

TRAITÉ

Traité de
droit maritime

Pierre Bonassies
Christian Scapel
Cyril Bloch

4^e édition

DROIT
MARITIME

DE DROIT
MARITIME

Pierre Bonassies

*Agrégé des facultés de droit
Professeur honoraire de la faculté de droit
et de science politique d'Aix-Marseille
Directeur honoraire du Centre de droit maritime et des transports
Président honoraire de l'Association française du droit maritime*

Christian Scapel †

*Avocat honoraire du Barreau de Marseille
Maître de conférences honoraire de la faculté de droit
et de science politique d'Aix-Marseille
Directeur honoraire du Centre de droit maritime et des transports
Président honoraire de l'Institut méditerranéen des transports
maritimes*

Cyril Bloch

*Agrégé des facultés de droit
Professeur à la faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille
Directeur du Centre de droit maritime et des transports
(CDE, EA n° 4224)*

Droit maritime

4^e édition



© 2022, LGDJ, Lextenso
1, Parvis de La Défense
92044 Paris La Défense Cedex
www.lgdj-editions.fr
EAN 9782275109534

Cet ouvrage est l'œuvre originelle de Pierre Bonassies et Christian Scapel qui en ont assuré la rédaction jusqu'à sa troisième édition. Pierre Bonassies y a rédigé la première et la deuxième partie (institutions générales du droit maritime ; droit maritime général), ainsi que, dans la troisième partie, le chapitre de présentation et les chapitres sur le contrat d'affrètement. Christian Scapel a rédigé, dans cette troisième partie, les développements consacrés aux contrats de transport et à l'assurance maritime.

La disparition prématurée de Christian Scapel le 19 avril 2017, moins d'un an après la parution de la troisième édition, et le souhait de Pierre Bonassies de passer le relai ont conduit à confier l'intégralité de cette quatrième édition à Cyril Bloch, qui avait déjà succédé aux deux auteurs à la tête du Centre de droit maritime et des transports de la faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille.

Pierre Bonassies et Cyril Bloch dédient cette quatrième édition à la mémoire de Christian Scapel.

TABLE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

AFDM	Association française du droit maritime
Annales IMTM	Annales de l'Institut méditerranéen des transports maritimes
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
<i>BTL</i>	<i>Bulletin des transports et de la logistique</i>
<i>Bull. civ.</i>	<i>Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles)</i>
C. douanes	Code des douanes
CJCE	Cour de justice des Communautés européennes
CMI	Comité maritime international
CNUCED	Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement (UNCTAD)
CNUDCI	Commission des Nations unies pour le droit commercial international (UNCITRAL)
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
Conv. SNPD	Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses
Conv. STCW	Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
C. transp.	Code des transports
<i>D.</i>	<i>Recueil Dalloz</i>
<i>DMF</i>	Droit maritime français
ENIM	Établissement national des invalides de la marine
FAP	Franc d'avaries particulières
FOIS	Free in and out and stowed
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC Fund)
HNS	Hazardous and noxious substances (v. Conv. SNPD)
ISM Code	International Safety Management Code
ISPS Code	International Ship and port facility security code
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
<i>JCP</i>	<i>Juris-classeur périodique</i>
<i>JMM</i>	<i>Journal de la marine marchande</i>
<i>JORF</i>	<i>Journal officiel de la République française</i>
<i>JOCE</i>	<i>Journal officiel des Communautés européennes</i>

<i>JOUE</i>	<i>Journal officiel de l'Union européenne</i>
Obs.	Observations
OIT :	Organisation internationale du travail
OMCI :	Organisation maritime consultative intergouvernementale
OMI :	Organisation maritime internationale
<i>Rev. aff. eur.</i>	<i>Revue des affaires européennes</i>
<i>Rev. arb.</i>	<i>Revue de l'arbitrage</i>
<i>Rev. crit. DIP</i>	<i>Revue critique de droit international privé</i>
<i>Rev. dr. transports</i>	<i>Revue de droit des transports</i>
<i>Rev. Scapel</i>	<i>Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports</i>
RIF	Registre international français des navires
<i>RTD civ.</i>	<i>Revue trimestrielle de droit civil</i>
<i>RTD com.</i>	<i>Revue trimestrielle de droit commercial</i>
<i>Sem. jur.</i>	<i>Semaine juridique</i>
UE	Union européenne
UNCTAD	V. CNUCED
UNCITRAL	V. CNUDCI
ZEE	Zone économique exclusive
ZPE	Zone de protection écologique

SOMMAIRE

Table des abréviations et acronymes	7
Bibliographie générale	13
Introduction	15
Première partie	
Les institutions générales du droit maritime	
Chapitre 1. — Les normes de droit maritime	19
Chapitre 2. — Les institutions internationales du droit maritime	41
Chapitre 3. — Les institutions étatiques maritimes.....	99
Chapitre 4. — Les institutions européennes et le droit maritime	137
Deuxième partie	
Droit maritime général	
Titre I. — Le navire	159
Chapitre 1. — La notion de navire.....	161
Chapitre 2. — Le navire bien individualisé.....	179
Chapitre 3. — Le navire bien contrôlé	199
Chapitre 4. — Les contrats concernant le navire (construction et vente)	215
Titre II. — L'entreprise d'armement	
L'armateur	233
Sous-titre I. — La structure de l'entreprise d'armement	235
Chapitre 1. — L'armateur.....	237
Chapitre 2. — Le personnel de l'entreprise maritime	259
Sous-titre II. — Les modalités de l'exploitation du navire par l'armateur...	303
Chapitre 1. — Les restrictions d'origine étatique à la liberté du commerce maritime	305
Chapitre 2. — Les restrictions contractuelles à la liberté d'exploitation du navire conférences maritimes et consortiums.....	309
Sous-titre III. — Les incidents de l'exploitation du navire	331
Chapitre 1. — Le navire auteur d'un dommage : la responsabilité de l'armateur en droit commun.....	333
Chapitre 2. — Les régimes spéciaux de responsabilité	413
Chapitre 3. — Le navire victime d'un incident d'exploitation	439
Chapitre 4. — Les créanciers de l'entreprise d'armement	485

Sous-titre IV. — Les entreprises auxiliaires de l'armateur	553
Chapitre 1. — Les auxiliaires à activité principalement juridique.....	555
Chapitre 2. — Les auxiliaires à activité principalement matérielle	581
Troisième partie	
Les contrats maritimes	
	621
Sous-partie I. — Contrats d'affrètement et contrats de transport	623
Titre I. — Les contrats d'affrètement	633
Sous-titre I. — L'affrètement au voyage	639
Chapitre 1. — Le fréteur dans l'affrètement au voyage	643
Chapitre 2. — L'affréteur dans l'affrètement au voyage	661
Sous-titre II. — L'affrètement à temps	683
Chapitre 1. — Le fréteur dans l'affrètement à temps. Obligations et responsabilité	687
Chapitre 2. — L'affréteur dans l'affrètement à temps. Obligations et responsabilité	695
Chapitre 3. — Affrètement à temps et tiers	707
Sous-titre III. — L'affrètement coque-nue	715
Sous-titre IV. — Les sous-affrètements	719
Titre II. — Les contrats de transport	723
Sous-titre I. — Le contrat de transport de marchandises	725
Chapitre 1. — Le cadre du transport maritime de marchandises	727
Chapitre 2. — La conclusion du contrat de transport	765
Chapitre 3. — L'exécution du contrat de transport	809
Chapitre 4. — La responsabilité du transporteur.....	863
Chapitre 5. — L'action en responsabilité	919
Sous-titre II. — Le transport multimodal transmaritime	985
Chapitre 1. — Cadre juridique du transport multimodal transmaritime	989
Chapitre 2. — Le document de transport multimodal.....	997
Chapitre 3. — Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal	1005
Sous-titre III. — Le transport de passagers	1011
Chapitre 1. — Le contrat de transport de passagers	1013
Chapitre 2. — Les croisières maritimes	1039
Sous-partie II. — Les assurances maritimes	1047
Chapitre 1. — L'assurance sur corps.....	1053
Chapitre 2. — L'assurance sur facultés (marchandises).....	1067
Chapitre 3. — L'assurance de responsabilité	1077

Index alphabétique des noms des navires	1085
Index alphabétique	1087

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

- BERLINGIERI Francesco, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il Codice della navigazione*, Giuffrè, Milan, 2009.
- CHAUMETTE Patrick (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, Action, 4^e éd., 2021.
- BONASSIES Pierre, *Vingt ans de conventions internationales*, Annales IMTM, 1996.
- BONNECASE Julien, *Traité de droit commercial maritime*, Sirey, 1923.
- CHAUVEAU Paul, *Traité de droit maritime*, Librairie Technique, 1958.
- COLLART-DUTILLEUL François et DELEBECQUE Philippe, *Contrats civils et commerciaux*, Précis Dalloz, 11^e éd., 2019.
- DALLOZ, *Code des transports*, 1^{re} édition par Isabelle BON-GARCIN, Philippe DELEBECQUE et autres, 2015.
- DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 14^e éd., 2020.
- DU PONTAVICE Emmanuel et CORDIER Patricia, *Transports maritimes et affrètements*, Delmas, 2^e éd. 1990.
- JACQUET Jean-Michel, DELEBECQUE Philippe et USUNIER Laurence, *Droit du commerce international*, Dalloz, Précis, 4^e éd., 2021.
- Juris-Classeur, Transport, Encyclopédie.*
- LE BAYON Alain, *Dictionnaire de droit maritime*, Presses universitaires de Rennes, 2004.
- MONTAS Arnaud, *Droit maritime*, Gualino, 3^e éd. 2021.
- PAULIN Christophe, *Droit des transports*, Litec, 2005.
- PIEDELIEVRE Stéphane et GENCY-TANDONNET Dominique, *Droit des transports*, LexisNexis, Manuels, 2^e éd., 2019.
- PIETTE Gaël, *Droit maritime*, Pedone, 2017.
- RÉMOND-GOULLLOUD Martine, *Droit maritime*, Pedone, 2^e éd. 1993.
- Répertoire Dalloz, Droit international, Encyclopédie.*
- RIPERT Georges, *Droit maritime*, Rousseau, 3 vol., 4^e éd., 1953, mise à jour René Rodière, 1963.
- RODIÈRE René, *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 6 vol. 1967-1980.
- RODIÈRE René et DU PONTAVICE Emmanuel, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 12^e éd, 1997.
- SCAPEL Paul, *Traité théorique et pratique sur les transports par mer, terre, eau, fer*, LGDJ, 1958.
- TETLEY William, *Marine Cargo Claims*, Blais, 4^e éd., 2008.
- VIALARD Antoine, *Droit maritime*, PUF, 1997.

INTRODUCTION

1. Définition. – Le droit maritime peut être défini comme l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités humaines que la mer détermine.

Le droit maritime doit être distingué du *droit de la mer*. Édicté par un État souverain, la France, la Grande-Bretagne, le droit maritime s'applique aux entreprises et aux personnes. Le droit de la mer, dont les règles trouvent leur source dans les procédures normatives du droit international public (conventions internationales, coutume et jurisprudence internationales), définit les compétences respectives des États et de la communauté internationale sur les espaces maritimes.

Mais le droit maritime ne peut ignorer le droit de la mer, aujourd'hui moins encore qu'hier. D'une part, nous le verrons (*infra*, n^{os} 13 et s.), la vie maritime est par essence internationale, et par là sensible aux règles qui régissent le domaine international. Et, de fait, certaines des règles du droit de la mer ont une incidence directe sur les droits des entreprises et des personnes concernées par le droit maritime, telle la règle qui détermine l'autorité compétente pour sanctionner un capitaine ayant commis, en haute mer, une infraction aux règles de navigation, comme dans l'affaire du navire *Lotus* (*infra*, n^o 81), ou celles qui concernent la répression des faits de pollution en haute mer, comme dans l'affaire du navire *Erika* (*infra*, n^o 103). D'autre part, nombre de règles du droit maritime ont aujourd'hui leur source dans des conventions internationales émanant, soit des Nations Unies elles-mêmes, soit de leurs institutions spécialisées, la différence entre droit maritime et droit de la mer s'atténuant ainsi, au moins quant à leurs sources. Consacré au droit maritime, le présent ouvrage se référera donc aussi aux règles du droit de la mer, dans la mesure où ces règles informent le « destin juridique » des entreprises maritimes comme celui des marins ou celui des « terriens » victimes d'une pollution maritime.

Le présent ouvrage comportera trois parties :

- première partie : les institutions générales du droit maritime ;
- deuxième partie : le droit maritime général ;
- troisième partie : les contrats maritimes.

PREMIÈRE PARTIE

**LES INSTITUTIONS GÉNÉRALES
DU DROIT MARITIME**

2. Plan. – Ensemble de règles juridiques, le droit maritime est d’abord un système normatif. C’est pourquoi nous nous interrogerons en premier lieu sur la norme juridique maritime et ses caractères spécifiques (chapitre 1).

Parce que le droit maritime est par essence international, nous nous attachons ensuite à l’étude des institutions internationales du droit maritime (chapitre 2). Puis seront examinées les institutions nationales du droit maritime (chapitre 3), et précisé le rôle, croissant, des institutions européennes en matière maritime (chapitre 4).

CHAPITRE 1

LES NORMES DE DROIT MARITIME

3. Avant de présenter dans leur diversité les normes qui constituent le droit maritime, il importe d'en rechercher les caractères généraux.

Section 1

Caractères généraux des normes de droit maritime

4. Deux traits marquent les normes de droit maritime. D'une part, leur caractère spécifique ; d'autre part, leur caractère international.

§ 1. — Caractère spécifique des normes de droit maritime

5. Le particularisme du droit maritime. Exemple : la limitation de responsabilité de l'armateur. – Plus que les autres ensembles de normes (droit commercial, droit du travail), les règles du droit maritime sont marquées par une spécificité, par un particularisme accentués. De ce particularisme, l'exemple le plus remarquable est sans doute celui de la *limitation de responsabilité* dont, de tout temps, a bénéficié et bénéficie aujourd'hui encore l'entrepreneur maritime, *l'armateur*.

En droit commun, tout entrepreneur, s'il peut parfois protéger sa responsabilité par des clauses contractuelles, est en revanche totalement responsable à l'égard des tiers du dommage causé par son activité, dès lors que peut être relevé quelque élément source de responsabilité – faute personnelle, faute d'un préposé, fait d'une chose sous la garde de l'entreprise. Par exemple, l'entrepreneur dont un véhicule cause un dommage par la faute du conducteur de celui-ci, est tenu de réparer intégralement ce dommage, quelle qu'en soit l'importance (1). Aussi bien, en est-il ainsi de toute personne, même non engagée dans une activité professionnelle.

À l'opposé, *l'armateur* dont le navire a causé un dommage à la suite de la faute du capitaine ou d'un marin, a toujours pu limiter sa responsabilité, même à l'égard des tiers. Cette limitation s'est d'abord exprimée en droit classique d'une manière brutale, par *l'abandon* du navire aux victimes, alors même que

1. Sur les nuances à apporter aux obs. ici présentées, v. *infra*, n° 501, *in fine*.

ce navire gisait au fond de l'océan. Aujourd'hui, elle subsiste sous une forme plus nuancée, celle d'une limitation en valeur, laquelle se réalise par la constitution d'un fonds proportionnel au tonnage du navire, fonds attribué aux victimes (*infra*, n° 435 et s.).

Certes, cette faculté accordée à l'armateur n'est pas absolue, et disparaît en cas de faute personnelle de celui-ci, la gravité de la faute entraînant déchéance du droit à limitation ayant varié avec l'évolution des textes (*infra*, n° 463). Il demeure qu'elle a des conséquences concrètes considérables. C'est ainsi qu'aujourd'hui, malgré une réévaluation sensible du montant du fonds de limitation, après un abordage ayant entraîné la mort de plusieurs personnes, voire de dizaines de personnes, le propriétaire du navire abordeur en faute pourra limiter sa responsabilité à une somme qui ne dépassera pas 2 millions d'euros, pour peu que son navire ait un tonnage inférieur à 2 000 unités de jauge (cas de nombreux cargos fréquentant la Méditerranée ou la Manche). L'armateur, condamné en tant que transporteur à verser 10 millions d'euros de dommages et intérêts au propriétaire d'une cargaison de lait, pourra éventuellement limiter sa responsabilité à une somme qui, souvent, n'atteindra pas même ces 2 millions d'euros.

De ce particularisme, dont on trouvera de nombreux exemples tout au long de cet ouvrage, il importe de rechercher le fondement, avant d'en préciser la portée.

6. Fondement du particularisme du droit maritime. Les risques de la mer. – Certains aspects du particularisme du droit maritime s'expliquent par la nature des choses. C'est ainsi que le rôle important traditionnellement dévolu au capitaine, rôle qui connaît d'ailleurs un affaiblissement certain, s'explique par le fait que, au moins à l'époque où les règles du droit maritime se sont constituées, tout lien était rompu entre l'armateur et le capitaine dès le départ du navire. Pareillement, l'importance accordée au navire en tant qu'élément de crédit s'explique par le fait que, souvent, le navire est le seul élément du patrimoine de l'armateur dont les créanciers – en particulier les créanciers établis dans un port étranger – peuvent vérifier la valeur, et sur lequel ils peuvent légitimement espérer exercer leur droit de gage.

Mais, la raison fondamentale du particularisme du droit maritime est certainement la considération des risques spécifiques des activités maritimes, des *risques de la mer*.

La mer n'est pas le milieu humain naturel. Sans être absolument hostile à l'homme, elle ne lui est pas particulièrement accueillante, et, même aujourd'hui, toute activité maritime est dangereuse. Sans doute, cette notion de risques de la mer ne s'impose-t-elle pas de nos jours avec la même force que jadis. L'armateur qui lance un pétrolier de 300 000 tonnes de port en lourd dans une expédition maritime court des risques moindres que ne l'étaient ceux des armateurs du XVIII^e ou même du XIX^e siècle. Il reste que, même pour les bâtiments les plus importants, les dangers subsistent. L'histoire de la mer, comme aussi l'histoire même du droit maritime, est marquée par le nom de nombre de navires perdus en mer : le *Titanic* en 1912, le *Torrey Canyon* en 1967, l'*Amoco Cadiz* en 1978, le *Tanio* en 1980. Plus récemment, ce sont les noms du *Herald of Free Enterprise*, coulé à la sortie du port de Zeebrugge le 6 mars 1987, – entraînant dans la mort plus de deux cents passagers –, de l'*Exxon Valdez*, polluant gravement au