053</sup> mais aussi « *accessoire* » lorsqu'il s'agit d'appuyer les prétentions de l'une ou l'autre des parties originaires.<sup>1054</sup>

**526.** Le fondement contractuel reposant sur la convention d'arbitrage convenue entre les parties originaires serait ébranlé par le mécanisme de l'intervention volontaire ou forcée en matière arbitrale eu égard au principe de l'effet relatif du contrat : le consentement des parties initiales à la convention d'arbitrage et le consentement subséquent du tiers-intervenant risquent en effet de faire défaut, en l'occurrence dans les cas d'intervention forcée. Ce qui expliquerait la réticence des juridictions étatiques à la mise en œuvre du mécanisme de l'intervention en matière d'arbitrage.<sup>1055</sup> Toutefois, il ne faut pas méconnaître la nature juridictionnelle de l'arbitrage.<sup>1056</sup>

**527.** À l'instar d'une décision de justice, la sentence arbitrale n'a d'effet obligatoire qu'à l'égard des parties et peut être opposable aux tiers. Aussi, lorsque les demandes sont connexes<sup>1057</sup>, le tribunal arbitral serait-il en mesure d'ordonner l'intervention sous réserve que le tiers-intervenant ait manifesté son consentement à l'arbitrage ? Autrement dit, doit-on instaurer un formalisme quant à la reconnaissance du consentement du tiers intervenant *ex post* ?

La jurisprudence semble faire preuve de souplesse en procédant à l'extension de la clause compromissoire à des parties qui ne l'ont pas signée<sup>1058</sup> : dès lors, pourquoi formaliser le contrôle du consentement à l'intervention alors que les parties originaires et l'intervenant volontaire consentent de fait et de droit à un arbitrage institutionnel et à l'application d'un règlement d'arbitrage défini.<sup>1059</sup> D'autant plus que « *ce consentement à l'application d'un règlement d'arbitrage qui investit l'institution d'arbitrage de pouvoirs de consolidation est suffisamment certain et explicite.* »<sup>1060</sup>

---

<sup>1053</sup> Art. 329 CPC.

<sup>1054</sup> Art. 330 CPC.

<sup>1055</sup> CA Paris, 9 décembre 1986, *Rev. arb.* 1987, p.359 : « *les règles du droit de l'arbitrage ne permettent pas d'étendre à des tiers les effets de la convention d'arbitrage et font obstacle à toute procédure d'intervention forcée ou d'appel en garantie.* »

<sup>1056</sup> O. Cachard, « Aspects procéduraux relatifs à la construction navale : Jonction et intervention volontaire ou forcée », ICMA XVIII (*International Congress of Maritime Arbitrators*), Congrès international de l'arbitrage maritime / 13-18 mai 2012.

<sup>1057</sup> A. Vialard, « Jonction d'instances et intervention volontaire » *Gazette de la Chambre n°10 - Printemps 2006* : il fut question du sort de l'intervenant volontaire dans une des instances, en cas de jonction d'instances. Plus précisément, deux demandes d'arbitrage connexes, mais distinctes, dans un litige relatif à un seul et même affrètement posaient difficulté : l'une présentée par l'affrèteur pour dommages causés à la cargaison transportée à bord du navire affrété, l'autre présentée par l'armateur pour surestaries ou détention injustifiée. Au regard de ces deux demandes manifestement connexes, la Chambre arbitrale, en accord avec les parties, décide de les joindre. Cependant, le P&I de l'armateur était volontairement intervenu, pour réclamer le remboursement de diverses indemnités versées au nom du client.

<sup>1058</sup> Par exemple Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 25 juin 1991, *Rev. arb.* 1991, p. 453, note P. Mayer : Selon la Cour, « *la clause compromissoire insérée dans un contrat international a une validité et une efficacité propres qui commandent d'en étendre l'application aux parties directement impliquées dans l'exécution du contrat et dans les litiges qui peuvent en résulter, dès lors qu'il est établi que leur situation contractuelle et leurs activités font présumer qu'elles ont accepté la clause d'arbitrage dont elles connaissaient l'existence et la portée, bien qu'elles n'aient pas été signataires du contrat qui la stipulait.* »

<sup>1059</sup> A. Mourré, « L'intervention des tiers à l'arbitrage », *Gaz. Pal.*, n° 119, 29 avril 2001, *doctr.*, p. 21 à 31.

<sup>1060</sup> O. Cachard, *opt.cit.*

**528.** En revanche, l'approche fonctionnelle de l'intervention forcée dans la pratique arbitrale est plus délicate. Dans l'affaire n° 1051 C.A.M.P.<sup>1061</sup>, l'armateur d'une vedette en aluminium déclencha une procédure d'arbitrage contre le chantier naval en raison d'un vice affectant les moteurs et les organes auxiliaires. La demande d'arbitrage était fondée sur la convention d'arbitrage figurant dans le contrat de construction. Or une convention d'arbitrage désignant la C.A.M.P. figurait également dans le contrat de fourniture du système de propulsion conclu entre le chantier et le motoriste. Le chantier naval introduisit donc à son tour une demande d'arbitrage contre le motoriste, afin qu'elle soit examinée par le tribunal arbitral chargé de trancher le litige principal. En l'absence de disposition explicite permettant de réunir les demandes dans la même procédure d'arbitrage, l'arbitre unique informa les litigants qu'une réunion des demandes était possible dans la mesure où tous y consentaient. À ce titre, le Comité de la chambre était tenu de désigner les arbitres composant le tribunal arbitral chargé de trancher l'entier litige. Dès lors, la requête fut ensuite examinée par le Comité de la C.A.M.P. qui ordonna la jonction après avoir constaté l'accord des litigants. Une sentence unique fut rendue sur la demande principale de l'armateur contre le chantier et sur la mise en cause du fournisseur. Il s'agit techniquement d'une jonction ayant permis la mise en cause d'un fournisseur, lequel était tiers au contrat principal et à la convention d'arbitrage principale.

**529.** Néanmoins, l'affaire CCI n° 12171<sup>1062</sup> présente une autre approche de l'intervention forcée en ce qu'elle met en exergue le critère du consentement, qui dans ce cas d'espèce doit être formel. En effet, un chantier naval avait introduit une demande d'arbitrage contre l'un de ses cocontractants lui ayant fourni des grues de manutention à installer sur le pont du navire. Pour sa défense, le fournisseur arguait d'une mauvaise utilisation du système de levage par l'armateur. Le chantier naval demanda donc au tribunal arbitral d'appeler l'armateur à la procédure. En vue de se prononcer sur l'appel en garantie, le tribunal arbitral s'interrogea d'abord sur la classification de cette demande dans les catégories processuelles de la loi du siège de l'arbitrage (Zürich). Selon les dispositions régissant la procédure civile, cette demande s'analysait comme un appel en garantie. Ensuite, le tribunal arbitral vérifia le consentement à l'arbitrage de l'armateur appelé en garantie, plus précisément s'il avait consenti aux opérations d'expertise ordonnées dans le cadre de l'instance arbitrale. Néanmoins, le tribunal arbitral considéra que l'armateur n'avait pas, de ce seul fait, consenti à l'arbitrage, faute d'accord du tiers-intervenant, *i.e.* l'armateur. Par conséquent, il ne pouvait être fait droit à la demande d'appel en garantie.

**530.** Par ailleurs notons que la C.A.M.P. a le mérite d'instaurer une coordination des procédures séparées comme solution alternative à l'intervention. En effet, lorsque l'intervenant volontaire ou forcé est parti à une autre instance arbitrale, une solution alternative réside encore dans la simple coordination des procédures. La C.A.M.P. peut

---

<sup>1061</sup> CAMP, Sent. Arb. n° 1051 du 24 avril 2001, *DMF* janvier 2002, p. 55.

<sup>1062</sup> O. Cachard, *opt.cit.*, *International Court of Arbitration Bulletin.*, vol. 22/ n° 1, 2011, au sujet de l'arbitrage CCI n° 12171, *cf.* [www.library.iccwbo.org /dr-bulletins.htm](http://www.library.iccwbo.org/dr-bulletins.htm)

ordonner la jonction des deux affaires et constituer deux tribunaux arbitraux distincts. Cependant, les faits sont établis en commun, durant les mêmes audiences. Deux sentences seront finalement rendues mais il s'avère que le texte de la première sentence puisse être intégralement cité ou repris dans les motifs de la seconde sentence de sorte que les parties accèdent globalement au raisonnement et à la motivation.<sup>1063</sup>

**531.** La pratique de la Chambre arbitrale maritime de Paris met en évidence le rôle du Comité et des tribunaux arbitraux en ce sens qu'ils disposent d'outils pour assurer le règlement de ces litiges complexes. La solution de la coordination des instances distinctes est souvent préférée car efficace ; cependant la jonction demeure possible dès lors que le consentement des parties est certain. La jonction d'instances arbitrales et l'autorisation d'interventions volontaires ou forcées s'opèrent dans le respect des principes directeurs du procès. Dans les arbitrages multipartites, faute d'accord sur les modalités de constitution du tribunal arbitral, il reviendra au Comité de désigner tous les arbitres.<sup>1064</sup>

**532.** A l'occasion d'un litige soumis à la Chambre arbitrale, une question procédurale demeure récurrente : quel traitement faut-il réserver à une « intervention volontaire » en cas de « jonction d'instances « connexes » ? Autrement dit, quel est le régime de l'intervention volontaire lorsque le litige est l'objet d'une jonction d'instances en cas de litiges connexes ?

Certes, l'intervenant volontaire deviendra partie au procès. Mais, en cas de jonctions d'instances connexes, à quelle instance devient-il partie ? À l'instance dans le cadre de laquelle il est intervenu ? Ou, dans l'ensemble des deux instances jointes ? À cet égard, il faut distinguer selon le moment auquel cette intervention se produit : avant ou après la jonction d'instances.

En cas d'intervention *ex-post* à la jonction d'instances, le tiers-intervenant adhère en principe à l'ensemble des affaires parallèles et consent à ce que sa prétention soit examinée par rapport à cet ensemble. Il faut cependant réserver l'effet des mesures d'instruction, en l'occurrence les expertises, diligences et exécutées avant son intervention, dans la mesure où elles sont susceptibles de lui porter préjudice, puisqu'elles ont été ordonnées à un moment où celui-ci ne pouvait faire valoir contradictoirement ses droits.<sup>1065</sup> En revanche, si l'intervention volontaire s'effectue *ex-ante* à la jonction d'instances, Le tiers-intervenant aura donc manifesté son intention de devenir partie dans une instance déterminée sans vouloir participer à une autre procédure. En effet, les règles de procédure applicables à chacune des affaires demeurent autonomes malgré la jonction.

---

<sup>1063</sup> Voir par exemple, CAMP, Sent. Arb. n° 1170 du 29 janvier 2010 et Sent. Arb. n° 1171 du 3 février 2010, *DMF* Mars 2011, p. 277 dans le cadre d'une intervention volontaire des assureurs de l'armateur qui sont devenus partie à la cause. Le tribunal arbitral s'est déclaré compétent en vertu de la clause compromissoire du contrat de construction d'un thonier sennear et a jugé recevables les demandes de l'armateur et des assureurs relatives à la mise en œuvre de la garantie contractuelle due par le chantier concernant la détérioration des cuves à poissons.

<sup>1064</sup> Voir en ce sens le Règlement d'arbitrage de la CAMP, article VII§5. Nombre et mode de désignation des arbitres.

<sup>1065</sup> Cass., Civ. 2<sup>ème</sup>, 29 mars 1971, *Bull. civ.* II, n° 139.

Paragraphe 3 : Droit comparé de l'arbitrage <sup>1066</sup>

**533.** Au moyen de la clause compromissoire, les parties préfèrent que leurs différends soient tranchés par un ou plusieurs arbitres, experts en la matière, par une procédure fiable, équitable, rapide, efficace et moins onéreuse que celle établie devant les juridictions judiciaires. Londres, lieu de prédilection pour les arbitrages maritimes, est la première place mondiale d'arbitrage maritime si bien que la loi anglaise est le plus souvent applicable. D'autres centres d'arbitrage maritime internationaux sont notables comme ceux de Paris ou de New York.

**534.** En Angleterre, les clauses d'arbitrage prévoient le nombre d'arbitres, soit un arbitre unique, soit trois arbitres. En vue de finaliser la constitution du tribunal arbitral, le choix du troisième arbitre fait l'objet d'un consensus établi entre les deux arbitres. En pratique, les parties prévoient trois arbitres.

Le Règlement de la Chambre arbitrale maritime de Paris autorise le choix d'un ou plusieurs arbitres. Les parties conviennent de la désignation d'un arbitre unique ou laissent au Comité de la Chambre le soin de le nommer. Dans le cas d'un collège de trois arbitres, le Comité (organe permanent) désigne le Président du Tribunal Arbitral et les co-arbitres, *a priori* qualifiés pour le litige en question. Dès lors, dès l'ouverture des procédures, la Chambre Arbitrale requiert un résumé des faits et des questions à résoudre, afin de désigner les personnes appropriées.

**535.** Les procédures adoptées par les Tribunaux arbitraux en Angleterre et en France sont inspirées des règles de procédure civile des juridictions étatiques.

En Angleterre, la procédure est généralement orale : il y a audition des témoins et chaque partie désigne son propre expert. Leurs rapports respectifs sont soumis aux arbitres. L'Angleterre disposant d'un système juridique de " *Common law* ", la jurisprudence détient une place importante dans les discussions avec les arbitres. Les parties sont représentées par des « *solicitors* » et des « *barristers* » et sont tenues de communiquer tous les documents en leur possession ayant un rapport avec le litige en question. Cette procédure très complexe, censée apporter toute garantie aux plaideurs, s'appelle la procédure de « *disclosure* ».

En France, les arbitres statuent en droit et se réfèrent au corpus jurisprudentiel et aussi justifient les sentences par les usages du commerce maritime. Certes, le collège arbitral entend les parties et leurs conseils, toutefois la procédure est écrite.

---

<sup>1066</sup> Henry Page : « Arbitrage maritime Paris / Londres : Comparaison des procédures, Gazette de la Chambre n°2, Automne 2003.

**536.** À Londres, les arbitres désignent un seul expert dont la procédure est suivie par les parties. Les parties n'ont pas d'obligation de divulguer tous les documents ayant un rapport avec l'affaire en question, mais une partie peut solliciter l'intervention des arbitres en vue de la communication des pièces de l'autre partie. En France, la désignation d'un seul expert indépendant est avantageuse.

Sans aucun doute, la procédure de « *disclosure* » est très longue ; ce qui explique que les taux de facturation encourus au temps passé sont très élevés. Cette procédure donne souvent lieu à des échanges nombreux et détaillés mais ce temps considérable est nécessaire pour l'audition des témoins et des experts. Les « *barristers* » de chaque partie usent de stratagèmes sophistiqués pour contredire les témoins et les experts de l'autre. Les arbitres doivent décider quels experts et quels témoins présentent la version la plus exacte des faits.

**537.** En France, le Règlement de la Chambre précise les délais dont disposent les parties afin de déposer leurs écritures qui peuvent être prorogées par décision du Président de la Chambre. Après échanges de conclusions, avec pièces à l'appui, l'affaire est fixée pour audience. Dès lors, les parties répondent aux questions des arbitres, ayant déjà étudié le dossier et ayant eu une discussion préalable entre eux. Autrement dit, il s'agit d'un véritable débat sur les points importants puisque les arbitres, sur la base d'une connaissance et d'une étude préalables de l'affaire, indiquent aux parties les questions centrales et les invitent à préciser leur position sur les points concernés.

En Angleterre les audiences sont plus formelles et souvent les conseils des parties ne sont pas informés de l'appréciation des arbitres sur certains points essentiels des débats. Devant les arbitres anglais, il y a d'abord un échange de conclusions présentées brièvement, puis des conclusions en réponse et en réplique si bien qu'une partie peut solliciter à l'autre un complément d'informations sur la position soutenue (« *Request for Further and Better Particulars* »). La procédure de « *disclosure* » suscite également l'échange de témoignages écrits et la communication des rapports des experts respectifs des parties. Cette procédure s'apparente à une procédure devant les juridictions anglaises : des avocats qui se complaisent dans des discours longs sur la jurisprudence. Les arbitres doivent entendre les témoins et les experts pendant de nombreux jours avant une présentation par les avocats d'un résumé des faits et du droit. La procédure est assez formelle avec très peu d'interventions des arbitres. Tous ces éléments engendrent un cout nettement plus onéreux qu'à Paris, sans pour autant procurer un avantage significatif dans la recherche de la solution appropriée aux litiges.

**538.** En effet, une procédure arbitrale en France engendre des coûts nettement moins dispendieux qu'en Angleterre car la préparation est moins longue, notamment à cause de l'absence de « *disclosure* » : inexistence de témoignages écrits ou oraux et absence de l'élaboration et de la communication des rapports des experts de chaque partie. Les audiences sont beaucoup moins longues. Dans le système français, l'arbitre a la prérogative de la répartition des frais d'arbitrage et de la mise à charge de l'une ou des parties des frais

dits « irrépétibles » de l'article 700 du CPC. Dès lors, la simplicité de la procédure arbitrale française a pour vocation de consacrer la clause compromissoire et de respecter l'intention des parties au moment de la signature du contrat.

**539.** Contrairement à la CAMP qui intervient directement dans l'organisation de la procédure, l'arbitrage à Londres n'est pas directement géré par la LMAA<sup>1067</sup>. Face à l'*Arbitration Act*<sup>1068</sup> de 1996, la CAMP s'appuie sur le Code de procédure civile et son propre règlement d'arbitrage. Cela étant, la procédure peut commencer dès que le tribunal arbitral est officiellement constitué par des arbitres préalablement nommés.<sup>1069</sup> En matière d'instruction du litige, le système accusatoire propre aux procédures britanniques prévaut aussi en matière d'arbitrage<sup>1070</sup> : les parties ont la charge exclusive de produire les preuves de ce qu'elles allèguent afin que la sentence soit rendue à l'appui de ces prétentions.

À l'inverse, suivant le système français à caractère inquisitoire, l'arbitre a le pouvoir d'enquêter, de demander aux parties la production de tous les éléments nécessaires.<sup>1071</sup> L'appel n'est pas envisageable<sup>1072</sup> sauf en cas d'annulation de la sentence pour vice de la clause compromissoire ou pour composition erronée ou fautive du Tribunal arbitral. Il est prévu tout de même par le règlement de la CAMP un examen au second degré. Toutefois, l'appel est possible à Londres, sous réserve d'autorisation préalable dans la sentence elle-même. Eu égard à l'audition des témoins, la CAMP autorise une réunion non formelle entre les parties, leurs avocats et les témoins alors qu'à Londres la procédure est solennelle où le témoin est isolé de la partie qui a sollicité sa présence.

Paragraphe 4 : Raisonnement casuistique de la Cour de cassation eu égard au contrôle de proportionnalité

**540.** Par un arrêt rendu le 1er décembre 2010<sup>1073</sup>, la Chambre commerciale de la Cour de cassation consacre le contrôle de proportionnalité au stade de l'exequatur<sup>1074</sup> d'une décision rendue par la juridiction américaine ayant condamné un chantier naval français à des dommages-intérêts punitifs.

Les hauts magistrats ont donc tranché sur la question de la légitimité des dommages

---

<sup>1067</sup> O. Jambu-Merlin, « La comparaison des procédures françaises et anglaises », *Gazette de la Chambre* n° 42 - Hiver 2016, [www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)

<sup>1068</sup> O. Cachard, « Un an devant les juridictions d'Angleterre et du Pays de Galles », *DMF* avril 2015, p. 344.

<sup>1069</sup> Notons que l'arbitrage régi par la Chambre de commerce internationale CCI suppose que la procédure ne débute qu'après rédaction d'un acte de mission dont le contenu est souvent longuement discuté par les parties en présence.

<sup>1070</sup> Art. 33 *Arbitration Act* 1996 (amendé en 2015): « *The tribunal shall comply with that general duty in conducting the arbitral proceedings, in its decisions on matters of procedure and evidence and in the exercise of all other powers conferred on it.* »

<sup>1071</sup> Voir Art. 12 Règlement de la CAMP.

<sup>1072</sup> Art. 1489 CPC

<sup>1073</sup> O. Cachard « La consécration du contrôle de proportionnalité au stade de l'exequatur d'une décision américaine condamnant un chantier naval français à des dommages-intérêts punitifs », *Cass. Com.* 1<sup>er</sup> décembre 2010, *DMF* avril 2011, p.331.

<sup>1074</sup> G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Association H. Capitant, PUF, 8<sup>ème</sup> édition 2007 : « *Décision par laquelle un tribunal de grande instance (statuant à juge unique) donne force exécutoire à une sentence arbitrale ou autorise l'exécution en France d'un jugement ou acte étranger.* ». Cf. art. 509, 1514 et 1515 du CPC.

et intérêts punitifs, concept juridique de la *Common Law* (*punitive damages*). Selon la Cour, le principe d'une condamnation à des dommages-intérêts punitifs n'est pas contraire à l'ordre public. Toutefois, l'exequatur du jugement étranger ne pouvait pas avoir force exécutoire auprès de la juridiction française au motif que le montant alloué était disproportionné au regard du préjudice subi par les demandeurs et des manquements aux obligations contractuelles du défendeur (défaut de conformité, détérioration du navire avant livraison). Dès lors, la Cour de Cassation a rejeté le pourvoi principal formé par les acquéreurs du navire, demandeurs à l'action.

**541.** Plus précisément, la Cour de cassation a statué pour la première fois sur la possible reconnaissance en France de décisions étrangères ayant prononcé une condamnation à des dommages et intérêts punitifs. En l'espèce, des époux de nationalité américaine, résidant aux États-Unis et acquéreurs d'un navire construit par un chantier naval français avaient sollicité en France l'exequatur d'une décision rendue le 26 février 2003 par les juridictions américaines. Les juridictions américaines avaient condamné le constructeur naval à leur verser la somme de 1,39 million de dollars en dommages et intérêts compensatoires et de 1,46 millions de dollars en dommages et intérêts punitifs sans compter le remboursement des frais d'avocats. La Cour d'appel de Poitiers a jugé que le montant de ces indemnités était disproportionné constituant une source d'enrichissement sans cause. Dès lors, les époux se sont pourvus en cassation. Certes, les hauts magistrats ont rejeté le pourvoi, mais ont tout de même admis que : « *si le principe d'une condamnation à des dommages intérêts punitifs, n'est pas, en soi, contraire à l'ordre public, il en est autrement lorsque le montant alloué est disproportionné au regard du préjudice subi et des manquements aux obligations contractuelles du débiteur* ». Ainsi, selon la Haute juridiction, le principe des dommages et intérêts punitifs n'est pas contraire à l'ordre public français, sauf à établir qu'ils revêtent un caractère excessif. À juste titre, le Professeur Cachard évoque un « *contrôle casuistique de la proportionnalité* »<sup>1075</sup> par la Cour de cassation eu égard à la compatibilité des dommages et intérêts punitifs avec l'ordre public international français.

**542.** La conception française de l'ordre public international relève des fondements issus du bloc de constitutionnalité et des principes « *de justice universelle considérés dans l'opinion française comme doués de valeur internationale absolue* »<sup>1076</sup> si bien que le contrôle de proportionnalité des dommages et intérêts punitifs était opportun en l'espèce. À cet égard, le principe de proportionnalité de la peine, d'abord développé en droit pénal, opère désormais une extension en matière civile en ce sens qu'il régit l'appréciation des sanctions.

Ainsi, appelée à se prononcer sur l'exequatur du jugement étranger, la Cour de cassation approuvait les juges du fond d'avoir examiné la conformité de la décision américaine au regard du préjudice subi et du manquement aux obligations contractuelles. En effet, la Cour d'appel a su appréhender la conformité à l'ordre public international français du jugement américain en se basant sur l'article 8 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789 proclamant que « *La Loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires, et nul ne peut être puni qu'en vertu d'une Loi établie et promulguée antérieurement au délit, et légalement appliquée.* »

---

<sup>1075</sup> O. Cachard, *opt. Cit.*

<sup>1076</sup> Cass. Civ. 25 mai 1948, arrêt *Lautour*, *JCP 1948. II. 4532*, note Vasseur.

**543.** En outre, les concepts de droit de l'Union européenne plaident déjà pour une consécration du contrôle en matière délictuelle. A ce propos, le considérant n° 32 du Règlement Rome II <sup>1077</sup> précise qu' en vertu des considérations d'intérêt public justifiant : « dans des circonstances exceptionnelles, le recours par les tribunaux des États membres aux mécanismes que sont l'exception d'ordre public et les lois de police,...,l'application d'une disposition de la loi désignée par le présent règlement qui conduirait à l'octroi de dommages et intérêts exemplaires ou punitifs non compensatoires excessifs peut être considérée comme contraire à l'ordre public du for, compte tenu des circonstances de l'espèce et de l'ordre juridique de l'État membre de la juridiction saisie. C'est en ce sens que le raisonnement de la Cour de cassation s'est inscrit dans une logique européenne en souscrivant pleinement au contrôle de proportionnalité en matière contractuelle.

**544.** Contrairement au système juridique américain qui permet l'octroi de dommages et intérêts punitifs, le droit français applique strictement le principe de la réparation intégrale qui exclut toute idée de sanction et de profit. Cependant, bien que ce concept de dommages et intérêts punitifs ne soit pas reconnu dans l'ordre juridique français, certains mécanismes tels que l'astreinte ou la clause pénale s'en rapprochent de par leur mode de sanction respectif.

En France, le versement du montant des dommages et intérêts a pour vocation de réparer uniquement le préjudice subi. Il s'agit du principe de la réparation intégrale qui établit une rigoureuse équivalence entre le montant des dommages et intérêts et la réparation du préjudice. La réparation intégrale découle des articles 1240 et 1231-2 du Code Civil<sup>1078</sup> qui prévoient respectivement que « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* » et que « *Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé, sauf les exceptions et modifications ci-après* ». Ces dispositions relèvent donc des dommages et intérêts compensatoires dont l'objectif est de replacer la victime dans une situation relativement équivalente à celle dans laquelle elle se serait trouvée si le préjudice n'était pas survenu, excluant toute notion de profit.

*A contrario*, le système juridique de la *Common Law*, notamment aux États-Unis, prévoit l'octroi de dommages et intérêts réparant le préjudice mais également sanctionnant la faute : *punitive damages*. Autrement dit, outre la réparation du dommage subi, il s'agit également de priver l'auteur de la faute de tout gain dont il pourrait bénéficier<sup>1079</sup>. Le versement d'un autre montant qui excède la simple réparation du dommage causé est exigé à titre de sanction. L'on considère que le montant des dommages et intérêts punitifs doit être dissuasif afin de prévenir certains comportements abusifs et déloyaux. Certainement, le raisonnement de la juridiction américaine est sans doute inspiré de l'analyse économique du droit où la sanction des *punitive damages* est considérée, en matière délictuelle, comme un instrument incitant le

---

<sup>1077</sup> Règlement (CE) N° 864 / 2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Règlement Rome II).

<sup>1078</sup> Anciens articles 1382 et 1149 du Code civil, modifiés suivant ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016

<sup>1079</sup> H. Gaudemet-Tallon, « De la conformité des dommages-intérêts punitifs à l'ordre public », *Revue critique de droit international privé* 2011, p. 93

responsable à atténuer les risques de survenance de l'accident<sup>1080</sup>. En revanche, la nature du préjudice justifiant l'octroi des dommages et intérêts punitifs est souvent imprécise et aléatoire si bien qu'il faut appliquer certaines notions comme la mauvaise foi, la fraude, la malice, l'oppression, la violence ou encore l'imprudence pour caractériser le comportement de l'auteur du délit.

**545.** En droit interne, le mécanisme similaire aux dommages et intérêts punitifs est la clause pénale<sup>1081</sup>. Il s'agit d'une clause contractuelle qui établit par avance l'indemnité qui sera due par l'une des parties en cas d'inexécution des obligations respectives. C'est une sanction civile prévue par les parties lors de la conclusion d'un contrat. La clause pénale se rapproche de la notion de dommages et intérêts punitifs en ce sens que le débiteur versera une indemnité supérieure au coût réel du préjudice qu'il aura causé. Par ailleurs, une telle clause a un caractère répressif, comminatoire dans la mesure où elle permet de sanctionner le débiteur en cas d'inexécution contractuelle. Par ailleurs, la principale différence avec le concept de dommages et intérêts punitifs réside dans le fait que les indemnités versées ne sont pas accordées par le juge mais sont prévues lors de la rédaction du contrat.

## SECTION 2 : LA VALORISATION DES CLAUSES D'ARBITRAGE DANS LES CONTRATS DE CONSTRUCTION NAVALE

**546.** Dans le domaine de l'arbitrage international, la jurisprudence manifeste un attachement plus incisif au principe d'efficacité de la clause compromissoire, d'où l'importance des clauses d'arbitrage dans les contrats internationaux de construction navale. Ces clauses sont favorablement acceptées par les opérateurs économiques mais suscitent des difficultés eu égard à leur opposabilité aux tiers intéressés. Force est de constater que le principe compétence-compétence (**Paragraphe 2**) s'inscrit dans une politique de valorisation des clauses d'arbitrage favorablement accueillie par la haute juridiction.<sup>1082</sup>

C'est en ce sens que les hauts magistrats, en date du 26 octobre 2011, ont prononcé la cassation de la décision d'appel<sup>1083</sup> qui admettait l'inopposabilité (**Paragraphe 1**) de la clause compromissoire au sous-traitant, tiers au contrat principal liant le chantier et son preneur d'ordres (société de prestations de peinture sur *yachts* en construction). En statuant

---

<sup>1080</sup> J.-L Harrison, *Law and Economics*, Thomson West, 2003, p. 199

<sup>1081</sup> Nouvel article 1231-5 Code civil ; B. Fages, *Droit des obligations*, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016 n°3 36

<sup>1082</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 7 novembre 2012, n° 11-25891 admettant que l'implication d'un tiers à l'exécution d'un contrat peut justifier l'extension de la clause aux tiers ; Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 février 2011, n° 10-16120, *Juris-Data* n° 2011-002235 ; CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 23 novembre 2017, n° 17-01932, *DMF* avril 2018, p. 305, obs. Ph. Delebecque : opposabilité de la clause compromissoire à l'armateur (signataire du contrat d'assurance) subrogé dans les droits de son employé victime d'un accident de mer et indemnisé par le P&I Club (assureur de l'armateur). L'armateur avait soulevé que la clause d'arbitrage, prévue au contrat d'assurance, était manifestement inapplicable. Il fut débouté par les juges du fond.

<sup>1083</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 26 octobre 2011, n° 10-17708, *CMN c/ Fagerdala Marine System*, *DMF* hors-série juin 2012 n° 16, p. 33, n° 31.

ainsi, la haute juridiction observe « *alors que l'effet de la clause d'arbitrage international contenue dans le contrat initial s'étend au sous-traitant qui en a eu connaissance lors de la signature de son contrat et qui est impliqué dans l'exécution du premier contrat, la cour d'appel a violé l'article 1493 CPC...* ».

Paragraphe 1 : Autonomie et opposabilité de la clause compromissoire

**547.** L'autonomie de la clause compromissoire dans l'arbitrage interne est posée à l'article 1447 CPC en ce sens que la clause n'est pas affectée lorsque le contrat est nul : « *La convention d'arbitrage est indépendante du contrat auquel elle se rapporte. Elle n'est pas affectée par l'inefficacité de celui-ci. Lorsqu'elle est nulle, la clause compromissoire est réputée non écrite.* » La validité de la clause d'arbitrage reposait sur le fait qu'elle soit insérée dans un contrat « *conclu à raison d'une activité professionnelle* »<sup>1084</sup>. Désormais, il est possible de stipuler une clause compromissoire en dehors de toute activité professionnelle.

**548.** En effet, la refonte de l'article 2061 résulte de la Loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle, dite J21, qui facilite le recours à la clause d'arbitrage. Le nouvel article 2061 du Code civil, consacre la jurisprudence arbitrale relative à la transmission de la clause compromissoire. Le caractère conventionnel de l'arbitrage est réitéré en ce sens que « *la clause compromissoire doit avoir été acceptée par la partie à laquelle on l'oppose* » ; le principe est toutefois assorti d'une exception : « *à moins qu'elle n'ait succédé aux droits et obligations de la partie qui l'a initialement acceptée* ».

Autrement dit, la clause compromissoire peut désormais être stipulée dans un contrat conclu entre deux particuliers. Par conséquent, elle serait tout à fait valable entre deux non-professionnels, *i.e.* deux consommateurs dans le cadre de la vente d'un navire de plaisance. Toutefois, cette hypothèse paraît invraisemblable dans la mesure où de simples particuliers n'auront pas le réflexe d'insérer une clause compromissoire dans leur contrat.

En outre, le législateur a substitué la sanction de la nullité par celle de l'inopposabilité. Si l'une des parties n'agit pas dans le cadre de son activité professionnelle, la clause demeure valable mais lui est inopposable. En effet, la partie présumée faible pourra en présence d'une clause compromissoire soit agir devant le juge étatique, soit devant l'arbitre. Sur ce point, la solution paraît conforme et favorable aux clauses compromissoires stipulées dans des contrats de consommation, en arbitrage interne dès lors qu'un différend surviendra par exemple entre un chantier naval et un plaisancier.

**549.** La règle consacrée par l'article 2061 nouveau, cantonnée à l'arbitrage interne permet de soumettre à l'arbitrage la partie qui tient ses droits du signataire de la clause compromissoire.

En matière de chaînes de contrats translatifs de propriété, le sous-acquéreur sera tenu par la clause compromissoire convenue entre le vendeur et l'acquéreur initial. C'est en ce sens que la Cour de cassation du 27 mars 2007<sup>1085</sup> a déclaré que :

« *Les défendeurs, invoquant la clause compromissoire désignant l'AAA de Philadelphie, ont soulevé l'incompétence de la juridiction étatique. Dans une chaîne de contrats translatifs de propriété, la clause compromissoire est transmise de façon automatique en tant qu'accessoire du droit d'action, lui-même accessoire*

---

<sup>1084</sup> Ancien art. 2061 Code civil.

<sup>1085</sup> Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 27 mars 2007, n° 04-20842, n° *Juris-Data* : 2007-038210, *Bull. Civ.* 2007, I, n°129.

*du droit substantiel transmis, sans incidence du caractère homogène ou hétérogène de cette chaîne. Pour rejeter le contredit de compétence, ..., la cour d'appel a décidé à bon droit qu'il existait une chaîne de contrats translatifs de propriété et en a justement déduit que la clause compromissoire, contenue au contrat liant les sociétés américaine et belge, à laquelle la société coréenne avait adhéré, avait force obligatoire à l'égard de la société française, dès lors que cette clause est transmise en tant qu'accessoire du droit d'action, lui-même accessoire du droit substantiel. »*

## Paragraphe 2 : Le principe compétence - compétence

**550.** Le principe compétence - compétence est consacré par le Code de procédure civile en son article 1465 CPC si bien que de multiples décisions de la Cour de cassation contribuent à l'affermir et à valoriser sa portée.<sup>1086</sup>

Depuis l'arrêt *Caulliez* du 22 février 1949<sup>1087</sup>, l'arbitre dont le pouvoir juridictionnel peut être contestée par l'une des parties dans son principe ou son étendue, a compétence pour statuer sur la validité ou les limites de son investiture. Ainsi, la reconnaissance du principe fut admise en ces termes : « ... toute juridiction même d'exception, étant juge de sa propre compétence, les arbitres avaient le pouvoir et le devoir de vérifier si, eu égard aux termes de la clause compromissoire souscrite par les intéressés, ils étaient compétents pour connaître du différend qui leur était soumis ; qu'en outre, aucune disposition légale ne les obligeait à surseoir à l'instruction jusqu'à ce qu'il ait été statué sur l'opposition, ..., à l'ordonnance de nomination ». Cependant, le principe ne précise pas si la compétence ainsi reconnue à l'arbitre lui appartient à titre exclusif.

**551.** Aux termes de l'article 1448 CPC, la juridiction d'État appelée à connaître d'un litige dont un tribunal arbitral est saisi en vertu d'une convention d'arbitrage, est tenue de se déclarer incompétente, peu importe que le tribunal arbitral soit déjà constitué ou pas. Manifestement, cette disposition renforce le principe compétence-compétence dans son efficacité mais peut être « *fortement critiqué en ce qu'il dépossède l'institution judiciaire de ses pouvoirs naturels, en ce qu'il prive le justiciable de son droit, prévu par la Convention européenne des droits de l'homme à être entendu par un tribunal* »<sup>1088</sup>.

**552.** Toutefois, des limites à la règle compétence-compétence peuvent résider dans le caractère « manifestement nulle ou inapplicable ».

L'article 1448 al.2 CPC pose la règle d'une convention d'arbitrage manifestement

---

<sup>1086</sup> Ph. Delebecque, « Les clauses compromissoires dans les contrats maritimes », *DMF* février 2016, p. 158.

<sup>1087</sup> Cass. Com. 22 février 1949, arrêt *Caulliez*, *Bull. civ. II*, n° 94 ; *JCP* 1949.II.4899, note H. Motulsky.

<sup>1088</sup> M. Rémond-Gouilloud, « Communications des arbitres de la Chambre au Congrès international des arbitres maritimes (ICMA XVI) à Singapour », *Gazette de la Chambre*, Printemps 2007, n°13 ; Voir en ce sens CJCE, 10 février 2009, aff. 185-07, **arrêt Front Commor**, *Rev. Crit. DIP* 2009, p. 373, note H. Muir-Watt ; *DMF* 2009, p. 211, obs. R. Carrier.

nulle en ce que le principe compétence-compétence comporterait un aspect négatif.<sup>1089</sup> En effet, si la convention d'arbitrage est manifestement nulle, hypothèses rarissimes<sup>1090</sup>, la juridiction étatique retrouve sa compétence, et ce, à condition que le tribunal arbitral ne fût pas encore saisi. Ces exceptions à la compétence prioritaire de l'arbitre ont alimenté un contentieux important, récemment clarifié par de nombreux arrêts de la Cour de cassation qui accueillent systématiquement l'applicabilité des clauses d'arbitrage.<sup>1091</sup>

**553.** L'exception relative au caractère « manifestement inapplicable » de la convention d'arbitrage alimente le contentieux portant sur le jeu de conventions liées, dont l'interdépendance peut affecter l'effet relatif de leurs clauses. La Cour de Cassation du 23 janvier 2007 réitère en ce sens l'effet de la clause portée sur l'accord garantissant un contrat de construction navale, par lequel le demandeur prétendait n'être pas lié.<sup>1092</sup> En tout état de cause, la Cour de cassation s'efforce d'interpréter strictement l'exception de l'article 1448 CPC et témoigne une certaine faveur à l'égard du principe compétence-compétence.

**554.** Également, certains praticiens défendent avec ferveur l'emploi systématique des clauses d'arbitrage par le recours de la technique propre au droit anglais qu'est l'*Anti-suit injunction*. Cette clause interdit aux justiciables de se référer au juge étatique ou autre juridiction que celle désignée par les parties sous peine de risque de « *Contempt of Court* ». Ces injonctions sont accompagnées de sanctions pénales et civiles très lourdes.<sup>1093</sup>

Toutefois, même fondée sur une compétence arbitrale, cette pratique de l'*Anti-suit injunction* est contraire et condamnable au regard du droit communautaire<sup>1094</sup> en ce sens qu'« *entravant la juridiction d'un autre État membre dans l'exercice des pouvoirs que lui confère le règlement 44/2001...elle va à l'encontre de la confiance que les États membres accordent à leurs systèmes juridiques ainsi qu'à leurs institutions judiciaires* ». <sup>1095</sup>

---

<sup>1089</sup> Art. 1448 CPC :

« *Lorsqu'un litige relevant d'une convention d'arbitrage est porté devant une juridiction de l'État, celle-ci se déclare incompétente sauf si le tribunal arbitral n'est pas encore saisi et si la convention d'arbitrage est manifestement nulle ou manifestement inapplicable. La juridiction de l'État ne peut relever d'office son incompétence.*

*Toute stipulation contraire au présent article est réputée non écrite. »*

<sup>1090</sup> Th. Clay, « Arbitrage et modes alternatifs de règlement des litiges », *Dalloz* 2017, 2562.

<sup>1091</sup> Ph. Delebecque, « Où sont passées les clauses d'arbitrage manifestement inapplicables ? », *DMF* mars 2016, p. 203 sous Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 2015, n° 14-17056 & Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 septembre 2015, n° 14-22149 ; également Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 février 2011 n° 10-16120, n° *Juris-Data* : 2011-002235.

<sup>1092</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 janvier 2007, n° 06-11157.

<sup>1093</sup> Ph. Delebecque, « *Anti-suit injunction* et arbitrage », quels remèdes ? », *Gazette d la Chambre* n° 12, Hiver 2006-2007.

<sup>1094</sup> P. Bonssies et C. Scalpel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016, n° 1174 à 1176.

<sup>1095</sup> Voir en ce sens les Points 30 à 33 de la décision *Front Commor* ;

**Point 31** : « *Enfin, si, au moyen d'une « anti-suit injunction », le Tribunal de Syracuse était empêché d'examiner lui-même la question préalable de la validité ou de l'applicabilité de la convention d'arbitrage, une partie pourrait se soustraire à la procédure en se bornant à exciper de ladite convention et le requérant, qui considère que cette dernière est caduque, inopérante ou non susceptible d'être appliquée, se verrait ainsi fermer l'accès à la juridiction étatique qu'il a saisie en vertu de l'article 5, point 3, du règlement n° 44/2001 et serait dès lors privé d'une forme de protection juridictionnelle à laquelle il a droit. »*

**Point 32** : « *Par conséquent, une « anti-suit injunction », telle que celle dans le litige au principal, n'est pas compatible avec le règlement n° 44/2001. »*

**Point 33** : « *Cette conclusion se trouve corroborée par l'article II, paragraphe 3, de la convention de New York selon lequel c'est le tribunal d'un État contractant, saisi d'un litige sur une question au sujet de laquelle les parties ont conclu une convention d'arbitrage, qui renverra les parties à l'arbitrage, à la demande de l'une d'elles, à moins qu'il ne constate que ladite convention est caduque, inopérante ou non susceptible d'être appliquée* ». Convention de New York du 10 juin 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales.

En revanche, Les États membres sont libres d'organiser toute solution relative à une convention d'arbitrage, sous réserve de se prononcer exclusivement sur l'effet de la clause compromissoire dans leur propre système juridique sans imposer l'application de ce processus dans un autre État membre.<sup>1096</sup>

---

<sup>1096</sup> CJUE 13 mai 2015, Arrêt *Gazprom*, aff. C 536-13, *Dalloz* 2005, 1106.



## CONCLUSION GÉNÉRALE

**555.** Le sujet de la présente thèse est typique de l'internationalité qui caractérise les rapports entre les multiples opérateurs du monde maritime, et de la sophistication des procédures en termes de prescription et de délais d'action. Toutefois, les mécanismes procéduraux sont nécessaires à la solution des litiges et permettent de mieux appréhender la complexité du cadre contractuel autour de la construction et de la vente du navire.

En effet, force est de constater que le législateur a mis en place un régime juridique très élaboré pour encadrer le contrat de construction au forfait du navire, dit contrat de vente « à livrer » de sorte que soient alourdis les obligations et responsabilités du constructeur naval, assimilé au vendeur professionnel. Ce régime sophistiqué résulte de la réunion des dispositions tirées du droit commun et des spécificités du droit spécial, *i.e.* le particularisme du droit maritime. À cet égard, le Professeur Delebecque énonce de manière poétique ce constat : « *Éternelle dialectique du droit spécial et du droit commun que le droit maritime, au demeurant, met régulièrement à l'épreuve* ». <sup>1097</sup>

**556.** Cette étude a permis tout de même d'appréhender la complexité et les subtilités du domaine de la vente du navire dans un *prisme* juridique très singulier mais très vaste à la fois, où les instruments contractuels sont sophistiqués et semblent parfois se confondre sur certains critères. En revanche, certaines institutions *sui generis*, comme la recette du navire ou la mutation en douane ont permis d'identifier dans quel cadre la vente du navire se situait, selon qu'il s'agisse du transfert de propriété d'un navire en construction ou selon qu'il s'agisse du transfert de propriété d'un navire d'occasion. En fin de compte, ces notions propres à la matière permettent d'esquisser les contours des mécanismes juridiques et transactionnels autour de la construction et de la vente du navire si bien qu'elles illustrent clairement le particularisme du droit maritime.

En tout état de cause, « *chaque science, chaque étude, a son jargon inintelligible, qui semble n'être inventé que pour en défendre les approches* ». <sup>1098</sup>

**557.** Ainsi, cette analyse a facilité la dissociation des deux contrats de vente dont il était question et d'estomper les confusions entre les rapports constructeur et armateur-client, et les liens unissant le vendeur et l'acquéreur. En l'état, cette problématique de dissociation est souvent source de difficultés procédurales pour les acquéreurs ou sous-acquéreurs déçus, notamment lorsqu'il est question d'agir contre le chantier naval, le vendeur initial, le vendeur intermédiaire et les tiers. Les similitudes mais, surtout les différences fondamentales entre la construction et la vente, s'appliquent donc à deux contrats ayant pourtant le même objet : la vente du navire.

À ce titre, des structures *sui generis* sont adaptées en vue du financement du navire

---

<sup>1097</sup> Cass. Com. 16 février 1999, navire *Le Kurun*, DMF juillet-août 1999, p. 628, obs. Ph. Delebecque.

<sup>1098</sup> Voltaire, *Essai sur la poésie épique, la Henriade*, chapitre I « Des différents goûts des peuples ».

comme l'hypothèque maritime ou la société quirataire qui suscitent des modalités spécifiques pour l'acquisition ou la construction des navires.

Les navires ont une valeur extrêmement élevée et représentent parfois des restrictions d'ordre fiscal, ce qui commande une propriété plurale d'où l'institution de la copropriété maritime. Plus précisément, selon les observations antérieures, certains opérateurs économiques, à défaut de compétences purement maritimes, s'intéressent à la propriété des navires tels que des armateurs financiers ou même des investisseurs.

**558.** Quoiqu'il en soit, l'axe principal des activités de l'armateur classique<sup>1099</sup> est figé sur la préservation de la flotte navale mais parfois il doit céder, en qualité d'armateur-fréteur, l'exploitation de ses navires à des professionnels pour des raisons économiques ou bien se procurer du crédit maritime si bien qu'il adoptera ces structures juridiques appropriées comme l'hypothèque maritime ou autres techniques de financement. Toute comme l'acquisition du navire, son exploitation repose sur une certaine crédibilité et entraînera par conséquent la fiabilité des créanciers en matière de garanties conventionnelles, eu égard aux hypothèques maritimes et en termes de garanties légales de l'armement du navire *i.e.* les privilèges maritimes.

Rappelons qu'au regard de l'article L.121-1 du Code de commerce, l'armateur classique est un commerçant qui « *fait des actes de commerce à titre de profession habituelle* », dès lors de multiples opérations commerciales lui sont attribuées en qualité de professionnel : « *Toute entreprise de construction, et tous achats, ventes et reventes de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure, toutes expéditions maritimes, tout achat et vente d'agrès, appareils et avitaillements, tout affrètement ou nolisement, emprunt ou prêt à la grosse, toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer, tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipages, tous engagements de gens de mer pour le service de bâtiments de commerce* .»<sup>1100</sup> Cette énumération considérable d'actes de commerce confère à l'armateur la possibilité de moduler ses activités maritimes en fonction des formes juridiques choisies.

**559.** Par ailleurs, il ne faut guère oublier le rôle considérable du courtier maritime<sup>1101</sup> (*Sales Ship Broker*) mêlé à ce contexte transactionnel de grande ampleur puisqu'il est un rouage déterminant dans les négociations maritimes. L'ancien président de la FONASBA<sup>1102</sup>, Monsieur P. Dardelet, avait affirmé lors d'un discours<sup>1103</sup> qu'une « *adaptation adéquate et l'utilisation de méthodes modernes sont donc essentielles pour suivre l'évolution du marché. Il est important*

---

<sup>1099</sup> Voir en ce sens, I. Corbier, *La notion juridique d'armateur*, Thèse de droit, PUF (1999).

<sup>1100</sup> Art. L.110-2 Code de commerce.

<sup>1101</sup> F. Baudu, « Le courtage des constructions neuves », *Gazette de la Chambre* n°10, Printemps 2006 ; Ph. Delebecque, « Quelles sont les obligations du courtier chargé de négocier la cession d'un navire », *DMF* avril 2008, p. 335 : la responsabilité du courtier chargé de négocier la cession du navire ne fut pas retenue à la requête du donneur d'ordres (vendeur-fréteur-bailleur) dans la mesure où l'insolvabilité du candidat acquéreur n'avait pas été établie, d'autant plus que le vendeur demeurait propriétaire en vertu du contrat de location-vente. Selon la Cour de cassation, l'opération effectuée par le courtier maritime ne présentait aucun risque dans la mesure où ce dernier avait élaboré un montage cohérent eu égard à l'ensemble contractuel (location-vente et affrètement coque-nue) pour les deux parties : le vendeur perçoit l'acompte au préalable, ensuite les loyers intégrant le solde du prix cle jusque au transfert de propriété opéré par le paiement de la dernière échéance. L'acquéreur peut ainsi échelonner ses paiements de sorte qu'il puisse amortir et assurer les paiements sur la base des résultats d'exploitation du navire.

<sup>1102</sup> Fédération mondiale des courtiers d'affrètement et de vente de navires et des agents maritimes.

<sup>1103</sup> P. Dardelet, exposé « Le rôle du courtier d'affrètement et de ventes de navires », *DMF* 1981, p.761.

*pour le courtier, quel que soit son mandat, de renseigner ses clients sur les fluctuations du marché, de les informer continuellement des offres d'affaires et des bateaux disponibles, des tendances et des taux du marché, des affaires conclues et de temps en temps se pencher sur sa boule de cristal et faire des prédictions facilitant la conclusion des contrats. »*

Ainsi, le navire, « bien meuble à coloration immobilière »<sup>1104</sup>, représente une opération de grande envergure car il fait l'objet de grands enjeux économiques et financiers. L'on observe que le navire est plus sophistiqué, plus onéreux, et par conséquent, les opérations qui en découlent sont sources de litiges fastidieux qui appellent à des mécanismes procéduraux complexes dont les juridictions étatiques et arbitrales s'efforcent de maîtriser.

**560.** Nonobstant, les remarquables progrès en termes d'évolutions techniques et d'encadrement juridique, le navire n'est plus ce qu'il était autrefois au temps des galions. Il n'en demeure pas moins que les conventions internationales représentent des sources législatives pragmatiques car elles ont contribué à un développement harmonieux du secteur maritime et ont encouragé les nations navales à instituer des mesures pour réguler la concurrence parfois excessive tout en préservant l'essor de leurs flottes respectives.

En fin de compte, la communauté maritime apparaît peuplée d'acteurs qui interviennent autour du navire mais aussi qui interagissent pour sa construction, son exploitation, ses performances de navigation. Ces opérateurs sont stimulés par les enjeux logistiques et financiers, d'où cette concurrence qui règne dans le monde maritime. Par conséquent, pour faire face aux mutations du secteur naval, les armements maritimes ont dû s'adapter aux contraintes compétitives et à se restructurer en entités nouvelles faisant des navires des objets de transactions et d'enjeux considérables. La vie maritime n'est plus ce qu'elle était autrefois et la nostalgie pousse parfois à évoquer la liberté de parcourir les océans comme jadis. Ainsi, il semble opportun de rejoindre la position du Professeur Vigarié selon laquelle, il y « a ce désir de répartition des risques et de recherche des profits qui a conduit à diversifier les investissements au-delà de l'horizon marin ; l'armement n'est plus que l'un de ces domaines diversifiés..., l'armateur financier risque d'être davantage responsable d'un capital plutôt que d'un navire. Il gère le premier d'abord, et ne se sent plus comme autrefois citoyen des mers »<sup>1105</sup>.

---

<sup>1104</sup> J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », in Mélanges C. Scapel, PUAM 2013, p. 77.

<sup>1105</sup> A. VIGARIÉ, *Villes portuaires et changements économiques*, Communication au congrès « Villes et ports », Gênes, nov. 1991, *JMM* 22 jan. 1992, p.188.

## BIBLIOGRAPHIE

### **I. Manuels et Traités de Droit Maritime**

- J.-P. Beurier, Droits Maritimes, Dalloz Action 2015-2016
- P. Bonassies et C. Scapel, Traité de Droit Maritime, LGDJ, 3<sup>e</sup> édition, 2016
- Ph. Boisson, Politiques et droits de la sécurité maritime : Éditions Bureau Véritas, Paris 1998
- P. Chauveau, Traité de Droit maritime : Litec, 1958
- D. Danjon, Traité de droit maritime : Sirey, 2<sup>e</sup> éd. 1926
- Ph. Delebecque, Droit maritime, Précis Dalloz, 13<sup>ème</sup> édition, 2014
- S. Druffin-Bricca, L'essentiel du droit des biens, Gualino, Lextenso éditions, 6<sup>e</sup> édition, 2012
- R. Jambu-Merlin, Le navire, hybride de meuble et d'immeuble, in Mélanges Flour, 1979
- Ph. -J. Hesse, J.-P. Beurier, P. Chaumette, Y. Tassel, A.-H. Mesnard, R. Rezenthel, Droits Maritimes Mer, Navire, Marins, Tome 1, les éditions Juris Service 1995
- A. Montas, Droit maritime, 2<sup>e</sup> édition, Vuibert droit, 2015
- E. du Pontavice, Le statut des navires, Litec, 1976
- E. du Pontavice, Droit maritime, précis Dalloz, 1997
- P. Puig, Contrats spéciaux, Hypercours Dalloz, 6<sup>e</sup> édition, 2015
- M. Rémond-Gouilloud, Droit Maritime, 2<sup>e</sup> édition, Pédone 1993
- G. Ripert, Droit maritime, tome I, 3<sup>e</sup> édition Rousseau 1929
- G. Ripert, Droit maritime, tome I, 4<sup>e</sup> édition, Rousseau 1950
- R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime, Précis Dalloz 1997, 12<sup>e</sup> édition
- R. Rodière, Droit maritime, Précis Dalloz, 1963
- R. Rodière, Introduction à l'armement, Traité Général de Droit Maritime 1976 Dalloz
- R. Rodière, Traité général de droit maritime, Le navire, Dalloz, 1980
- A. Vialard, Droit maritime, PUF 1997
- Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, sous la direction de Cyril Bloc PUAM- 2013, CDMT

## **II. Ouvrages généraux**

- Code civil 2017 (à jour de la réforme du droit des obligations, Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 en vigueur depuis le 1er octobre 2016)
- Code des transports 2015 et 2017
- Code de commerce
- Code de la propriété intellectuelle
- Code des douanes
- Code général des impôts
- Code de Procédure Civile
- Code de la consommation
- L. Cadiet et E. Jeuland, Droit judiciaire privé, Les Manuels du Jurisclasseur, 10<sup>e</sup> édition, 2017
- T. Canfin, Conformité et vices cachés dans le droit de la vente, Collection Droit et Sciences Politiques, EPU, Éditions Publibook Université, 2010
- F. Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, contrats civils et commerciaux, 11<sup>e</sup> édition, 2019
- G. Cornu, Vocabulaire juridique, Association H. Capitant, PUF, 8<sup>ème</sup> édition 2007
- B. Fages, Droit des obligations, LGDJ, 6<sup>ème</sup> édition, 2016
- J. Ghestin, Conformité et garanties dans la vente, LGDJ 1983
- B. et F. Grandguillot, Comptabilité générale, Principes généraux, opérations courantes et de fin d'exercice, Gualino Lextenso éditions, 13<sup>e</sup> édition, 2010
- B. Hell- Fallon & A.- M. Simon, Droit civil, Dalloz 2003, 7<sup>e</sup> édition
- J.-L Harrison, Law and Economics, Thomson West, 2003,
- J. Mestre, M.-E. Pancrazi, I. Arnaud-Grossi, L. Merland, N. Tagliarino-Vidal, Droit Commercial : Droit interne et aspects de droit international, L.G.D.J, 30<sup>ème</sup> édition, 2012
- H., L. et J. Mazeaud, Leçons de droit civil, tome II, 1<sup>er</sup> vol. : Montchrestien, 9<sup>e</sup> édition 1998

### III. Documentations

- NEWBUILDCON-*Standard Newbuilding Contract* : Modèle de contrat de construction navale BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*)
- Contrat pour une construction en série : Contrat établi entre l'IFAN (Institut Français des Architectes Navals) et la FIN (Fédération des Industries Nautiques) sur la base de la « Charte de l'Architecture Navale » établie par l'IFAN
- Modèle de contrat de propriété relatif à la société de quirataires
- Grosse avec formule exécutoire de l'arrêt Cass.Com du 11 décembre 2007, navire Calypso, confirmant la décision de la Cour d'appel de Paris (25<sup>ème</sup> Chambre) du 28 avril 2006.
- Supports référentiels : Réglementations et Contrats des navires de plaisance

Directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance (Directive Modificative n°2003/44/CE du 16 juin 2003)

Réglementation des navires de plaisance sur les exigences essentielles de sécurité, les Normes Harmonisées et le Marquage CE. Ce sont les principes de la législation communautaire issue de la directive n°94/25/CE du 16 juin 1994 transposée dans le droit français par le décret n°96-611 du 4 juillet 1996 (modifiée par la suite par la directive n°2003/44/CE du 16 juin 2003 et transposée dans le droit français par le décret n°2005-185 du 25 février 2005).
- Directive n° 2013/53/UE du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur (abrogeant la directive n° 94/25/CE)
- Rapport du London Shipping Law Center-Maritime Forum en date du mercredi 28 avril 2010 : *Shipbuilding contracts & Related ship finance issues* : Arbitrage dans les conflits relatifs aux contrats de construction navale et les enjeux financiers qui en résultent
- Charte de l'Institut Français des Architectes navals
- MYBA *Yacht Sale and Purchase Agreement* : Modèle de contrat de vente/acquisition édité par « *Mediterranean Yacht Brokers Association* ».
- Contrat-type de la *Standard Form of the Yacht Brokers Association of America - Yacht Purchase and Sale Agreement*
- *US Code of Federal Regulations*
- Rapport de la Cour de cassation 2000, p.31 : les hauts magistrats ont sollicité la modification de l'article 1648 du Code civil afin que soit précisé dans le temps le délai d'action pour agir
- Règlement d'arbitrage de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)
- Règlement d'arbitrage de la SAM (*Society of Maritime Arbitrators*)
- Règlement d'arbitrage LLMA (*London Maritime Arbitrators Associations*)

- Revue annuelle 2019 de courtage maritime éditée par la société BRS (*Barry Rogliano Salles*)

#### **IV. Articles de périodique et Études/ Chroniques doctrinales**

- S. Amrani-Mekki, « Liberté, simplicité, efficacité, la nouvelle devise de la prescription », *JCP G* 2008, I, 160, 67
- F. Arragon, « Vues sur mer : la jonction de plusieurs affaires », *Gazette de la Chambre*, Hiver 2003-2004, n° 3
- V. Avena-Robardet, « Arbitrage international : parties à l'arbitrage et principe de la contradiction » sous Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 14 mars 2006, *Dalloz actualité*, 05 avril 2006
- F. Baudu, « Le courtage des constructions neuves », *Gazette de la Chambre* n°10, Printemps 2006
- A. Bénabent, « Conformité et vices cachés dans la vente, l'éclaircie », *Dalloz* 1994, chron. p. 115
- A. Bénabent, « La garantie des vices cachés », note sous Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 5 mai 1993, *Recueil Dalloz Sirey*, 1993, 35<sup>e</sup> cahier, p.506
- A. Bénabent « Le point sur le paiement des travaux supplémentaires dans les marchés à forfait » sous Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 24 janvier 1990, *D.* 1990, *jurispr.* p. 257 (théorie du bouleversement de l'économie du contrat justifie, dans les marchés à forfait, le paiement des travaux supplémentaires accomplis par un entrepreneur, lorsque des événements nouveaux, tels de nécessaires travaux supplémentaires, faits à la demande expresse du maître de l'ouvrage (armateur), ruinent l'économie du contrat.)
- J.-L. Bergel, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière ? », *in* Mélanges C. Scapel, PUAM 2013, p. 77
- V. Berg, « La notion de risque de développement en matière du fait des produits défectueux », *JCP G* 1996, I, 3945.
- S.Bollée, « À la croisée des Règlements Rome I et Rome II : la rupture des négociations contractuelles », *Dalloz*, 2008, p.2161
- J. Boutiron, sous la direction de F. Pasqualini, « La nature juridique de la copropriété de navire », *DMF* 1996, p. 693
- A. Besnard, C. De Salins, C. Delormel, « Régimes français et anglais de la garantie des vices cachés en matière de construction et réparations navales », *Rev. dr. transp.* 2013, dossier 8, p. 9
- P. Bonassies, « La *Court of appeal* britannique rejette le recours à la notion de bonne foi contractuelle », *Gazette de la Chambre* n°43, Printemps 2017 : dans cette affaire, arrêt 12 février 2015 *Cottonex Answalt vs. MSC Company*, la Cour ne reconnaît pas le principe général de bonne foi dans le champ contractuel au motif que « *le droit anglais, plutôt que de se référer à un principe général, préfère développer des solutions non systématiques, au cas par cas (piecemeal solutions) pour répondre aux problèmes nés de la déloyauté* ». *A contrario*, *Restatement of contracts* de 1971 en droit

américain (Arrêt *Seamen's buying services vs. Standard oil & Wallis 1984*)

- P. Bonassies, « L'ordonnance du 17 février 2005 ou la mort du bref délai de l'article 1648 du Code civil », *DMF* 2005, p. 291
- P. Bonassies, le « Droit positif français en 2004 », *DMF* hors-série n° 9, juin 2005, n°13 & 14
- P. Bonassies, « Nouveaux aspects du droit de la prescription maritime », *DMF* septembre 2005, p. 677
- A. Boquet et G. Fraikin, « Le droit positif en matière de construction de navires », *DMF* 1992, p. 229
- Ph. Boisson & E. Lagavant. : « L'affaire du naufrage de la drague *Cap de la Hague* et le problème de la responsabilité des sociétés de classification ». (Responsabilité pénale de la société de classification) au sujet de Cass. Crim.30 mai 1980, n°78-92764, drague *Cap de la Hague*, *DMF* 1981, p.181
- V. Brémond « Droit commun des contrats de vente et d'entreprise et droit spécial de la construction de navires : ligne de partage », Cass.Com., 13 octobre 1998, *Société Marine Projets c/ Loquais, Recueil Dalloz* 2000, p. 17
- D. Bretagne-Jaeger, « La protection de l'architecte naval par le droit d'auteur », *DMF* 1998, p.1092
- M. Bruschi « Bref délai pour agir en garantie des vices cachés : la Cour de cassation donne du temps au temps », sous Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, *Recueil Dalloz* 1998, p. 409
- O. Cachard, « Un an devant les juridictions d'Angleterre et du Pays de Galles », *DMF* avril 2015, p. 344.
- O. Cachard : « La consécration du contrôle de proportionnalité au stade de l'exéquatur d'une décision américaine condamnant un chantier naval français à des dommages-intérêts punitifs », Cass. Com. 1<sup>er</sup> décembre 2010, *DMF* avril 2011, p.331
- O. Cachard, « *Maritime Arbitration under the ICC Rules of Arbitration* », *ICC (International Chamber of Commerce) International Court of Arbitration Bulletin.*, vol. 22/ n° 1, 2011, arbitrage CCI n° 10364 au sujet de quatre navires rouliers (*roll-on roll-off*)
- J. Calais-Auloy, « Le conflit entre l'hypothèque maritime et le nantissement du matériel, *DMF* 1971, p.131 au sujet de Cass. Com. 1er juin 1970, navire *l'Heureux*
- P. Chaumette, « La vente de navire et le sort de l'équipage », obs. sous TI Quimper, 29 juillet 2005, navires *Le Talion et L'Albatros*, *DMF* 2007, p.156
- P. Chaumette, « La francisation à l'épreuve du droit communautaire », *DMF* 1996, p. 1092
- P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF* 2007, p.99
- P. Chaumette, « Le navire n'est pas une personne », *DMF* 2007, p. 584

- J.-F. Cheneval et A. Luquiau, « La limitation de responsabilité des propriétaires de navires en construction », *DMF* 1997, p. 773
- J.-F. Cheneval, : « Quelques réflexions sur le contrat de construction de navires », *Gazette de la Chambre* n° 30, Hiver 2012-2013
- P. Chevalier, « Transmission des clauses de compétence dans les chaînes communautaires de contrats : la CJUE va pouvoir trancher », *JCP G* 2010, n° 52, p. 2438
- D. Clerin, « Les dispositions relatives à la navigation de plaisance de la loi pour l'économie bleue », *DMF* 2017, p. 629
- P. Dardelet, « Le rôle du courtier d'affrètement et de ventes de navires », *DMF* 1981, p. 759 à 768
- L. D'Avout, « Quelques observations sur la valeur des publicités réelles en droit français » *Dalloz* 2008 p. 888 (caractère simple de la présomption s'attachant à la fiche matricule et acte de francisation, revendication de la propriété du navire)
- Ph. Delebecque, « L'articulation et l'aménagement des sanctions de l'inexécution du contrat », *Dr. et patr.* n° 259, juin 2016, p. 62
- Ph. Delebecque, « L'obligation de sécurité du chantier naval : quel régime ? » sous Cass. Com. 24 janvier 2006, navire *Côte d'Ambre*, *DMF* novembre 2006, p. 889
- Ph. Delebecque, « Le constructeur peut-il compter sur les clauses contractuelles de prorogation de délai ? » sous Cass. Com. 11 octobre 2011, navire *Austral*, *DMF* 2012, p. 125
- Ph. Delebecque, « Quelles sont les obligations du courtier chargé de négocier la cession d'un navire », *DMF* avril 2008, p. 335
- Ph. Delebecque, « La réforme du droit des contrats : quelle incidence sur les contrats maritimes ? », *DMF* octobre 2016, p. 803
- Ph. Delebecque, « La notion de groupe de contrats. Quels critères ? » : *JCP E* 1989, *Cahier droit des entreprises* 1989 / 4, p. 25
- Ph. Delebecque, O. Cachard, « Compte rendu du XVIII ème ICMA - Congrès international des arbitres maritimes 13-18 mai 2012 Vancouver », *Gazette de la Chambre*, Automne 2012, n° 29
- Ph. Delebecque, « La loi PACTE et les compagnies maritimes en marche vers de nouvelles perspectives ? », *Gazette de la Chambre* n°50, Automne 2019
- Ph. Delebecque, « *Anti-suit injunction* et arbitrage », quels remèdes ? », *Gazette de la Chambre* n° 12, Hiver 2006-2007
- Ph. Delebecque, « Où sont passées les clauses d'arbitrage manifestement inapplicables ? », *DMF* mars 2016, p. 203 sous Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 2015, n° 14-17056 & Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 septembre 2015, n° 14-22149

- Ph. Delebecque, « Contrat type BIMCO sur le financement du navire », *Gazette de la Chambre*, n°43, Printemps 2017
- 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 13 décembre 1974 organisée par l'AFDM et le Crédit Naval – CMAF, tome 2
- M. Ferrer, « Détermination du lieu du fait dommageable et responsabilité des sociétés de classification à l'égard des assureurs facultés », *Rev. Dr. Transp.* 2007, étude n° 8, au sujet du navire *Welborn* : Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 27 mars 2007, n°05-10480.
- N. Fricero, « Le nouveau régime de la prescription et la procédure civile (Loi n° 2008-651 du 17 juin 2008) », Colloque à la Cour de cassation du 11 mai 2009
- H. Gaudemet-Tallon, « De la conformité des dommages-intérêts punitifs à l'ordre public », *Revue critique de droit international privé* 2011, p. 93
- I. Gunt, A. Hatfield, M. Stockwood, S. Curtis, « *Common issues in Shipbuilding contract arbitrations - Part A* » *in* *London Shipping Law Center-Maritime* ; Forum en date du mercredi 28 avril 2010 : *Shipbuilding contracts & Related ship finance issue*.
- J.-C. Hallouin « Opposabilité d'une hypothèque aux créanciers d'une société fictive », *Recueil Dalloz* 2000, p. 234
- A. Hervio-Lelong, « Le bref délai de l'article 1648 : chronique d'une mort annoncée », *Recueil Dalloz* 2002, p. 2069
- A.T. Howard, « *Personnification of the vessel : fact or fiction* », *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1990, 319
- O. Jambu-Merlin, « La comparaison des procédures françaises et anglaises », *Gazette de la Chambre* n° 42, Hiver 2016,
- A. Job, « Arbitrage maritime, dérives et perspectives », *DMF* février 2010, p. 95
- P. Lagarde, « La loi française sur la vente des navires francisés est une loi de police », *Rev. Crit. DIP*, 2005, p.55
- F. Labarthe, « Les conflits de qualification : Éléments de réflexion à partir de la distinction entre le contrat d'entreprise et d'autres contrats », *in* Mélanges B. Bouloc, *Dalloz* 2007, p. 539.
- C. Larroumet « Sur la distinction des causes de résolution et causes de nullité d'un contrat », *JCP G*1976. II. 18463
- C. Larroumet, « L'effet relatif des contrats et la négation de l'existence d'une action en responsabilité nécessairement contractuelle dans les ensembles contractuels », *JCP G* 1991. I. 3531
- M. Le Bihan Guénolé, « Bateaux de plaisance et économie circulaire », *DMF* 2017, p. 643
- J. Mestre, « Pour un principe de bonne foi mieux précisé », *RLDC*, mars 2009, n°58, p. 9

- J. Michel, « Le quirat instrument privilégié de défiscalisation », *DMF* 2001, p. 86
- S. Miribel, « Évolution de la notion de navire en droit français », *DMF* 2015, p.100
- A. Mourré, « L'intervention des tiers à l'arbitrage », *Gaz. Pal.*, n° 119, 29 avril 2001, *doctr.*, p. 21 à 31
- F. Mossu-Odier « Le quirat est-il encore l'instrument de l'investissement maritime ? », *DMF* 1999, p.699
- M.Ndendé, « Litiges en matière de vente de navires », *Revue de Droit des Transports*, n°10, octobre 2010, commentaire 201
- C. Nourissat, « Opposabilité au sous-acquéreur », note sous CJUE, 7 février 2013, *Refcomp*, aff. C-543/10 ; *Procédures* n°4, Avril 2013, comm. 104
- F. Odier, « La Loi du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la copropriété de navire », *DMF* 1996, p. 691
- H. Page : « Arbitrage maritime Paris / Londres : Comparaison des procédures », *Gazette de la Chambre*, Automne 2003, n°2
- M. Papassavas, « Désordres affectant un navire construit à livrer : Nature, régime et point de départ de la prescription de l'action en réparation », *DMF* janvier 2019, p. 27 sous CA Amiens, Ch. 1<sup>ère</sup>, (Cour de renvoi), 18 septembre 2018, chalutier *Quentin-Grégoire*, n° 17-03680
- G. Piette, « La fiducie maritime : Réflexions sur l'opportunité de la fiducie sur navires », *DMF* 2013, p.3
- G. Piette, « La nature juridique du contrat de construction navale », *DMF* 2018, p. 324 sous CA Paris 11 octobre 2017, n° 13 / 14795.
- J.-P. Rémy, I<sup>ère</sup> partie des actes de la XXV<sup>ème</sup> Journée RIPERT, « Abordage et prescription de la Cour de cassation, *DMF* septembre 2018, p. 692 au sujet de Cass. Com. 28 mars 2018, n° 16-24506, *DMF* mai 2018, p. 399, G. Piette
- J. Raynaut, « Les sociétés de classification », *Gazette de la Chambre* n°50, Automne 2019
- M. Rémond-Gouilloud, « Communications des arbitres de la Chambre au Congrès international des arbitres maritimes (ICMA XVI) à Singapour », *Gazette de la Chambre*, n°13 Printemps 2007
- R. Rézenthel, « La plaisance et le droit de la consommation », *DMF* 2004, p.654
- R. Rézenthel « La pratique de la navigation de plaisance est le corollaire de la liberté de circulation », CJCE 7 mars 1996 – Commission c/ France – aff. n° C-334/94 point 21 *DMF* 2012, p.471
- N. Rias, « Le juge judiciaire et la responsabilité du fait des produits défectueux sous le prisme des contraintes européennes », *RTD Europe* 2015, p. 348-35 sous Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 10 décembre 2014, n° 13-14314

- E. Robine, « Les conditions d'exercice par le sous-acquéreur de l'action directe en résolution de la vente », *Dalloz* 1990, p. 457
- F. Rouvière, « La distinction des délais de prescription, butoir et de forclusion », *Petites affiches*, 31 juillet 2009, n° 52, p. 7 à 11
- S. Sana-Chaillé de Néré, « Nature et droit applicable à l'action en responsabilité contre la société de classification », *DMF* avril 2016, p.360 sous CA Versailles, Ch.12<sup>ème</sup>, 15 décembre 2015, n° 13-09212 navires *Berg et Breede* : Responsabilité extra-contractuelle de la société de classification ; Par ailleurs, la loi applicable à la responsabilité extra-contractuelle est celle de l'État du lieu où le fait dommageable s'est produit
- Y. Tassel, « Du concept de lien. Nature juridique et histoire », *DMF* 1997, p. 867
- A. Vialard, « Jonction d'instances et intervention volontaire », *Gazette de la Chambre* n°10 - Printemps 2006
- A. Vigarié, « Villes portuaires et changements économiques », Communication au congrès « Villes et ports », Gênes, nov. 1991, *JMM* 22 jan.1992, p.188
- G. Viney, « L'action en responsabilité entre participants à une chaîne de contrats », in *Mél. Holleaux* : Litec, 1990, p. 399
- E. Vroom, E. Pattard, « Essai de droit comparé concernant l'acquisition d'un yacht d'occasion selon le contrat-type élaboré par la MYBA », *Revue Droit des Transports* 2013, n°4, Dossier 7

## V. Fascicules

- O. Cachard, *Répertoire Droit International Dalloz*, « Privilèges et hypothèques maritimes », décembre 2017, actualisation mai 2017
- L. Cadiet, *Rép. Civ. Dalloz*, Procédure civile, 2010, « Connexité », n° 29 à 38 (sur la jonction d'instance)
- Ph. Delebecque, *Jcl Transport*, Fascicule 1095, Hypothèque maritime
- Ph. Delebecque, *Rép. Com. Dalloz*, « Hypothèque et privilèges maritimes », février 2005, actualisation octobre 2010
- C. De Lapparent, O. Jambu-Merlin, G. Viel, *Jcl Transport* Fascicule 1053, Navigation de plaisance-Utilisation du navire
- A. Luquiau, *Jcl Transport*, Fascicule 1060, Contrat de construction navale. - Formalités et nature du contrat
- A. Luquiau, *Jcl Transport*, Fascicule 1062, Contrat de construction navale. - Obligation du constructeur : obligation de garantie et de délivrance conforme. - Conventions relatives à la responsabilité
- A. Luquiau, *Jcl Transport*, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer. - Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur

- A. Luquiau, *Jcl Transport*, Fascicule 1064, Contrat de construction navale. - Règlement des litiges et intervention des tiers au contrat
- S. Lootgieter, *Jcl Transport*, Fascicule 1210, Sociétés de Quirataires
- Y. Tassel, *Jcl Transport*, Fascicule 1075, Navires et autres bâtiments de mer. -Francisation du navire
- J.-J. Taigne, *Jcl Civil*, Code, Art. 2240 à Art. 2246, Fascicule unique : Prescription. Interruption de la prescription

## **VI. Thèse et mémoires**

- K. Gilleau, *Le crédit tiré du navire*, Thèse, préface A. Vialard, Presses universitaires d'Aix-Marseille 2010, collection CDMT
- C. Demoulins, *La recette du navire*, mémoire DESS Droit maritime et des Transports, 2003
- I. Corbier, *La notion juridique d'armateur*, Thèse de droit, PUF (1999)

## **VII. Sites INTERNET**

- Site relatif aux formalités administratives pour les navires francisés : [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)
- Site de recherche de jurisprudences étrangères (*Common Law*) : [www.casetext.com](http://www.casetext.com)
- Site des décisions arbitrales de la Chambre de Commerce Internationale : [www.library.iccwbo.org /dr-bulletins.htm](http://www.library.iccwbo.org/dr-bulletins.htm)
- Site de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris : [www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)
- Site de recherches de jurisprudences et décisions arbitrales (*Common Law*) : [www.onlinedmc.co.uk](http://www.onlinedmc.co.uk)
- Site des informations fiscales en matière maritime : [www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr)
- Site de données (accès restreint) sur l'identification de l'immatriculation d'un navire (n° IMO) et de l'armateur-propriétaire inscrit au registre d'immatriculation (*Registered owner*) pour ne pas le confondre avec le transporteur-affrèteur le cas échéant : [www.equasis.org](http://www.equasis.org)
- Site professionnel d'un opérateur intermédiaire chargé des mesures de défiscalisation des copropriétés maritimes : [www.jpcocean.fr](http://www.jpcocean.fr)
- Site professionnel d'une société de *Shipmanagement* basée à Monaco : [www.ships.com](http://www.ships.com)
- Site professionnel sur le courtage maritime international : [www.brsbrokers.com](http://www.brsbrokers.com)

- Site d'informations sur les mécanismes fiscaux et comptables : [www.revuefiduciaire.grouperf.com](http://www.revuefiduciaire.grouperf.com)

### **VIII. Commentaires de Jurisprudences**

- Req. 23 janv. 1888 : *DP* 1888.1. 405 (l'achat d'un navire de plaisance, non en vue de la revente, mais pour l'usage personnel de l'acquéreur, n'a pas le caractère commercial).
- Cour de cassation Chambre civile du 10 juillet 1888, *DP* 1889, 1, p.107 ; A. Luquiau, *Jcl Transport* Fasc.1060, Contrat de construction navale-Formalités et nature du contrat, n°18.
- Cass. Civ. 25 mai 1948, arrêt *Lautour*, *JCP G* 1948. II. 4532, note Vasseur : Ordre public international français ; principes « *de justice universelle considérés dans l'opinion française comme doués de valeur internationale absolue* ».
- Cass. Com. 22 février 1949, arrêt *Cauliez*, *Bull. civ. II*, n° 94 ; *JCP G* 1949.II.4899, note H. Motulsky : Principe compétence-compétence.
- Cass. Com., 9 mars 1949 : *JCP G* 1949, II, 5075, note E. Becqué.
- Cass. Com., 4 novembre 1952, D. Veaux-Fournerie, *JCL Transport* 1998, La vente volontaire du navire, Fasc. 1131, n° 3 ; *DMF* 1953, p.127.
- Cass. Civ., 28 janvier 1954, *Dalloz* 1954, p. 217, note G. Levasseur : la copropriété maritime est pourvue de la personnalité morale.
- Cass. Com., 2 déc.1965 : *D.* 1966.501, note R. Rodière (caractère commercial de la plaisance).
- CA Rennes, 7 novembre 1962 : *DMF* 1963, p. 282.
- Conseil d'État, 9 juillet 1965, *DMF* 1966, p. 1975, note Bouloy.
- CA Rennes, 23 octobre 1967, navire *Gualarn* *DMF* 1968, p.608.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 25 juin 1968 : *Bull. Civ. I.* 1968, n° 183.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 4 novembre 1968 : *JCP G* 1969, II, 15814 *bis*.
- CA Paris, 5<sup>ème</sup> Chambre, 12 déc. 1968 : *DMF* 1969, p. 223.
- CA Rennes, 16 juin 1969, *DMF* 1973, p.369.
- Cass. Com. 18 avril 1969 : *Bull. Civ. 1969, IV*, n° 123.
- CA Rennes, 17 déc. 1969, *DMF* 1970, p.698.
- CA Rennes, 28 Mai 1969, *DMF* 1969 p.84 (sur la détermination de la qualité de quirataire).

- Cass. Com. 19 mai 1969, *Bull. civ. IV*, 1969, n°176 rejetant le pourvoi contre CA Rennes 25 mars 1966 : *JCP G 1967, II*, 14917, note P. Chauveau.
- Cass. Com., 2 mars 1970 : *DMF* 1970, p.460.
- Cass. Com. 1er juin 1970, n°68-13.620, navire *l'Heureux*, *D. 1970*. 681. note R. Rodière.
- Tribunal d'Instance Nîmes, 26 janvier 1971, *Rev. Marchés Publics* n° 2251, juillet-août 1990.
- Cass., Civ. 2<sup>ème</sup>, 29 mars 1971, *Bull. civ. 1971, II*, n° 139
- Cass. Com., 27 février 1973 : *Bull.civ.1973, IV*, n° 105, *Recueil Dalloz* 1974, p.138, notes Ph. Malinvaud
- Cass. Com. 8 octobre 1973 : *JCP G 1975, II*, 17927, obs. J. Ghestin.
- CA Nancy, 11 octobre 1973, *Dalloz 1973, jurispr.* p. 728.
- Cass. Com. 6 novembre 1974, *JCP 1979, II*, 19178, note J. Ghestin ; *Contra* : Cass. Com. 20 avril 1970, *RTD Com.* 1975, p. 612, obs. E. du Pontavice.
- Cass. Com. 27 novembre 1973, chalutier *Cap Jubby DMF* 1974, p. 273, note P. L.
- Cass.Com. 6 novembre 1974, *JCP 1979, II*, 19178, note J. Ghestin.
- CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 16 février 1976, *Société Valcke c/ Société Dubigeon*.
- CJCE 30 novembre 1976, *Mines de Potasse d'Alsace, Rev. Crit. DIP*, 1977, p. 563, note P. Bourel.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 mai 1977 : *Bull. Civ. 1977, I*, n° 194.
- CA Paris, 25<sup>ème</sup> Ch., 26 mai 1977 : *Gaz. Pal. 1978*, 2, somm. p. 401.
- Cass. Com. 27 avril 1979 : *Bull. civ. 1979, IV*, n° 132 ; comp. Droit des sociétés : Cass. Civ. Ch. 3<sup>ème</sup>, 17 mars 1981, *Bull. civ. 1981, III*, n° 57.
- CA Aix-en-Provence, 12 juillet 1979, chalutiers *Flandre et Valois, DMF* 1980, p. 94.
- Cass.civ.1<sup>e</sup>, 9 octobre 1979, Arrêt *Lamborghini* n° 78-12.502 ; *RTD civ. 1980*, p.354, obs. G. Durry ; Comp. Droit immobilier : Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 9 juillet 2014, n° 13-15923.
- Tribunal de commerce La Rochelle, 11 avril 1980, *DMF* 1985, p.339 ; voir également CA Poitiers 5 octobre 1983 : *DMF* 1985, p. 339 ; cf. Cass. Com 15 mars 1982, *DMF* 1982, p. 739, note R. Achard.
- CA Paris, Ch. 5<sup>ème</sup>, 15 janvier 1981 : *Juris-Data* n° 1981-600448, *DMF* 1981, p. 280, note R. Achard.
- CAMP, Sent. Arb. n° 405, 16 juin 1981, 2<sup>e</sup> degré : *DMF* 1982, p. 122.
- CA Rennes, 30 juin 1981 : *Juris-Data* n° 1981-040628 ; en matière de construction navale voir CA Paris, 7<sup>ème</sup> Ch., 8 juin 1983 : *Juris-Data* n° 1983-027482.

- Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 7 janvier 1982 : *RTD com.* 1983, p.120, obs. L. Hémard et B. Bouloc.
- CA Paris, Ch. 5<sup>ème</sup>, 15 janvier 1982 : *Juris-Data* n° 1982-021588.
- Conseil d'État, 26 février 1982 : *Juris-Data* n° 1982-040475.
- Cass. Com. 15 mars 1982 : *DMF* 1982, p. 739, note R. Achard.
- Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 5 mai 1982 : *Bull. Civ.1982, I*, n°163 ; *Recueil Dalloz* 1983, somm. p. 478, note C. Larroumet.
- Cass. Com. 18 octobre 1982, *DMF* 1984, p. 87 : droits d'action en garantie en matière de ventes successives.
- Cass.com., 13 déc. 1982 : *DMF* 1983, p.523, R. Achard.
- Cass. Com., 8 mars 1983, n° 81-15.372, *Bull.Civ.1983, IV*, arrêt 241, *Armement Goalabre / Chantier naval Sicca*.
- Cass. Com. 14 juin 1983 : *DMF* 1983, p .92, note R. Achard.
- CA Poitiers 5 octobre 1983, navire *Président André Blanchard*, *DMF* 1985, p. 339. Dans le même sens, Cass. Com. 23 février (arrêt de rejet) et 15 mars 1982 (cassation partielle), *DMF* 1982, p. 735, note R. Achard.
- CAMP, Sent. Arb. n° 504, 18 octobre 1983 *DMF* 1984, p.488.
- CA Poitiers, 8 février 1984 : *DMF* 1984, p. 483, note R. Achard.
- CA Rennes, 7<sup>ème</sup> Ch., 21 février 1984, navire de plaisance yacht *Celephais*, *DMF* 1985 p. 679. Cf. dans le même sens : CA Versailles (12<sup>ème</sup> Ch.), 26 novembre 1998 ; Cass. Com. 11 février 1997, *DMF* novembre 1997, p. 1013, C. De Lapparent.
- CAMP, Sent. Arb. n° 518, 29 février 1984, 2<sup>ème</sup> degré : *DMF* 1984, p .557.
- CAMP, Sent.Arb. n° 525, 16 avril 1984, 2<sup>ème</sup> degré : *DMF* 1984, p. 754.
- CAMP. Sent. Arb. n° 527, 20 avril 1984, 2<sup>ème</sup> degré : *DMF* 1984, p. 756.
- Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 29 mai 1984, *JCP 1985, II*, 20387, note Ph. Malinvaud.
- Cass.Com. 3 décembre 1985, *DMF* 1987, p.228, obs. M. de Juglart.
- Cass. Ass.Plén., 7 février 1986, *Dalloz* 1986, *jurispr.* p. 293, note A. Bénabent : l'Assemblée plénière tranchait le conflit entre la 1<sup>ère</sup> et 3<sup>ème</sup> chambres civiles au sujet de la qualification de l'action directe exercée par le maître d'ouvrage contre un fabricant de matériaux (Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 29 mai 1984, et Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 18 avril 1972, *D.* 1985, p. 213, note A. Bénabent).
- Responsabilité du fait des produits défectueux Comp. Droit américain : Cour Suprême des États-Unis, 16 juin 1986, *East River c/ Delaval Turbine*, *DMF* 1992, *Chron. Juris. Mar.*

*Américaine*, p. 637, n° 3. Dans le même sens, affaire *Pan Alaska c. Marine Construction*, Cour d'appel de San Francisco 17 décembre 1977 : (www.casetext.com).

- CA Paris, 9 décembre 1986, *Rev. arb.* 1987, p.359.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 16 juillet 1987 : *Bull. Civ* 1987, I, n° 230 ; *RTD com.* 1988, p. 489, obs. J. Hémarid et B. Bouloc ; *contra* CA Rouen, 1er mars, 1990 : *Gaz. Pal.* 1991, 1, somm. p. 239.
- CA Poitiers du 3 février 1988 (Ch. civ. Section 1) : E. Du Pontavice, *RTD Com* 1990, p. 137.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 16 février 1988 : *RTD civ* 1998, p. 767, obs. P. Jourdain.
- CA Rouen Ch. 2<sup>ème</sup>, 24 mars 1988, navire *Yves-de-Kerguelen* : *DMF* 1989, p 328, obs. P. Latron ; Cassation : Cass. Com. 3 avril 1990 (Arrêt de censure), navire *Yves-de-Kerguelen*, *DMF* décembre 1990, p. 686, obs. R. Achard ; dans le même sens CAMP, Sent. Arb. n° 922 (second degré) du 20 octobre 1995, *DMF* février 1996, p. 235 ; CAMP. Sent. Arb. n° 930 (second degré) du 19 janvier 1996, *DMF* juin 1996, p. 651
- Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 18 mai 1988, *Dalloz* 1989, *jurispr.* p. 450, note C. Lapoyade-Deschamps ; Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 28 juin 1988, *RTD com* 1989, p. 295, obs. B. Bouloc : sur le concours d'actions : action en nullité pour erreur et action en garantie des vices cachés ; toutefois la Cour de cassation a réitéré l'autonomie de l'action en garantie des vices cachés (Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 7 juin 2000, *Dalloz* 2002, p. 1002, comm. O. Tournafond
- CA Versailles, 29 septembre 1988, *Alsthom c/ Bouygues Off-Shore*, confirmation par Cass. Com. 29 mai 1990 : n° *Juris-Data* n° 1990-001655.
- CA Lyon, 3 novembre 1988 : *Recueil Dalloz* 1988, *inf.* p.287.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 novembre 1988, *JCP G* 1989, *IV*, p. 32 ; *RTD Com.* 1989, p. 523, obs. B. Bouloc.
- CA Paris, 5<sup>e</sup> chambre 2 mars 1989, *Juris-Data* n°1989-020381, *Sté Industrielle de précision Marti c/ Alsthom, Ets Gauthier, Sté Gauthier, Sté Ugine Aciers*.
- CA Lyon, 6 mars 1989 : *Dalloz* 1989, *inf. Rap.* p. 127.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 20 mars 1989, *Bull.civ.* I, n° 140 ; *Dalloz* 1989, *inf. Rap.* p. 178.
- CA Montpellier, 2 novembre 1989: *Juris-Data* n° 1989-034365.
- Cass.Com. 21 novembre 1989: *Juris-Data* n°1989-048551.
- CAMP, Sent. Arb. N° 772, 1<sup>er</sup> juin 1990, 2<sup>ème</sup> degré : *DMF* 1991, p.191.
- Cass. Com. 6 mars 1990 : *Bull. Civ.* 1990, *IV*, n° 75 ; *RTD Com.* 1990, p. 629, obs. B. Bouloc.
- Cass. Ch. mixte. 23 novembre 1990, *RTD. Com.* 1991, p. 440, obs. B. Bouloc ; dans le même sens Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 15 juin 2017, n° 15-12. 095 au sujet du financement pour l'acquisition d'un bien immobilier en état futur d'achèvement ; comp. Transport terrestre : Cass. Chambre Mixte, 13 avril 2018, pourvoi n° 16-21345 formé par la société venderesse de véhicules Poids lourds et pourvoi n° 16-21947 formé par l'établissement bancaire au sujet du contrat de crédit-bail finançant le véhicule litigieux.

- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 18 décembre 1990 : *JCP G 1992, II*, 21824, note D. Ammar.
- Cass.com., 29 janvier 1991, n° 89-16446, *Bull. Civ. IV*, n°43; Cf. également *The Griffon-Griffon Shipping LLC v. Firodi Shipping Ltd, EWCA [2013], Civ 1567 -[ 2014] I All ER ( Comm.) 593 (CA)*, *DMF* avril 2015, n° 20, p. 356.
- Cass.com., 29 janv. 1991, n° 89-16446, *Bull. Civ. IV*, n°43.
- CA Paris, 27 fév. 1991 : *Juris-Data* n° 1991-021950.
- Cass. Com. 9 avril 1991 : *Gaz. Pal.* 1992, 2 *pan. jurispr.* p. 202.
- CA Aix-en-Provence, 1<sup>re</sup> chambre, 24 avril 1991 : *Juris-Data* n° 1991-048137, *Le Fouest / Porte*.
- Cass. Com., 28 mai 1991, n° 89-15.846, *Sté SEPATIM c/ Sté Normed* : *Bull. Civ. 1991, IV*, n° 184 ; *RTD Civ.* 1992. 180, obs. R. Perrot.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 11 juin 1991, *JCP G 1991 IV*, p. 320.
- Cass. Com. 25 juin 1991 : *Juris-Data* n° 1991-001848, *DMF* 1992, p. 41, note R. Achard.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 25 juin 1991, *Rev. arb.* 1991, p. 453, note P. Mayer.
- Cass. Ass. Plén. 12 juillet 1991, *Dalloz* 1991, *jurispr.* p. 549, note J. Ghestin : Arrêt Besse ; Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 22 juin 1988, *JCP G 1988, II*, 21125, note P. Jourdain. *Contra* : Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 8 mars 1988, *JCP G 1988, II*, 21070, note P. Jourdain et Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 juin 1988, *JCP G 1998, II*, 21125, note P. Jourdain.
- Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 30 octobre 1991 : *BRDA* 1991, n° 24, p. 16.
- CA Paris, 7<sup>e</sup> chambre, 13 novembre 1991, *Recueil Dalloz* 1992, *inf. rap.* p.32.
- CA Poitiers, 8 janvier 1992 : *Juris-Data* n° 1992-040327 ; *JCP G 1992, IV*, p. 1455 ; comp. en matière immobilière, Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 6 décembre 1989, *RTD civ.* 1999, p. 288, obs. P. Jourdain.
- CA Aix-en-Provence, 7 février 1992, *DMF* 1994, p.17, n°10, obs. P. Bonassies ; Cf. également Cass. Com. 27 novembre 1973 : *Bull. civ. 1973, IV*, n° 307.
- CJCE, Ass. plén., 17 juin 1992, *Société Jakob Handte*, Affaire C-26/91 : *DMF* 1992, p. 573, P. Bonassies ; comp. En matière de transport maritime et de connaissance (cargaison avariée), CJCE, 27 octobre 1998, Aff. C-51 /97, navire *Abblasgracht V002* : *DMF* janvier 1999, p. 9, obs. Ph. Delebecque.
- Tribunal de Commerce Nanterre, 26 juin 1992 : *DMF* 1994, p.19, confirmation du jugement par CA Versailles, 12<sup>ème</sup> Ch. Sec.1, 21 mars 1996, navire juillet-août 1996, p. 721, note Ph. Delebecque.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 10 mars 1993 : *Bull. civ. 1993, I*, n° 110 ; art. 4, al. 1 CPC.

- CA Paris, 15<sup>e</sup> chambre, section A, 5 mai 1993 : *Juris-Data* n° 1993-022163.
- A. Bénabent, note sous Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 5 mai 1993, *Recueil Dalloz Sirey*, 1993, 35<sup>e</sup> cahier, p.506.
- Cass. Com, 11 janvier 1994 : Contrats, conc. consom., comm. 68 ; dans le même sens CA Paris, Ch. 5<sup>ème</sup>, 16 septembre 1982, *DMF* 1983, p. 281, obs. R. Achard.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 janvier 1994 : *Gaz. Pal.* 1994, I, *pan. jurispr.* p. 128.
- Cass. Com.15 mars 1994, n° 91-14.375, *JCP G.1994, II*, note par C. Larroumet ; *RTD Com.*1994, p.790, A. Martin-Serf ; *Recueil Dalloz.* 1996, p. 219, F. Pérochon.
- CAMP, Sent. Arb. n°881, 14 juin 1994, 2<sup>nd</sup> degré, *DMF* 1994 , p.797 ; CAMP, Sent. arb. n° 1051, 24 avril 2001, *DMF* janvier 2002, p. 55
- Cass. Com. 28 juin 1994, *Bull. Civ. 1994, IV*, n° 240 ; également Cass. Com. 28 juin 1988, *DMF* avril 1990, p. 241 ; *Bull. Civ.1990, IV*, n° 218.
- CA Paris, 6 septembre 1994, *Dalloz* 1994, *IR*. p. 246.
- Cass. Com. 16 mai 1995, navires Christophe *Colomb et Magellan*, *DMF* février 1996, p. 184, obs. M. Ceccaldi & Y. Tassel.
- Cass. Com. 26 juin 1996, *JCP G* 1997. I. 3991, n° 24, obs. Ph. Delebecque ; dans le même Cass.Com.25 juin 1996 n° 94-12402, *DMF* 1996, p.991.
- CAMP, Sent. Arb. n° 916 du 5 septembre 1995 (second degré), *DMF* 1996, p. 91.
- CA Basse-Terre, 1<sup>ère</sup> Chambre, 6 novembre 1995, navire *Rocco JR*, *Juris-Data* n° 1995-052022 ; *DMF* 1996, A. Vialard, p. 1121.
- 
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 novembre 1995, *Dalloz* 1996, *IR* p. 28.
- Cass. Com. Civ.1<sup>ère</sup>Ch., 10 octobre 1995, *DMF* 1997, p.24, n° 15, obs. P. Bonassies .
- Tribunal de commerce Quimper, 19 janvier 1996, navire *Souimanga*, *DMF* 1997, p.791, obs. M. Morin.
- Cour de Cassation Sect. I du 7 février 1996 (*Diritto Marittimo* 1998 II 361, obs. Pierangelo Celle), *DMF* 1999, p.552.
- CA Rouen, 21 mars 1996, *DMF* 1996, p.1074, note C. De Lapparent.
- Tribunal Grande Instance La Rochelle, 23 avril 1996, *DMF* novembre 1997, p. 1042, obs. C. De Lapparent.
- Cass. Com. 22 octobre 1996, n° 93-18632, Arrêt *Chronopost*, *Defrénois* 1997, p. 333, obs. D. Mazeaud.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 décembre 1996 : *Juris-Data* n° 1996-004673
- Cass. Com. 4 janvier 1997, navire *Montcalm*, *DMF* 1997, p. 141, rapp. J.-P. Rémy

- Cass. Com. 11 février 1997, *DMF* novembre 1997, p. 1013, obs. C. De Lapparent ; *RTD com.* 1997, p. 666, B. Bouloc
- Cass. Crim. 10 Avril 1997, n° 96-82.183, *Juris-Data* n°1997-002607
- CJCE 29 mai 1997, *JCP G*, 1997.1.4070, obs. G. Viney
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 avril 1997 : *Bull.civ.* 1997, I, n°129
- CAA Lyon, 2<sup>ème</sup> Ch., 3 avril 1997, *SARL MUTI c/ ÉTAT*, *DMF* 1998, p. 600, obs. M. Morin.
- CA Aix-en-Provence, Ch. 1<sup>ère</sup>, section B, 11 juin 1997.
- Cass.Com.1<sup>er</sup> juillet 1997, navire *Chiberta*, *Bull.Civ.IV*, 1997, n°209 ; *RJDA* 1997, n°1479 ; *DMF* 1997, p.859.
- Cass. Civ 1<sup>ère</sup>, 1er juillet 1997, n° 95-15642, *D.* 1998.110, obs. D. Mazeaud.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 octobre 1997, navire *Gewill, Sté SOMAF c/ MM. Beauwarlet et Audebert* : *DMF* juin 1998, p. 603, obs. P. Bonassies ; *JCP E*, 1998, n° 563, note L. Leveneur : sur l'interversion des prescriptions. Dans le même sens, en matière de construction navale concernant le bref délai de l'ancien article 8 de la loi du 3 janvier 1967 (art. L. 5113-5 Code des transports) : Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen, A. GALLO c/ DE SANTIS*, *DMF* mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies ; également CAMP, Sent. Arb. n° 980 du 14 mai 1998, *DMF* 1998 p. 934.
- CA Aix-en-Provence, Civ. 2<sup>ème</sup>, 8 janvier 1998, navire « *Heavenly Daze* », *DMF* 1998, p. 899, obs. B. Coste.
- CA Basse-Terre, 20 avril 1998, *Juris-Data* n° 1998-047350.
- Cass. Com. 19 mai 1998 : *JCP E* 1998, p. 1193.
- CA Paris, 5<sup>ème</sup> Ch. Section C, 12 juin 1998, *DMF* 1998, p.1123, obs. Ph. Delebecque.
- CA Aix-en-Provence, 1<sup>ère</sup> Ch., 1<sup>er</sup> octobre 1998, *Buord c/ Couratin* *DMF* juin 1999, p.546. Dans le même sens : CA Rouen, Civ. Ch.2<sup>ème</sup>, 17 septembre 1992, *Sté Serra Marine c/ époux Lebreton*, *DMF* septembre1993, p.471, Y. Tassel.
- CA Paris, 4<sup>ème</sup> Chambre A, 12 octobre 1998, Navire *Elf Aquitaine III*, *DMF* 1999, p. 876, obs. Me D. Bretagne-Jaeger.
- Cass.Com., 13 octobre 1998, *Société Marine Projets c/ Loquais*, *DMF* 1999, p.535, obs. M. Ndendé ; dans le même sens : CA Bordeaux 15 décembre 2014, n° 13-01741, *DMF* mars 2015, p. 233, obs. G. Piette.
- CA Versailles ,12<sup>ème</sup> Ch., 26 novembre 1998, *DMF* juin 1999, p. 546.
- Conseil d'État 9<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> sous-sections réunies 06 novembre 1998, n° 169121, navire *Roaring Forty*, *Recueil Lebon*, Recueil des décisions du Conseil d'État 1998.

- CA Montpellier, 10 février 1999, navire *Kookan*, *DMF* mars 2001, p.213, obs.G. De Lapparent.
- Cass. Com. 16 février 1999, navire *Le Kurun*, *DMF* 1999, p. 622, obs. Ph. Delebecque.
- CA Rouen 4 mars 1999, *DMF* hors-série n° 5 mai 2001, n° 19, p. 29.
- Cass. Com. 8 juin 1999, navire *Pors Theolen*, *DMF* 1999, rapp. Rémy, note A.Vialard, p. 905 : Rejet du pourvoi contre l'arrêt CA Rennes, 28 mai 1997.
- Cass. Com. 22 juin 1999, navire *Krovrov*, *DMF* 2000, rapp. M. le Conseiller référendaire Rémy, p. 535, note P. Bonassies, p.541.
- Cass.Com., 6 juillet 1999, navire de pêche *La Nativité*, *DMF* 2000 p.523, rapport Rémy et obs. Ph.Delebecque ; *DMF* hors-série n° 7, juin 2003, p.28, n° 26.
- Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 14 décembre 1999 : *Juris-Data* n° 1999-004429 : Sur le critère de spécificité-conception pour dissocier le contrat d'entreprise du contrat de vente.
- Ass. plén., 25 février 2000, *RTD civ.* 2000.582, obs. P. Jourdain sur l'arrêt *Costedoat* ; comp. Cass. Com. 20 mai 2003, n° 99-17092, *Rev. Sociétés* 2003, p.479, note J.-F. Barbiéri (solution *a contrario*)
- CA Lyon 15 mai 2000, *DMF* hors-série n° 5 mai 2001, n° 21, p. 29.
- CAMP, Sent. Arb. n° 1034 du 25 mai 2000, *DMF* janvier 2001, p. 45.
- Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 14 juin 2000, n° 98-17.494 : *Juris-Data* n° 2000-002527.
- TA Lille, 29 juin 2000, navire *Lalyzos*, *DMF* 2001, p.120.-Voir Conclusions du Commissaire du Gouvernement J. Michel, *DMF* 2001, p.86.
- Cass. Com. 10 octobre 2000, *DMF* 2000, p.1003, obs. Ph. Delebecque.
- Cass. Com. 30 octobre 2000, navire *À la volonté de Dieu*, *DMF* février 2001, p. 126, obs. Ph Delebecque.
- Cass. Com. 13 mars 2001, *DMF* 2001, p. 596, obs. Ph. Delebecque.
- Cass. Crim. 20 mars 2001, n°98-87.544, navire *Snekkar Artic*, *DMF* 2002, p.14, obs. P. Bonassies ; *DMF* hors-série juin 2003, n° 7, p. 30, n° 29.
- CA Paris, 1<sup>ère</sup> Chambre B, 30 mai 2001 : *Juris-Data* n° 2001-145978.
- CA Rouen, 2<sup>ème</sup> Ch., 28 juin 2001 : *Juris-Data* n° 2001-189774.
- CA Nîmes, 18 novembre 2001, navire *Le Janik*, *DMF* 2004, p.290, obs. C. de Lapparent.
- Cass. Com. 27 novembre 2001, n° 99-13428 : *Juris-Data* n° 2001-011913 ; *DMF* mars 2002, p. 224, obs. P. Bonassies (confirmant la décision de la CA Poitiers du 12 janvier 1999) ; *DMF* hors-série n° 7 juin 2003, p. 29, n° 28. *Contra* Arrêt navire *Le Sanaryen*.

- CA Versailles 2 mai 2002, navires *Cemavoda et Oltina*, *DMF* hors-Série n° 7, juin 2003, n° 25, p. 28.
- Cass. Com. 27 novembre 2001, navire *Le Sanaryen*, *DMF* mars 2002, p. 217, obs. P. Bonassies ; *DMF* hors-série n° 7 juin 2003, p. 29, n° 27.
- CA Rouen, 2<sup>e</sup> Ch. civile, 24 octobre 2002, *DMF* 2004, p. 524, obs. C. de Lapparent.
- CJCE 24 octobre 2002- *Gottfried Linhart Bliff*-aff. n° C-99/01 point 31.
- Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 6 novembre 2002, *Defrénois* 2003, 1618, obs. Ph. Théry.
- Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 6 novembre 2002 : *Dalloz* 2002, p. 3190.
- CA Versailles, 12<sup>e</sup> Chambre, Section 1, 23 janvier 2003, navire *Thérèse Delmas*, *DMF* 2004, p. 530, obs. P. Latron.
- Cass. Com. 18 février 2003, navire « *Razouler III* », *DMF* 2003, p. 372, note J.-P. Rémerly).
- CA Paris, 25<sup>e</sup> Chambre Section B, 21 mars 2003 : *Juris-Data* n° 2003-226284.
- CA Rouen, Civ. 2<sup>ème</sup>, 27 mars 2003, navire *Sainte Cécile*, *DMF* 2003, E. Ginter, p. 1041.
- CA Paris, 25 Ch. Section A, 30 mai 2003, *DMF* 2003, E. Ginter, p. 1046.
- CA Montpellier, 14 octobre 2003, navire *Albacore*, *DMF* 2005, p.176, obs. C. de Lapparent.
- Tribunal Correctionnel de Saint-Nazaire, 18 mars 2003, navire *Number One*, *DMF* décembre 2003, p.1068, obs. G. Proutière-Maulion ; P. Bonassies « le droit positif en 2006 », *DMF* hors-série n°11, juin 2007, n°28.
- TA Nice, 3 octobre 2003, navire *Le Myall*, *DMF* 2004, p.651.
- TGI Marseille, 10<sup>e</sup> Chambre civile, 7 janvier 2004, navire *Orca*, *DMF* 2004, p. 192, obs. R. Rézenthel.
- Cass.Com., 14 janvier 2004, pourvoi n° 00.17.978, *DMF* 2004, p.723, G. Mecarelli.
- CAMP, Sent. Arb. n° 1095, 15 avril 2004, *DMF* février 2005, p. 154.
- CA Paris Pôle 5, Ch. 8<sup>ème</sup>, 13 mai 2004, n°12/20881, *Sa Ocea c/Debard*, *DMF* hors-série juin 2015 n°19, p. 43, n°41.
- Cass. Com. 7 juillet 2004, *DMF* 2005, p.352, obs. Y. Tassel.
- Cass. Com. 19 octobre 2004, *Revue Scapel* 2005. 192 (Armateur d'un chalutier agissant en garantie contre le chantier, le fournisseur du moteur et le sous-traitant du turbo-compresseur). Chaîne de contrats.
- Cons. Const. Décis. N°2004-492 DC du 2 mars 2004 – JO 10 mars 2004 p. 4637 ; Cons. Const. Décis. N° 2010-71 QPC du 20 novembre 2010 – JO 27 novembre 2010 p.21119 :« la liberté d'aller et venir fait partie des libertés constitutionnellement garanties. »

- TI Quimper, 29 juillet 2005, navires *Le Talion et L'albatros*, n° 11-05-000042, *DMF* 2007, p.156, obs. P. Chaumette.
- CA Aix-en-Provence, 7 novembre 2005, *DMF* hors-série juin 2006 n° 10, p.27.
- Cass.com., 24 janvier 2006, n° 02-11.323, *Juris-Data* n° 2006-031926, navire *Côte d'Ambre* ; voir aussi CA Paris, 5e Ch. B, 28 septembre 1979, *Société Navale Caennaise c/ Sté Dubigeon-Normandie. Contra* : CA Paris, 7ème Ch. B, 20 mars 1985, *SAG & SMABTP c/ Isover St Gobain e Dow Chemical*
- CJCE, *O' Byrne c/ Sanofi Pasteur*, 9 février 2006, aff. C 127-04.
- Cass. Civ. 1ère, 14 mars 2006, *Dalloz actualité* 05 avril 2006.
- Cass. Civ.1ère, 3 mai 2006, n° 04-19.926, *DMF* novembre 2006, p. 894, obs. C. de Lapparent.
- Cass. Civ 1ère, 4 avril 2006, n° 02-18277, *RDC* 2006, p.700, obs. D. Mazeaud.
- Cass. Crim. 17 mai 2006, navire *Aldona*, *DMF* 2006, p.710, note J.-P. Rémy.
- Cass. Civ.1ère, 30 mai 2006, *DMF* 2006, p. 808, obs. R. Rézenthel.
- Cass. Civ. 3ème, 28 juin 2006, n° 04-20.040 : *Juris-Data* n° 2000-034261.
- Cass. Com. 11 juillet 2006, *DMF* hors-série n° 11 juin 2007, n° 27, p. 28.
- Cass. Ass. Plén., 6 octobre 2006, n° 05-13255, F. Buy, *L'essentiel de la jurisprudence civile – Obligations*, Gualino, lextenso éditions, 2ème édition, p. 118.
- Cass. Civ.1ère, 28 novembre 2006, n° 05-10.464 : Sur le principe compétence-compétence : applicabilité de la clause compromissoire même lorsque l'existence du futur contrat est remise en cause.
- Cass. Civ. 1ère, 23 janvier 2007, n° 06-11157 : Principe compétence-compétence.
- CA Rennes, Ch. 1 B, 16 mars 2007, n° 06-01225, *DMF* juillet-août 2008, p. 684.
- Cass. Civ.1ère, 27 mars 2007, n° 04-20842, n° *Juris-Data* : 2007-038210, *Bull. Civ.* 2007, I, n°129.
- CA Rennes, Ch.1ère B, 20 avril 2007, *DMF* juillet-août 2008, p. 685.
- Cass. Com. 24 avril 2007, Ph. Delebecque, *Répertoire Droit commercial* février 2005, actualisation octobre 2010, Hypothèque et privilèges maritimes, n° 84.
- Cass. Crim. 10 mai 2007, n° 06-88.783, navire *Ego II*, *DMF* 2007, p.686, obs. O. Cachard.
- Cass. Civ. 1ère, 14 juin 2007, n°06-13802, *DMF* 2007, p.1063, C.de Lapparent.
- CA Rennes, Ch. 1ère B, 28 juin 2007, n° 06-00917, *Juris-Data* n° 2007-341508, *Rev. dr. Transp.* 2007, comm. 246, M. Ndendé ; navire *Alpha Marine*, *DMF* avril 2008, p.381, obs. C. de Lapparent.

- Cass. Com. 11 décembre 2007, navire *Calypso*, *DMF* 2008, p. 27, obs. P. Bonassies ; Cass.Com.11 déc. 2007 pourvoi n°06-17.260, *DMF* 2008, P. Bonassies, p.27.
- CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> Chambre, 20 décembre 2007, navire *Ellora VI*, *DMF* juin 2008, p.586, obs. O. Jambu-Merlin.
- Cass. Com. 15 avril 2008 n° 07-12487, *Juris-Data* n° 2008-043661, navire *Le Ponant*, *DMF* 2008, rapp. A. Potocki, obs. Ph. Delebecque.
- 
- CAMP, Sent. Arb. n° 1159, 3 novembre 2008, *DMF* mars 2010, p. 227.
- CA Versailles, 12<sup>ème</sup> Chambre, 5 février 2009, navire *Meranti 38*, n°06/ 07768 ; Cass. Civ. 2<sup>ème</sup> Ch., 27 mai 2010, n°09-65906, n° *Juris-Data* : 2010-007405, navire *Meranti 38*.
- CA Aix-en-Provence, 2<sup>ème</sup> Ch.,12 février 2009 n°08-00910 (*SAS H2X Yachts & SHIPS c/ SA ISIS Shipping*), *DMF* 2010, p. 913, obs. Ph. Delebecque.
- Affaire *Stozcniia vs. Gearbulk Holding Ltd*, EWCA, 13 février 2009, [www.casetext.com](http://www.casetext.com).
- CA Rennes, 2<sup>ème</sup> Chambre, 17 mars 2009, n°07-02858, *Bourhis c/ Selarl MB Associés*, *DMF* 2010, p.517.
- CA Poitiers, Ch.1<sup>ère</sup>, 9 avril 2009, *Chantiers Jeanneau c/ Werderfroy*, *DMF* juin 2011 hors-série n° 15, p. 39 ; dans le même sens, Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 novembre 2016, n° 15-18340.
- CA Bordeaux, 9 avril 2009, navire *Gemo*, *DMF* juin 2010, hors-série n° 14, p. 37.
- CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> Chambre, 11 juin 2009 n° 07/10509, *Casella c/ SARL Haris Yachting* : *Juris-Data* n°2009-022298 ; M. Ndendé, « Litiges en matière de vente de navires », *Revue de Droit des Transports* n°10, octobre 2010, commentaire 201.
- Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 23 septembre 2009, pourvoi n° 08-18187.
- CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 octobre 2009, n° 08-07364.
- CA Bastia, Ch. Civ., 3 février 2010, n° 08 / 01035, n° *Juris-Data* : 2010-008638.
- CAMP, Sent. arb. n° 1170 du 29 janvier 2010 et Sent. arb. n° 1171 du 3 février 2010, *DMF* Mars 2011, p. 277.
- Cass.Com.12 janvier 2010, pourvoi n°08-17685, *DMF* 2010, p.214, Ph. Delebecque.
- CA Montpellier, 5<sup>ème</sup> Chambre, 8 février 2010, n° 06-06698, *Sarl Picolo Plaisance c/ Ginoux*.
- CA Montpellier, 1<sup>ère</sup> Ch., Section A2, 2 mars 2010, *Sa Marine service Catalan c/ Molina*, n° *Juris-Data* : 2010-008021, *DMF* hors-série juin 2011, n° 15, p. 39.
- CA Rouen, Civ. 2<sup>ème</sup>, 4 mars 2010, navire *Viking Explorer*, n° 08/03520, *Bresson c/ SA Le Viking* n° *Juris-Data* : 2010-002131 ; dans le même sens CA Rouen 14 avril 2011, *Rev. Dr. Transports* 2011, n° 134, obs. N. Ndendé.

- Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 20 mai 2010, n° 09-10.086 : *Juris-Data* n°2012-006536 : sur l'action directe du sous-acquéreur en matière d'industrie pharmaceutique.
- CA Caen, Ch.1<sup>ère</sup>, 27 mai 2010, n°08-14540.
- CA Aix, Ch. 11<sup>ème</sup>, Sect. B, 10 juin 2010, *DMF* juin 2011 hors-série n° 15, p. 39.
- Cass. Com. 29 juin 2010, Affaire *Soffimat* : sur l'imprévision du contrat et le bouleversement de l'économie du contrat, n° de pourvoi : 09-67369.
- TGI de la Rochelle, 14 septembre 2010, navire *OMG Gatchina* n° 10/ 048, *DMF* 2011, p. 45, obs. Ph. Delebecque.
- CAMP, Sent. Arb. n° 1177 du 18 octobre 2010, *DMF* 2011, p.839.
- Cass.Com. 19 octobre 2010, n°09-69246, *DMF* hors-série n°15, juin 2011, p.41.
- Cass. Com. 1<sup>er</sup> décembre 2010, *DMF* avril 2011, p.331, obs. O. Cachard ; *Revue critique de droit international privé* 2011, p. 93, note H. Gaudemet-Tallon.
- CA Poitiers, 2<sup>ème</sup> Ch. civ., 8 février 2011, *DMF* hors-série, juin 2012, n°40.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 février 2011 n° 10-16120, n° *Juris-Data* : 2011-002235 : principe compétence-compétence.
- Cass. Com. 3 mai 2011, navires *Clipper II, Viking V et VI*, n° 10. 18031, *DMF* 2012, p.41, obs. Ph. Delebecque.
- CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 29 juin 2011, n° 10-12179, navire *Le Bradley*, *DMF* hors-série n° 16, juin 2012, n° 38.
- CAMP, Sent. Arb. n°1182, 29 septembre 2011, *DMF* février 2012, p.139.
- Cass. Com. 11 octobre 2011, navire *Austral*, *DMF* 2012, p. 125, Rapp. Mr Le Conseiller J. Lecaroz, p. 128, obs.Ph. Delebecque.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 26 octobre 2011, n° 10-17708, *CMN c/ Fagerdala Marine System*, *DMF* hors-série juin 2012 n° 16, p. 33, n° 31.
- CA Bastia, Ch. civ. B, 4 janvier 2012, *DMF* hors-série n° 16, juin 2012, n° 39. *Contra* CA Rennes 2<sup>ème</sup> Ch. civ., 24 février 2012.
- CA Caen, 1<sup>re</sup> chambre civile, 2 février 2012, *Affaire Durchon c/ Belletoile*, n° 09/01661, n° *Juris-Data* : 2010-007042 ; M. Ndendé, « Litiges en matière de vente de navires », *Revue de Droit des transports*, n°10, Octobre 2010, commentaire 201.
- CA Rennes, 2<sup>ème</sup> Ch., 24 février 2012, n° 10-07207, *DMF* novembre 2012, p. 909, obs. A. Royer-Fleury.
- Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 17 octobre 2012, n° 11-15.386, *RTD com* 2013, p. 131, B. Bouloc.
- Cass. Com. 20 septembre 2012, n° 11-10.815, *RTD com* 2012, p. 838, obs. B. Bouloc.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 26 septembre 2012, *RTD civ.* 2012, p. 741, obs. Gautier.

- CA Aix, Ch. 2<sup>ème</sup>, 15 novembre 2012, n° 2012 / 443 : *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23 (Référence à l'Arrêt *Chronopost* 1996).
- Cour Suprême des États-Unis, Affaire *Lozman c/ City of Riviera Beach*, n° 11-629, 15 janvier 2013, *DMF* 2015, p. 995, note C. Kende.
- Cass. Com. 26 mars 2013, *DMF* 2013, p. 503, rapport J.-Rémy ; dans le même sens CA Poitiers, Ch. 1<sup>ère</sup>, 28 janvier 2011, n° 10-01897, *DMF* 2012, p. 570.
- Cass. Com. 9 juillet 2013, n° 12-21.062, navire *Prince* ; *RTD com.* 2013, p.794, obs. B.Bouloc ; *DMF*, p.997, rapp. J.-P. Rémy, note P. L'Herrou. Dans le même sens, Cass. Com. 15 octobre 2002, n° 00-14.328, *Bull.civ.* 2002, *IV*, n° 146 ; Cass.Civ.1<sup>ère</sup>, 22 janvier 1991, n°89-12.593, *Bull.civ.* 1991, *I*, n° 23. Position inverse de l'arrêt *Prince* : CA Paris, 15<sup>e</sup> Ch, Section A, 5 mai 1993, *Juris-Data*, n°1993-022163, Y. Tassel, *Jcl Transport*, Fasc. 1075, n°126.
- CJUE, 7 février 2013, *Refcomp*, aff. C-543/10 : *JCP G* n° 18, 29 avril 2013, p. 516, note P. Guez ; *Les Petites Affiches* 10 avril 2013, p. 6 note V. Legrand (TGI Paris, 7<sup>e</sup> Ch., 26 janvier 2007, n° 03/05709, *S.A. Axa Corporate Solutions Assurance c/ Société Refcomp S.P.A.* ; CA Paris, 19<sup>e</sup> Ch., sect. B, 19 décembre 2008, n° *RG* : 07/04604, *Société Refcomp SPA et a. c/ S.A. Axa Corporate Solutions Assurance* ; Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 17 novembre 2010, n° 09-12442, *RTD com* 2013, p. 384, obs. Ph. Delebecque) ; Comp. Matière transport maritime, CJCE, 9 nov. 2000, *Coreck*, aff. C-387/98, Rec. p. I-9737.
- CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 juin 2013, n° 11-01861, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23.
- CA Aix, Ch. 2<sup>ème</sup>, 10 octobre 2013, n° 11-14995, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23.
- CA Rouen, Ch. 1<sup>ère</sup>, 16 octobre 2013, n° 12-05427, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23.
- CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 25 octobre 2013, n° 10-05625, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23.
- Cass. Com. 5 novembre 2013, n°12-14645, *DMF* 2014, hors-série n°18, p.39, obs. Ph. Delebecque.
- CA Angers, 19 novembre 2013, n° 13-00018, *DMF* hors-série n° 18 juin 2014, p. 38, n° 23
- CA Poitiers, Ch. 1<sup>ère</sup> B, 27 février 2015, n° 12.03634 (vente d'un navire de plaisance neuf, voilier de type RM 1200), *DMF* mai 2015, A. Royer-Fleury.
- *Swallowfalls Ltd v. Monaco Yachting & Technologies Sam & Another*, *EWCA* [2014], Civ. 186, *DMF* avril 2015, n°21, p.357.
- CA, Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, *Chantier naval Couach c/ Sedes Holding*, 17 juillet 2014, n° 2014 / 350
- Cass. Civ.1<sup>ère</sup>, 15 mai 2015, n°14-16811, *DMF*, p. 804, obs. Ph. Delebecque.

- *The New Flamenco – Fulton Shipping Inc of Panama c/ Global Business Travel SAU*, 21 mai 2014 [2014] *EWHC* 1547 (comm), *DMF* 2015, p. 351, obs. O. Cachard.
- CAMP, Sent. Arb. n° 1226, 14 septembre 2015, [www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org).
- CA Rennes, 2<sup>ème</sup>Chambre, 18 septembre 2015, n°12-02874, navire *Fun*, « Copropriété de navire et mésentente entre quirataires », *DMF* 2016, G. Piette, p.29.
- CAMP, Sent. Arb. n° 1230, 2 juin 2016, [www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org).
- CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 20 octobre 2016, navire *Girolata*, n° 13-23707, *DMF* mai 2017, p. 428, obs. M. Papasavvas ; voir également CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 25 mai 2011, n° 09-16575, *Sarl Composite Works c/ SAS Dupont, navire Dark Shadow*, *DMF* juin 2012, p. 565, *DMF* hors-série n°16 juin 2012 n°41.
- *The New Flamenco – Fulton Shipping Inc of Panama c/ Global Business Travel SAU*, [2017] UKSC 43 (*United Kingdom Supreme Court*), 28 juin 2017 : Confirmation de la décision *EWHC* du 21 mai 2014 : [www.onlinedmc.co.uk](http://www.onlinedmc.co.uk).
- CA Paris 11 octobre 2017, n° 13 / 14795 ; G. Piette, « La nature juridique du contrat de construction navale », *DMF* 2018, p. 324.
- Cass. Com. 25 octobre 2017, n° 15-24219, navire *Yann. 1* ; *DMF* 2018, p. 124, obs. P. Bonassies ; comp. Cass. Com. 23 octobre 2007, n° 06-13979, F. Buy, *L'essentiel de la jurisprudence civile – Obligations*, Gualino, lextenso éditions, 2<sup>ème</sup> édition, p. 86.
- Cass. Civ. 3<sup>ème</sup>, 16 novembre 2017, n° 15-12. 268.
- CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 23 novembre 2017, n° 17-01932, *DMF* avril 2018, p. 305, obs. Ph. Delebecque. Dans le même sens, Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 7 novembre 2012, n° 11-25891 ; Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 23 février 2011, n° 10-16120, *Juris-Data* n° 2011-002235.
- CA Aix-en-Provence, Ch. 2<sup>ème</sup>, 21 décembre 2017, navire *Dolce Vita*, n° 15-11019, *DMF* mai 2018, p. 408, obs. P. Bonassies.
- *Affaire The Atlantik Confidence – Aspen Underwriting Ltd & ors v. Kairos Shipping Ltd & others* 27 juillet 2017, *Queen's Bench Division, Commercial Court, Lloyd's Law reports*, p. 295 [2017], *EWHC* 1904 (comm), *DMF* juin 2018, p. 547.
- Cass. Chambre Mixte, 13 avril 2018, pourvoi n° 16-21345 formé par la société venderesse de véhicules Poids lourds et pourvoi n° 16-21947 ; Cass. Com. 13 février 2007, Arrêt Faurecia, n° 05-17407 ; Cass. Com. 15 février 2000, n° 97-19793
- CA Amiens, Ch. 1<sup>ère</sup>, (Cour de renvoi), 18 septembre 2018, chalutier *Quentin-Grégoire*, n° 17-03680, *DMF* janvier 2019, p. 27, obs. M. Papassavas.
- Cass. Com. 19 septembre 2018, n° 17-17748, *DMF* décembre 2018, p. 1039, obs. Ph. Delebecque.
- CA Aix-en-Provence, Ch.1<sup>ère</sup>, 4 décembre 2018, n° 17-10453, *DMF* mars 2019, p. 246, obs. Ph. Delebecque.
- CA, Ch. 2<sup>ème</sup>, 6 décembre 2018, n° 17/21120, *DMF* mars 2019, p. 249.

- Cass.com.19 décembre 2018, n° 17-20.122, *DMF* avril 2019, p.332, obs ph. Delebecque.
- Cass. Civ. Ch. 1<sup>ère</sup>, 19 décembre 2018, n° 17-25.803, *DMF* mai 2019, p. 419, obs. S. Sana-Chaille de Nere.
- Cass.Com. 20 mars 2019, n° 17-19.853, navire *Dark Shadow*, *DMF* mai 2019, note C. Bloch.
- CA Rennes, Ch. 2<sup>ème</sup>, 5 avril 2019, navire *Patmantha II*, n°11/06256, *DMF* juin 2019, p. 499, note M. Papasavvas.
- CA Aix-en-Provence Ch.3-1, 2 mai 2019, n° 2019/164, *DMF* septembre 2019, p.740, obs. Ph. Delebecque.
- CA Fort-de-France, Ch. Civ., 14 mai 2019, n° 17/ 00098, *DMF* octobre 2019, p. 805, obs. H. Jeannin.



## INDEX ALPHABÉTIQUE

(Les chiffres renvoient aux numéros de paragraphes)

### A

Actions directes, 57, 71, 305, 344, 366, 368, 377  
\_ chaîne de contrats intra-communautaires, 497 à 506  
\_ en matière de construction au forfait, 474 à 486  
\_ en matière de réparation navale, 488 à 496  
\_ en paiement, 57, 389, 465 à 472  
\_ en nullité, 125, 126, 127, 163, 425 à 428  
\_ action estimatoire, 363, 364  
\_ action réhabilitoire, *idem*  
Administration des douanes, 16, 17, 21, 38, 80 à 82, 85, 207, 218, 222  
Affaires Maritimes, 80, 217, 221, 319  
*Anti-suit injunction*, 554  
Arbitrage maritime, 510 et s.  
\_ droit comparé, 533 à 539

### B

Bateau (notion), 245, 249, 250  
Bonne foi, 48, 101, 118, 119, 122, 234, 289, 393, 412  
Bref délai (V. délai d'action art. 1648 C. civ.)

### C

Classification, 18, 85, 86  
\_ du navire, 6, 35  
\_ sociétés de classification, 79, 80, 84, 88 à 91, 472, 524  
\_ responsabilités des sociétés, 92, 302  
\_ cote du navire, 92  
Clause attributive de juridiction, 484,

498 à 508  
Clause compromissoire, 546  
\_ Autonomie, 547  
\_ Opposabilité, 548, 549  
Clause limitative de garantie, 70, 71, 392 à 405  
Clause de dédit, 432  
Clause pénale, 102 à 104, 385, 389, 544, 545  
Conflit de lois, 29, 121  
Conflit de juridictions, 29, 375  
Construction  
\_ à l'économie, 11, 15, 36, 42, 49, 50 à 53, 55, 58, 356  
\_ au forfait, 11, 15, 32, 36, 38, 40, 49 à 54, 59 à 62, 72 à 78  
\_ contrôle de la, 83 et s.  
Conventions internationales de droit maritime  
\_ convention de 1926 sur les privilèges et hypothèques (Bruxelles), 6, 7, 166, 182, 193, 200  
\_ convention de 1952 sur la saisie conservatoire, 6  
\_ convention de 1958 (New York), 554  
\_ convention de 1969 sur le jaugeage des navires (Londres), 85  
\_ convention de 1976 sur la limitation de responsabilité, 18  
\_ convention ColReg, 16, 86  
\_ convention MARPOL, 16, 86  
\_ convention SOLAS, 16, 86  
\_ convention de Rome de 1980 (Loi applicable aux obligations contractuelles), 29,  
\_ convention de 1982 sur le droit de la mer (Montego Bay) 221  
Copropriété maritime (V. Société de quirataires)

Courtage maritime, 559  
Crédit-bail, 14, 111 à 115  
\_ mécanisme, 123 à 129  
\_ indivisibilité des contrats, 129 à  
131

## **D**

Déclaration de mise en chantier, 17,  
72, 79, 80, 81  
Délais d'action (Art. 1648 C. civ.),  
338, 433 à 459  
\_ de forclusion, 338, 434,  
437, 441  
\_ préfix, 67, 437 à 445, 453,  
454  
\_ présomptifs, 452, 453, 454  
Délivrance du navire (V. Recette),  
17, 97, 237, 354, 382, 383, 397, 406,

## **E**

Exigences essentielles (Directive  
2013/53/UE du 20 novembre  
2013), 247, 248, 252 à 257

## **F**

Fichier des navires, 2, 38, 72, 211,  
213, 215  
Fiche matricule, 1, 20, 21, 81, 222,  
223, 224  
Francisation, 20, 21  
\_ procédure, 177, 179, 180,  
181, 182, 196, 207, 210 à  
222  
\_ acte de francisation, 226  
à 228  
\_ portée juridique des  
mentions, 21, 148, 223 à  
225

## **G**

Garantie des vices cachés, 10, 18,  
23, 26,  
\_ régime procédural, 68,  
296, 307 et suivants  
\_ vice caché (Notion et  
définition), 309, 310  
\_ vice apparent, 317 à 320  
\_ preuve du vice, 311 à 316  
\_ découverte du vice, 340 à  
349

## **H**

Hypothèque maritime 6 à 9, 61, 81,  
112, 114, 165 à 168  
\_ objet, 169 à 175  
\_ pouvoir d'hypothéquer,  
177  
\_ contrat d'hypothèque, 14,  
20  
\_ publicité, 177, 184,  
183 à 186  
\_ radiation et  
extinction, 197  
\_ effets  
\_ assiette de l'hypothèque  
188 à 191  
\_ subrogation réelle  
192  
\_ droits du créancier  
hypothécaire  
\_ droit de suite,  
purge, 196  
\_ droit de  
préférence 194, 195

## **I**

Immatriculation des navires, 216,  
217  
Individualisation du navire, 76, 77,  
210, 217, 220  
Inscription du navire en  
construction, 82

## J

Jaugeage du navire, 17, 85  
\_ certificat, 222

## L

Loi de police, 77, 229 à 233

## M

Marquage CE, 251, 254  
*Mortgage*, 32, 198 à 205  
Mutation en douane  
\_ mécanisme, 237 à 242  
\_ effets (opposabilité) 243, 244

## N

Navigation de plaisance  
\_ notion, 245 à 247  
\_ réglementation, 248 et suivants

Navire  
\_ fiscalité, 151 et suivants  
\_ notion, 3 à 5  
\_ navire comme bien meuble, 1, 4, 7, 8, 9  
\_ patrimonialité, 6  
\_ personnification du navire, 5, 7  
\_ statut réel, 211 à 214  
Normes harmonisées, 257

## O

Obligation de conformité, 22, 286, 299, 370, 459  
Obligation de délivrance, 19, 25, 41, 126, 226, 227, 228, 350, 353, 355, 358, 361, 384, 413 à 417, 425, 459, 480  
Obligation de conseil, 128, 158, 159, 274, 278

Obligation de garantie, 23, 25, 407, 417, 420, 425, 524  
Obligation de paiement, 386 391  
Obligation de retirement, 382 à 385  
Obligation de sécurité, 285, 299, 302, 333, 370, 377

## P

Pavillon français, 2, 77, 91, 172, 203, 217  
\_ RIF, 203, 216  
\_ dépavillonnement, 203  
Port d'attache, 2, 7, 8, 175, 182, 216, 220, 221  
Prescription, 24, 26, 28, 321 à 325  
\_ annale (Art. Code des transports L. 5113-5), 65 et suivants, 296, 297, 298, 305, 318, 326 à 339  
\_ interruption, 321 à 325, 337, 338, 344, 436 et s.  
\_ interversion, 337 à 339, 449, 451 à 457  
\_ suspension, 321, 323, 437, 445, 456  
Privilèges maritimes, 8, 9, 190, 195, 200  
Principe compétence-compétence, 120 à 122, 546, 550 à 553  
Principe de cohérence, 340, 345  
Procédure d'exéquatur, 540, 541, 542  
Proportionnalité (contrôle), 540, 542, 543

## Q

Quirataires (société de), 14, 82, 132, 135  
\_ contrat de copropriété maritime, 147, 149  
\_ personnalité morale, 137 à 143

- \_ gérance, 145
- \_ copropriétaires
  - \_ cessibilité des parts, 133, 162
- \_ vente judiciaire, 31, 133, 161, 198, 202
- \_ distribution du prix (collocation), 196, 198
- Statut réel du navire, 211, 212
- Sous-traitance, 13, 57, 58, 488 à 493

## **R**

- Recette du navire (V. Délivrance), 1, 10, 15, 18, 39 à 42, 98, 108, 109, 126, 178, 303, 304, 305
- Réception, 41, 98, 320
- Règlement Bruxelles de 2012 I Bis, 375
- Règlement de 2000 Bruxelles I, 463, 497 et s.
- Réparation navale, 31, 342, 402, 464, 469, 471, 473, 487, 493, 496
- Responsabilité du fait des produits défectueux, 68, 301, 313, 333, 361, 369
  - \_ champ d'application 371, 372, 373
  - \_ mise en œuvre, 374 à 380
- Responsabilité pénale de l'armateur, 302

## **S**

- Saisie-exécution du navire
  - \_ procédure, 201, 202

## **V**

- Vente du navire
  - \_ forme, 229, 230
  - \_ contrôle administratif et publicité (V. Mutation en douane)
    - \_ validité, 22, 75, 76, 130
    - \_ nullité, 21, 70, 127, 158, 163, 186, 209, 231, 232, 239, 315
  - \_ effets
    - \_ V. garantie des vices cachés
    - \_ V. obligation de conformité
  - \_ contrats d'engagements, 208
  - \_ contrats d'affrètement, 16, 113, 154, 166, 167, 212, 240, 244, 527

- Vice du consentement, 126, 131



# TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>1</b>
<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>5</b>
<b>LISTE DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS .....</b>	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>9</b>
<b>I. Notion de navire.....</b>	<b>10</b>
<b>II. Patrimonialité du navire .....</b>	<b>12</b>
<b>III. Le navire en tant que bien .....</b>	<b>14</b>
<b>IV. Le navire en projet .....</b>	<b>16</b>
<b>V. Le navire en tant qu'objet d'échanges.....</b>	<b>19</b>
<b>VI. Portée de la garantie légale des vices cachés dans la vente du navire.....</b>	<b>21</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE – L'ÉCONOMIE DES CONTRATS DE VENTE DU NAVIRE .....</b>	<b>27</b>
<b>TITRE I : LE CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE, LE NAVIRE EN PROJET .....</b>	<b>29</b>
<i>CHAPITRE PREMIER : LE CONTRAT DE CONSTRUCTION AU FORFAIT OU LE CONTRAT DE VENTE « À LIVER ».....</i>	<i>31</i>
<b>SECTION 1 : COMPLEXITÉ ET ORIGINALITÉ DU CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE .....</b>	<b>32</b>
Paragraphe 1 : Le transfert de propriété par la recette du navire .....	32
<b>A. La Recette du navire.....</b>	<b>32</b>
<b>B. Le transfert de la propriété et des risques.....</b>	<b>33</b>
Paragraphe 2 : Exigence de l'article L. 5113-2, alinéa 2 du Code des transports.....	34
<b>A. Paiement des travaux supplémentaires dans les marchés à forfait.....</b>	<b>35</b>
<b>B. Prorogations de délais et retards de livraison .....</b>	<b>36</b>
<b>SECTION II : RECHERCHE POUR LA QUALIFICATION DU CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE .....</b>	<b>37</b>
Paragraphe 1 : Distinction entre le contrat de construction à l'économie et le contrat de construction au forfait .....	38
<b>A. Absence de qualification légale.....</b>	<b>38</b>
<b>B. Critères de dissociation.....</b>	<b>39</b>
Paragraphe 2 : Nature juridique du contrat de construction au forfait .....	42
<b>A. Justification de la qualification juridique du contrat de construction au forfait .....</b>	<b>44</b>
<b>B. Effets de la dissociation.....</b>	<b>44</b>
Paragraphe 3 : Interprétation stricte de la prescription annale de l'article L.5113-5 du Code des transports.....	45
<b>A. Distinction entre l'action fondée sur le contrat de construction navale (soumise à la prescription annale de l'article L.5113-5 du Code des transports et l'action fondée sur la vente d'un navire fabriqué d'avance et en série (relevant du droit commun suivant l'article 1648 du Code civil).....</b>	<b>45</b>
<b>B. Présentation du régime procédural de la garantie des vices cachés.....</b>	<b>47</b>
<b>C. Valeur juridique de la clause de limitation de garantie dans un contrat de construction navale.....</b>	<b>48</b>
<b>SECTION 3 : CARACTÈRES DU CONTRAT DE CONSTRUCTION AU FORFAIT .....</b>	<b>50</b>
Paragraphe 1 : Typologie .....	50
Paragraphe 2 : Controverse sur la portée de l'écrit.....	51
Paragraphe 3 : L'existence juridique du navire en construction .....	52
<b>A. Déclaration de mise en chantier .....</b>	<b>53</b>
<b>B. Inscription du navire en construction.....</b>	<b>54</b>
<i>CHAPITRE DEUXIÈME : CONTRÔLE DE LA CONSTRUCTION DU NAVIRE.....</i>	<i>55</i>
<b>SECTION 1 : APPLICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES EN MATIÈRE</b>	

D'EXIGENCES TECHNIQUES .....	55
Paragraphe 1 : Les prérogatives techniques et les normes réglementaires issues des conventions internationales.....	55
Paragraphe 2 : Rôle prépondérant des sociétés de classification dans le contrôle de la construction .....	57
SECTION 2 : LES SPÉCIFICATIONS CONTRACTUELLES INHÉRENTES À LA CONSTRUCTION .....	61
Paragraphe 1 : Spécifications techniques .....	61
A. Résolution pour inexécution du contrat.....	62
B. Pénalités techniques et rebut du navire .....	62
Paragraphe 2 : Clauses relatives aux délais de construction .....	63
A. Pénalités de retard .....	63
B. Clause pénale et clause résolutoire pour retard de livraison .....	64
Paragraphe 3 : Maîtrise d'œuvre du chantier naval.....	66
A. Le savoir-faire du chantier naval .....	66
B. Droits intellectuels et industriels sur les constructions.....	67
CHAPITRE TROISIÈME : FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION ET DE L'ACQUISITION DU NAVIRE.....	69
SECTION 1 : LA PHASE DE NÉGOCIATIONS COMME PRÉAMBULE AU FINANCEMENT DU NAVIRE .....	72
Paragraphe 1 : Les pourparlers.....	72
Paragraphe 2 : Les avant-contrats.....	73
Paragraphe 3 : Clauses d'arbitrage du futur contrat et principe compétence-compétence .....	74
SECTION 2 : LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT-BAIL .....	75
Paragraphe 1 : Application des principes généraux du droit commun de la vente .....	75
A. Caractérisation du dol dans l'opération de crédit-bail .....	75
B. Erreur du crédit-preneur sur le classement du navire : cause de résolution du contrat de vente ?.....	76
Paragraphe 2 : Le crédit-bail et les opérations « fantôme » ou illicites.....	77
Paragraphe 3 : La vente du navire et l'indivisibilité des contrats .....	78
SECTION 3 : LE FINANCEMENT PAR LA FORME QUIRATAIRE.....	80
Paragraphe 1 : La société de quirataires, notion <i>sui generis</i> .....	81
A. Nature juridique de la copropriété maritime .....	82
B. Particularisme par la loi de la majorité .....	86
C. Formalités de constitution et de publicité.....	88
Paragraphe 2 : Financement de l'acquisition du navire par la forme quirataire .....	89
A. Fiscalité du navire .....	89
B. Dispositions actuelles de défiscalisation.....	91
C. Incidences fiscales .....	94
SECTION 4 : L'HYPOTHÈQUE DU NAVIRE OU LA « SOURCE PÉRENNE » DE L'ARMATEUR .....	98
Paragraphe 1 : Présentation de l'hypothèque maritime .....	100
Paragraphe 2 : Validité de l'hypothèque maritime par son inscription.....	102
A. Conditions de fond.....	102
1) La personne du constituant .....	102
2) Reconnaissance de la soumission de l'hypothèque maritime à la loi du pavillon.....	104
B. Conditions de forme.....	105
Paragraphe 3 : Effets de l'hypothèque .....	107
A. Assiette de l'hypothèque maritime .....	108
B. Le droit de préférence et le droit de suite du créancier hypothécaire .....	110
Paragraphe 4 : Réforme de l'hypothèque maritime .....	112
<b>TITRE II : LE CONTRAT DE VENTE, LE NAVIRE EN TANT QU'OBJET D'ÉCHANGES.. 117</b>	
CHAPITRE PREMIER : LE FORMALISME DANS LA VENTE DU NAVIRE.....	119
SECTION 1 : <i>PHYSIONOMIE</i> DU RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DU NAVIRE .....	121
Paragraphe 1 : Publicité du statut réel du navire .....	121

Paragraphe 2 : Immatriculation et francisation : <i>empreinte</i> juridique du navire francisé .....	123
<b>A.</b> Immatriculation .....	123
<b>B.</b> Francisation .....	124
<b>SECTION 2 : CONFLITS RELATIFS À LA PROPRIÉTÉ DU NAVIRE SOUMIS AU RÉGIME LÉGAL D'INSCRIPTION</b> .....	126
Paragraphe 1 : Portée juridique des énonciations de l'acte de francisation.....	127
Paragraphe 2 : L'acte de francisation ou véritable accessoire de la vente du navire .....	128
Paragraphe 3 : L'article L. 5114-1 du Code des transports .....	130
<b>A.</b> L'article L. 5114-1 du Code des transports ou l'exigence d'un écrit.....	130
<b>B.</b> L'article L.5114-1 du Code des transports comme loi de police .....	131
<b>C.</b> Caractérisation du Mandat apparent dans le contrat de vente .....	133
<b>SECTION 3 : LA MUTATION EN DOUANE, OPÉRATION <i>SUI GENERIS</i></b> .....	134
Paragraphe 1 : La mutation en douane comme particularisme du droit maritime .....	134
Paragraphe 2 : Effets de la mutation en douane .....	136
<b>CHAPITRE SECOND : LA PLAISANCE, LE NAVIRE EN TANT QUE BIEN DE CONSOMMATION</b> ...	139
<b>SECTION 1 : RÉGLEMENTATION DES NAVIRES DE PLAISANCE</b> .....	140
Paragraphe 1 : Principes et évolution de la législation communautaire issue de la directive n° 94 / 25/ CE du 16 juin 1994 .....	140
Paragraphe 2 : Les exigences essentielles .....	142
Paragraphe 3 : Apports du nouveau cadre législatif européen .....	146
<b>A.</b> Nouvelles responsabilités des opérateurs économiques .....	147
<b>B.</b> Concept innovant de <i>l'importateur privé</i> .....	149
<b>SECTION 2 : CARACTÈRE TRIPARTITE DU CONTRAT PORTANT SUR LE NAVIRE DE PLAISANCE</b> .....	150
Paragraphe 1 : L'architecte naval.....	151
Paragraphe 2 : Les moyens de protection des plaisanciers dans le Code de la consommation ...	155
Paragraphe 3 : Cas particulier du <i>Yacht</i> .....	156
<b>DEUXIÈME PARTIE : L'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS PAR LES PARTIES ET LA SITUATION DES TIERS</b> .....	<b>161</b>
<b>TITRE I : LES LIENS JURIDIQUES ENTRE LES PARTIES AU CONTRAT DE CONSTRUCTION AU FORAÎT ET AU CONTRAT DE VENTE</b> .....	<b>163</b>
<b>CHAPITRE PREMIER : LES OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DU CONSTRUCTEUR NAVAL</b> .....	166
<b>SECTION 1 : LE RÉGIME PROCÉDURAL DE LA GARANTIE DES VICES CACHÉS</b> .....	170
Paragraphe 1 : La notion de vice caché .....	171
<b>A.</b> Preuve du vice incombant au demandeur à l'action .....	171
<b>B.</b> Le vice apparent .....	174
Paragraphe 2 : Durée de la garantie légale des vices cachés : Prescription extinctive et délai d'action .....	176
<b>A.</b> Portée de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile (et commerciale) .....	176
<b>B.</b> La prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports .....	178
1) Un délai annal impératif.....	178
2) Distinction avec l'article 1648 du Code civil .....	179
<b>C.</b> Cumul du délai de prescription de droit commun avec la prescription annale de l'article L. 5113-5 du Code des transports avant la réforme de 2008 .....	181
Paragraphe 3 : La découverte ou la manifestation du vice .....	184
<b>A.</b> Détermination du point de départ.....	184
<b>B.</b> L'exercice du contrôle par la Haute juridiction sur l'appréciation souveraine des juges du fond.....	186
<b>SECTION 2 : OBLIGATION DE DÉLIVRANCE CONFORME ET OBLIGATION DE GARANTIE : OÙ EST LA FRONTIÈRE ?</b> .....	189
Paragraphe 1 : Dissociation des notions.....	189
Paragraphe 2 : Les modes de réparation du préjudice.....	195

Paragraphe 3 : Responsabilité du fait des produits défectueux.....	198
<b>A.</b> Champ d 'application .....	198
<b>B.</b> Mise en œuvre de la responsabilité de « plein droit » .....	199
Paragraphe 4 : Les obligations du client-armateur dans le contrat de construction au forfait ....	203
<b>A.</b> L'obligation de retraitement .....	203
<b>B.</b> L'obligation de paiement.....	205
<b>SECTION 3 : CONVENTIONS RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ DU</b>	
<b>CONSTRUCTEUR NAVAL.....</b>	
Paragraphe 1 : Création prétorienne de la présomption de mauvaise foi du vendeur professionnel .....	209
Paragraphe 2 : Nullité des clauses limitatives ou exonératoires .....	210
Paragraphe 3 : Garantie contractuelle .....	213
<b>CHAPITRE SECOND : LES OBLIGATIONS DES PARTIES DANS LE CONTRAT DE VENTE.....</b>	
<b>SECTION 1 : PRÉROGATIVES DES PARTIES RÉSULTANT DE LA VENTE VOLONTAIRE</b>	
<b>DU NAVIRE .....</b>	
Paragraphe 1 : Les obligations du vendeur.....	215
<b>A.</b> L'obligation de délivrance du vendeur .....	216
<b>B.</b> La garantie légale due par le vendeur professionnel .....	217
<b>C.</b> Le phénomène de l'osmose .....	219
Paragraphe 2 : Bienveillance à l'égard de l'acquéreur .....	221
<b>A.</b> Application des principes généraux du droit commun de la vente en matière de garantie des vices cachés.....	221
<b>B.</b> Problématiques quant au défaut de paiement.....	222
<b>SECTION II : LE JEU DE LA PRESCRIPTION PAR L'ARTICLE 1648 DU CODE CIVIL ..</b>	
<b>224</b>	
Paragraphe 1 : L'ancien régime de l'article 1648 du Code civil avant la réforme de 2005 : .....	226
<b>A.</b> Nature préfixe de l'ancien article 1648 du Code civil .....	227
<b>B.</b> Portée des différentes réformes sur les interruptions de la prescription .....	229
Paragraphe 2 : L'action en référé comme cause d'interruption de la prescription.....	230
<b>A.</b> Mécanisme de l'interversion.....	230
<b>B.</b> L'affaire du navire Gewill : Application de l'effet interspersif des délais de prescription en matière maritime.....	232
<b>TITRE II : INTERVENTION DES TIERS DANS LA VENTE DU NAVIRE .....</b>	
<b>237</b>	
<i>CHAPITRE PREMIER : RECOURS DES TIERS ET CONTRE LES TIERS DANS LES VENTES</i>	
<i>SUCCESSIVES.....</i>	
<i>238</i>	
<b>SECTION 1 : LE CHANTIER NAVAL EN TANT QU'ENSEMBLIER .....</b>	
<b>239</b>	
Paragraphe 1 : Les appels en garantie au visa de l'article L.5113-5 du Code des transports .....	239
Paragraphe 2 : L'action en paiement eu égard à l'article L.110-4 du Code Commerce .....	240
<b>SECTION 2 : ACTIONS DIRECTES DANS LA SPHÈRE CONTRACTUELLE DU NAVIRE</b>	
<b>.....</b>	
<b>242</b>	
Paragraphe 1 : Recours dans le cadre du contrat de construction au forfait .....	242
<b>A.</b> Les actions directes dans une chaîne de contrats homogènes .....	243
<b>B.</b> Les actions directes dans une chaîne de contrats non homogènes.....	247
Paragraphe 2 : Recours dans le cadre du contrat d'entreprise .....	248
<b>A.</b> Chaînes homogènes de contrats d'entreprise .....	248
<b>B.</b> Chaînes hétérogènes de contrats d'entreprise .....	251
<b>SECTION 3 : L'EMPRISE DU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE SUR LES DROITS</b>	
<b>NATIONAUX .....</b>	
<b>253</b>	
Paragraphe 1 : L'affirmation de l'inopposabilité de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur .....	254
<b>A.</b> L'incertitude quant à la transmission d'une clause attributive de juridiction dans les chaînes de contrats communautaires.....	255
<b>B.</b> L'absence de transmission de la clause attributive de juridiction au tiers sous- acquéreur ....	253
Paragraphe 2 : La justification de l'inopposabilité de la clause attributive de juridiction au sous-acquéreur .....	257

<b>A.</b> La qualification du caractère délictuel de l'action directe .....	257
<b>B.</b> Les objectifs de prévisibilité et de sécurité juridique de la Haute juridiction européenne	258
<i>CHAPITRE SECOND : L'ARBITRAGE MARITIME ET LA CONSTRUCTION NAVALE</i> .....	260
SECTION 1 : ASPECTS PROCÉDURAUX EN MATIÈRE D'ARBITRAGE MARITIME.....	262
Paragraphe 1 : La jonction des instances arbitrales .....	263
Paragraphe 2 : L'intervention d'un tiers-participant à l'instance arbitrale .....	266
Paragraphe 3 : Droit comparé de l'arbitrage .....	270
Paragraphe 4 : Raisonnement casuistique de la Cour de cassation eu égard au contrôle de proportionnalité.....	272
SECTION 2 : LA VALORISATION DES CLAUSES D'ARBITRAGE DANS LES CONTRATS DE CONSTRUCTION NAVALE.....	275
Paragraphe 1 : Autonomie et opposabilité de la clause compromissoire .....	276
Paragraphe 2 : Le principe compétence - compétence .....	277
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE</b> .....	<b>281</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>284</b>
<b>INDEX ALPHABÉTIQUE</b> .....	<b>310</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b> .....	<b>315</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>321</b>



## ANNEXES

**Annexe 1** : Modèle de contrat de construction navale BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) *Newbuildcon Standard Contract BIMCO*

**Annexe 2** : copies de l'acte de vente et de l'acte de francisation du navire *Calypso*.

**Annexe 3** : Fiche matricule du navire *Myosotis Sloop*

**Annexe 4** : Acte de vente « *Bill of Sale* » du navire *FLB40-2*

**Annexe 5** : Exemples de MOA (*Memorandum of Agreement*) : Protocole d'acceptation (MOA) relatif à trois navires battant pavillon libyen en date du 25 novembre 2004 et protocole d'acceptation (MOA) concernant le navire *Solea* en date du 5 novembre 2009

**Annexe 6** : « *Memorandum of Agreement approved by the Mediterranean Yacht Brokers Association* » MYBA ; base de négociation pour toute transaction concernant les *superyachts* mesurant plus de 24 mètres

**Annexe 7** : Contrat-type de la *Standard Form of the Yacht Brokers Association of America - Yacht Purchase and Sale Agreement*

**Annexe 8** : Modèle de « Déclaration de mise en chantier »

**Annexe 9** : Données économiques relatives à la construction navale Asie et Europe (Source : *Annual Review 2019, BRS shipping Brokering Corporation*)

La communauté maritime apparaît peuplée d'acteurs qui interviennent autour du navire mais aussi qui interagissent pour sa vente, sa future exploitation, et ses performances de navigation. Ces opérateurs sont stimulés par les enjeux logistiques et financiers, d'où cette diversité des recours qui démontre la complexité des liens concernant les contrats attachés au navire, depuis sa construction, sa vente jusqu'à sa mise en exploitation. Le constructeur naval est l'opérateur clé dans ce domaine. Les obligations du chantier naval, déjà lourdement obéré par le régime procédural de la garantie des vices cachés, sont multiples et contraignantes si bien qu'il est tenu de garantir la navigabilité du navire depuis sa recette jusqu'à son exploitation.

La subtilité du régime juridique du navire réside dans son statut réel si particulier qui emprunte des règles issues à la fois du droit spécial et du droit commun si bien que le cadre contractuel révèle le particularisme du droit maritime. Ainsi, le navire représente une opération de grande envergure car il fait l'objet de grands enjeux économiques et financiers. L'on observe que le navire est plus sophistiqué, plus onéreux, et par conséquent, les opérations qui en découlent sont sources de litiges fastidieux qui appellent à des mécanismes procéduraux complexes dont les juridictions étatiques et arbitrales s'efforcent de maîtriser.

---

**Mots clés : Construction navale, vente du navire, Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut du navire et autres bâtiments de mer, recette du navire, financement du navire, hypothèque maritime, garantie des vices cachés, arbitrage maritime.**

*The maritime community appears to be populated by actors who are involved in the ship field while interacting for its sale, its future performance in operation. These operators are given for logistical and financial challenges, hence this diversity of lawsuits which reveal the complexity of the relationships regarding the contracts linked to the ship, from its construction, its sale to its operation implementation. The shipbuilder is the key operator in this field. The obligations of the shipyard, so far constrained by the guarantee of the latent defect legal framework, are numerous and tough so well that the shipbuilder is deemed to ensure the vessel seaworthiness from its delivery to its performance in operation.*

*The cleverness of the ship's legal regime lies in its very special status, which borrows rules derived from both special and common French law, so that the contractual framework reveals the particularism of maritime law. Thus, the ship represents a large-scale operation because it's subject to major financial challenges and spin-offs. That's obvious that the vessel is more sophisticated, more expensive, and therefore, the resulting operations are a source of cumbersome litigation which are solved by complex procedural mechanisms that State and Arbitration courts strive to control.*

---

**Keywords: Shipbuilding, ship sale, (former) Act n° 67-5 of the 3<sup>rd</sup> January of 1967 regarding the legal ship status, financing the vessel, shipping mortgage, guarantee of the latent defect, maritime arbitration.**