



2<sup>e</sup> édition

# Droit maritime

Arnaud Montas

TOUT LE COURS  
À JOUR DE LA LOI  
DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2014  
RELATIVE AUX  
ACTIVITÉS PRIVÉES  
DE PROTECTION  
DES NAVIRES

Vuibert



jet-skis<sup>1</sup>, surfs, planches à voile<sup>2</sup>, body-boards, pédalos, *etc.* Tel sera aussi le cas, dans une optique plus massive, des « navions »<sup>3</sup>, des plate-formes de forage ou d'exploitation du plateau continental, des usines flottantes, voire des îles artificielles.

Plus qu'une question de qualification, il est aussi et surtout question du *corpus* juridique applicable, la notion de navire déterminant l'application du droit maritime même si son domaine s'étend désormais, selon les cas, aux autres bâtiments de mer<sup>4</sup>.

De manière générale, le navire est donc un engin flottable principalement affecté à la navigation maritime et apte à en affronter les périls (I). Tel ne sera pas le cas des bateaux (II) ni des engins de plage (III).

## I. La navigation maritime

### A. Le navire et la navigation maritime

L'article L.5000-1 du Code des transports considère « maritime », « *la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eaux en aval du premier obstacle à la navigation des navires* ». Toute navigation qui n'entre pas dans ce cadre ne sera pas maritime.

L'objet du droit maritime se détermine par rapport au navire, lui-même ne se déterminant que par rapport à la navigation maritime : il n'est de navire qui n'exerce son activité habituelle dans les eaux maritimes. Dès lors, si le critère de la navigation semble de ce point de vue indifférent aux caractéristiques physiques de l'embarcation<sup>5</sup>, il implique cependant que le navire soit – *a minima* – **flottable**<sup>6</sup>, c'est-à-dire qu'il soit apte à se déplacer à la surface des mers, car naviguer consiste bien à se rendre d'un point à un autre de l'océan<sup>7</sup>.

1. Cass. com. 5 novembre 2003, DMF 2004, p. 337, obs. P. Bonassies.

2. Rennes, 4 mai 1982, DMF 1983, p. 40, note Y. Tassel et Y.-M. Le Jean ; Rennes, 7 mai 1991, DMF 1992, p. 140, note Y. Tassel et R. Le Brun.

3. Décret n° 2010-186 du 25 février 2010, JO 26 février 2010. Contraction de navire et d'avion, le navion désigne « *tout engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface* » (hydroglisseur, aéroglisseur, hovercraft, *etc.*)

4. Voir notamment l'art. 1/b de la convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance : « *Navire signifie tout bâtiment de mer, bâtiment ou engin ou structure capable de naviguer* » ; Cass. 20 févr. 1844, S. 1844, I, p. 97 : « *Il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et leurs dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière* ».

5. Cass. req. 13 févr. 1919, S. 1920, I, p. 340 : « *Des dispositions d'ordre purement administratif ne peuvent pas déterminer légalement, au point de vue des relations privées, le caractère de la navigation* » ; Cass. com. 8 octobre 1962, DMF 1963, p. 17, obs. O. Jambu-Merlin.

6. Sur les aéroglisseurs, voir P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, *op. cit.*, n° 149, p. 115 ; *contra* R. Rodière, « Le statut des aéroglisseurs », *D.* 1969, *chron.* p. 83 ; note sous CE, 19 septembre 1979, Hoverlord, *D.* 1980, *jurisp.* p. 318 ; M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime*, *op. cit.*, n° 43, p. 41.

7. R. Jambu-Merlin, « Le navire, hybride de meuble et d'immeuble ? », *op. cit.*, p. 305 ; R. Rodière, « Navire et navigation maritime », DMF 1975, p. 323. La qualification juridique des engins de port (docks flottants, dragues, bateaux vasières) pose aussi parfois question. Parfois



## Section 2

# LA PROPRIÉTÉ DU NAVIRE

La propriété du navire est créée dans le cadre d'un contrat de construction navale (I), puis transférée dans celui d'un contrat de vente navale (II). Elle fait l'objet d'un certain nombre de formalités de publicité (III).

## I. La création de la propriété : le contrat de construction du navire

Les articles L.5113-1 et s. du Code des transports sont consacrés à la construction navale. Ces dispositions sont succinctes, limitées au formalisme de l'opération, au moment du transfert de propriété, enfin à la garantie due par le constructeur. Au premier abord, le contrat de construction navale semble épouser les contours d'un contrat d'entreprise puisque le client détermine la chose et ses qualités puis en confie la réalisation à des entrepreneurs. Pourtant, ce contrat est un contrat de vente d'un genre particulier, qui porte sur une chose à livrer ou sur la vente d'une chose future, à fabriquer<sup>1</sup>. La propriété du navire sera donc transférée lorsque le navire sera achevé.

### A. La formation du contrat

Soumis aux règles générales destinées à assurer la sécurité, la sûreté, l'hygiène et l'habitabilité à bord des navires ainsi que la prévention de la pollution, le contrat de construction navale pour le compte d'un client fait l'objet d'un contrat écrit (C. transp., art. L.5113-2)<sup>2</sup>. S'agissant certainement d'une exigence *ad probationem* en ce sens que le contrat de construction ne porte pas directement sur la propriété du navire et que le consensualisme règne sur le droit français des contrats, toute modification du contrat doit donner lieu à un écrit à peine de nullité. La règle, qui vise à protéger le futur armateur de toute hausse de prix entre la conclusion du contrat et son exécution, est limpide : en l'absence d'écrit, le contrat ne produit aucun effet<sup>3</sup>.

1. À propos d'un navire fabriqué d'avance et en série, voir Cass. com. 13 octobre 1998, *DMF* 1999, p. 535, rapp. J.-P. Rémy, obs. M. Nédélec.

2. L'article 5 du décret du 27 octobre 1967 impose aussi à toute personne qui construit pour autrui un navire de plus de 10 tonneaux de jauge, une déclaration à l'administration compétente, afin de permettre aux Affaires maritimes de vérifier si les conditions de sécurité de la construction sont réunies.

3. Comp. C. civ., art. 1793 : « *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... si ces changements ou augmentations n'ont pas été autorisés par écrit, et le prix convenu avec le propriétaire* » ; CA Aix-en-Provence, 13 janvier 1959, *Navire Bernina*, *DMF* 1961, p. 17.

Dans le silence des règles du droit maritime, le contenu du contrat et les obligations des parties relèvent principalement de la liberté contractuelle et, en pratique, du droit commun du contrat de vente agrémenté de certaines spécificités tenant compte du traitement juridique des risques du contrat et de la réserve de propriété.

Pour les premiers, le fait que le transfert de propriété s'effectue entre les mains de l'armateur à la livraison du navire fait peser sur le chantier naval les risques de perte due à un cas de force majeure, perte contre laquelle il s'assurera d'ailleurs ; l'armateur devrait au contraire les assumer si la propriété du navire était transférée au fur et à mesure de sa construction.

Pour la seconde, le transfert retardé de la propriété permet au chantier naval de se prémunir contre l'éventuelle insolvabilité de son client, lequel s'assurera en retour contre la faillite du chantier.

La règle selon laquelle « *le transfert de propriété n'intervient qu'à la date de la recette du navire* (i.e. sa réception ou sa livraison) *après essais* » (C. transp., art. L.5113-3), ne joue cependant qu'en l'absence de convention contraire, puisque les parties peuvent préférer les termes d'une vente en l'état futur d'achèvement. Dans ce cas, le transfert de propriété se fera de manière progressive en fonction des paiements effectués par le client et de l'état d'achèvement du navire.

Il n'est pas rare que l'acheteur consente des avances de paiement au constructeur. Dans ce cas, et pour se prémunir de toute procédure collective dont le constructeur ferait l'objet, l'article 45 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer<sup>1</sup> permet à l'armateur de se protéger en prenant une hypothèque sur le navire en construction.

## B. L'exécution du contrat

### 1) La délivrance

L'obligation de délivrance du navire considéré consiste à le livrer au jour convenu et dans les conditions convenues<sup>2</sup>. Le navire n'est livré à l'armateur que lorsqu'il est à flots et après essais : c'est ce qu'on appelle la recette du navire.

Il s'agit d'une règle supplétive de la volonté des parties (C. transp., art. L.5113-3) et la pratique offre souvent des clauses de transfert progressif de la propriété vers l'armateur au fur et à mesure de l'achèvement du navire, ce conformément au pouvoir accordé aux contractants de déterminer librement le moment du transfert de la propriété.

---

1. JO 4 janvier 1967.

2. Cass. com., 19 juin 2012, n° 11-17846, *Rev. Scapel* 2012, p. 220 ; DMF hors-série n° 17, juin 2013, n° 30, p. 32, obs. Ph. Delebecque ; Cass. com., 22 mai 2012, n° 11-13.086, DMF, hors-série n° 16, juin 2012, n° 41, p. 37, obs. Ph. Delebecque.

## 2) La garantie des vices cachés

Le constructeur naval, tenu d'une double obligation de conseil<sup>1</sup> et de sécurité<sup>2</sup>, doit en outre accomplir ses prestations conformément aux prévisions contractuelles et aux règles impératives du droit commun. En droit maritime, l'article L.5113-4 du Code des transports décide que « *le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette est réalisée sans réserve de la part du client* ». Et il apparaît que la jurisprudence considère que les vices d'un navire sont toujours des vices cachés.

Dans les contrats usuels, on constate que la garantie légale des vices cachés est souvent complétée par une garantie conventionnelle dite « de bon fonctionnement », en vertu de laquelle la délivrance du navire est retardée jusqu'à la fin des essais prévus au contrat. En outre, le constructeur s'engage à garantir le bon fonctionnement du navire pendant une période généralement égale à 6 mois, et uniquement pour le remplacement de la pièce défectueuse. D'autres aménagements pourront concerner les délais de livraison ou encore les défauts (souvent mineurs) qui pourraient affecter le navire considéré.

L'article L.5113-5 prescrit l'action par un an à compter de la découverte du vice caché. Cette solution est plus sévère que son homologue en droit commun qui prévoit un délai de deux ans<sup>3</sup>. Le même mécanisme vaut pour le contrat de réparation navale.

Si la réception sans réserve du navire éteint toute action pour vice apparent, la garantie des vices cachés est souvent actionnée et la jurisprudence en la matière est donc abondante<sup>4</sup>. Assimilé au vendeur professionnel, présumé de mauvaise foi car présumé connaître les vices cachés du navire, le constructeur sera tenu dans les conditions prévues par les articles 1641 et s. du Code civil<sup>5</sup>.

1. Cass. com. 16 mars 1982, *DMF* 1983, p. 18, note R. Achard ; Cass. crim. 20 mars 2001, *Navire Snekkar Artic*, *DMF* 2002, p. 14, obs. P. Bonassies pour un cas d'engagement de la responsabilité pénale du constructeur.

2. Cass. com. 24 janvier 2006, *DMF* 2006, p. 889, note Ph. Delebecque ; sur l'exécution du contrat d'entreprise en droit commun, voir F. Collart-Dutilleul et Ph. Delebecque, *Contrats civils et commerciaux*, 9<sup>e</sup> éd., coll. Précis, Dalloz, 2011, n° 722 et s., pp. 662 et s.

3. Ord. n° 2005-136 du 17 févr. 2005, art. L.211-12.

4. Cass. com. 6 juillet 1999, *DMF* 2000, p. 523, rapp. J.-P. Rémy ; CA Amiens, 10 décembre 2001, *DMF* 2003, hors-série, n° 26, obs. P. Bonassies ; CAA Lyon, 3 avril 1997, *DMF* 1998, p. 600, obs. M. Morin ; TGI La Rochelle, 23 avril 1996, *DMF* 1997, p. 1042, obs. C.-G. de Lapparent ; Cass. com. 4 janvier 1997, *DMF* 1997, p. 141, rapp. J.-P. Rémy.

5. Cass. 3 avril 1990, *DMF* 1990, p. 686, note R. Achard ; Paris, 15 novembre 1988, *JCP*. G 1989.II.21251, note Ch. Larroumet. L'action en non-conformité pourra également être invoquée. Cependant, ouverte pendant un délai de deux ans, cette action ne s'applique qu'aux relations entre professionnel et consommateur ; en droit maritime, elle ne sera donc utile qu'à l'acquéreur d'un navire de plaisance destiné à un usage privé.

### 3) La sous-traitance

Il est admis que l'acquéreur est en droit d'exercer un recours direct contre le sous-traitant du constructeur naval<sup>1</sup>. De même, s'il a acquis son navire auprès d'un revendeur, il sera fondé à agir contre ce dernier aussi bien que contre le constructeur. L'action reposera sur un fondement contractuel<sup>2</sup>, « *le chantier étant censé avoir transmis son propre recours contre le sous-traitant avec le navire, et le revendeur son recours contre le constructeur* »<sup>3</sup>.

### 4) Les aménagements conventionnels

La jurisprudence déduit de l'article 1643 du Code civil que seul le vendeur qui ignore les vices de la chose vendue peut alléger la garantie due par lui. Or, le vendeur professionnel est présumé connaître les vices affectant la chose vendue, ce même à l'égard d'un professionnel<sup>4</sup>. De cette analyse, on déduit l'impossibilité pour le constructeur naval, sauf à contracter avec un professionnel de la même spécialité, d'alléger dans le temps ou dans son étendue la garantie pesant sur lui. Au niveau international, les choses sont moins évidentes puisqu'il ressort d'un arrêt de la Cour de cassation du 4 octobre 1989, qu'une loi étrangère admettant les clauses limitatives de garantie ne heurte pas l'ordre public international français et peut donc recevoir application<sup>5</sup>.

## II. L'acquisition de la propriété : le contrat de vente du navire

Principalement soumise au droit commun des contrats, la vente volontaire du navire est une opération juridique fréquente mais complexe. Acte translatif de propriété<sup>6</sup>, considéré comme un acte de commerce (C. comm., art. L.110-2, 1), le contrat de vente navale est un contrat solennel, rédigé par écrit à peine de nullité absolue<sup>7</sup>. Dès lors exigée *ad validitatem*, la production d'un écrit est entendue comme relevant d'une loi de police au sens de l'article 9 du règlement « Rome 1 »<sup>8</sup>. L'article 231 du Code des douanes prévoit les modalités de l'acte de vente : c'est ainsi qu'il doit contenir le nom et la désignation du navire, la date et le numéro de l'acte de francisation, la copie des extraits de cet acte relatifs au port d'attache, à l'immatriculation, au tonnage, à l'identité, à la construction et à

1. Cass. 3 décembre 1985, *DMF* 1987, p. 229, note M. de Juglart ; Cass. 17 février 1987, *DMF* 1988, p. 310, obs. P. Bonassies.

2. Cass. ass. plén. 7 février 1986, *D.* 1986, jurispr. p. 293, note A. Bénabent.

3. P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, n° 215, p. 163.

4. Cass. com. 27 novembre 1991, Cass. com. 27 novembre 1991, *Bull. civ.* IV, n° 367.

5. Cass. 1<sup>re</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ. 4 octobre 1989, *Bull. civ.* I, n° 304, *D.* 1990, somm. p. 266, obs. B. Audit.

6. Sur l'inapplicabilité de l'article 2279 C. civ. à l'acquisition de la propriété d'un navire, voir A. Vialard, *Droit maritime, op. cit.*, n° 329, p. 282.

7. Paris, 12 juin 1998, *DMF* 1998, p. 1123, obs. Ph. Delebecque.

8. Règlement (CE) n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, *JOUE* L.177 du 4 juillet 2008.



l'âge du navire. L'acte de vente doit être présenté dans un délai d'un mois au service des douanes du port d'attache du navire, lequel annote en conséquence l'acte de francisation<sup>1</sup>.

De manière générale, les effets de la vente navale sont ceux du contrat de vente en droit commun<sup>2</sup>. Notamment, si le vendeur est tenu à information<sup>3</sup> et à garantie<sup>4</sup>, il est également tenu de satisfaire à son obligation de conformité<sup>5</sup> dans des termes proches de ceux évoqués pour le contrat de construction navale.

### III. La publication de la propriété

Pour produire son plein effet et notamment être opposable aux tiers, la loi exige de chaque acte relatif à la propriété du navire qu'il soit publié dans le cadre de formalités administratives. Ainsi, de manière générale, l'article L.5114-1 du Code des transports dispose que « *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* ».

#### A. La mutation en douanes

L'article 93 du décret du 27 octobre 1967<sup>6</sup> prévoit que tout acte relatif à la propriété ou à tout autre droit réel sur le navire doit faire l'objet d'une publicité : la mutation en douanes<sup>7</sup>. Cette formalité, très ancienne, a pour but de vérifier la nationalité des acquéreurs en leur imposant l'inscription de leur nom sur la fiche matricule du navire. La mutation en douanes nécessite la remise de l'acte de vente au bureau des douanes et permet en outre de conférer une nouvelle publicité du statut réel du navire ; elle s'accompagne du règlement des droits fiscaux y relatifs ainsi que des droits de mutation et des droits de douane.

#### B. Le fichier des navires (la fiche matricule)

Le contrôle des navires *a priori* est principalement assuré par la procédure d'inscription et de publicité ; aux termes de l'article 88 du décret du 27 octobre 1967, « *les bureaux des douanes tiennent des fichiers d'inscription des navires (...) Une fiche*

1. Sur l'application de la théorie du mandat apparent en matière de vente de navire, voir Cass. com. 12 janvier 2010, DMF 2010, p. 214, obs. Ph. Delebecque.

2. Pour la responsabilité d'un vendeur de mauvaise foi, voir CA Aix-en-Provence, 6 janvier 2011, Rev. dr. transp. 2011, comm. n° 89, obs. M. Ndendé.

3. Aix-en-Provence, 20 décembre 2007, DMF 2008, p. 587, obs. O. Jambu-Merlin.

4. Cass. 21 octobre 1997, Navire Cass. 21 octobre 1997, Navire *Gaiwill*, DMF 1997, p. 603, obs. P. Bonassies.

5. Cass. 1<sup>re</sup> civ. 1<sup>er</sup> décembre 2010, DMF 2011, p. 331, obs. O. Cachard ; D. 2011, jurispr. p. 423, note X. Licari ; JCP. G 2011 II.140, obs. J. Juvénal.

6. Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer, JO 4 novembre 1967.

7. Sur la nature et les effets controversés de la mutation en douane, voir M. Rémond-Gouilloud, Droit maritime, *op. cit.*, n° 117, p. 89 et les réf. ; Ph. Delebecque, *Droit maritime, op. cit.*, n° 177, p. 129.

*matricule est affectée à chacun des navires* ». L'article 93 du même texte dispose à ce titre qu'aucun acte relatif à la propriété du navire n'est opposable aux tiers avant son inscription sur la fiche matricule, étant précisé que cette formalité est une condition nécessaire mais suffisante de l'opposabilité aux tiers. Le fichier d'inscription est public ; pour chaque navire, la fiche matricule mentionne les énonciations propres à l'identifier, le nom du propriétaire ou des copropriétaires, enfin les mentions relatives aux droits sur le navire (C. transp., art. L.5114-3 et L.5114-4 : cas, par exemple, des contrats d'affrètement à temps ou coque-nue conclu pour une durée supérieure à un an, des hypothèques, des procès-verbaux de saisie, etc.).

## Section 3

# L'IDENTIFICATION DU NAVIRE

Le droit maritime fait du navire un meuble fortement individualisé, ce qui lui permet d'être immatriculé et de bénéficier de tous les effets liés à sa condition juridique.

Aux termes de l'article L.5111-1 du Code des transports, « *les éléments d'individualisation des navires sont : le nom (I) ; le port d'attache (II) ; le tonnage (III)* ». Parce qu'elle détermine la teneur du lien entre le navire et un système juridique étatique, une place particulière doit être réservée à sa nationalité (IV).

## I. Le nom du navire

*Astrolabe, Titanic, Recouvrance, Shamrock, Carnival Ecstasy*, l'attribution d'un nom au navire, obligatoire dès lors que le navire supporte une jauge supérieure à deux unités, permet de le distinguer des autres bâtiments de mer. En principe, le choix du nom relève de la liberté créative de l'armateur, mais un navire de plus de 25 unités de jauge ne peut prendre un nom déjà adopté par un autre<sup>1</sup>.

La loi exigeant que des marques d'identification soient portées sur le navire (C. transp., art. L.5111-1), son nom doit figurer en lettres de couleur claire à la poupe et à l'avant du navire<sup>2</sup>. Il ne peut être changé sans l'accord de l'administration (C. douanes, art. 229).

## II. Le port d'attache du navire

D'une certaine manière, le port d'attache correspond au domicile légal du navire. Librement choisi et modifié par son propriétaire en fonction de différents paramètres au premier rang desquels le montant des taxes perçues, le port d'attache

1. Le chiffre est ramené à 10 unités de jauge pour les navires de plaisance.

2. Décret du 17 avril 1928, DP 1928.4.147, modifié par le décret n° 77-890 du 27 juillet 1977, D. 1977.367.

# Table des matières

<b>Table des sigles et abréviations.....</b>	<b>III</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>Section 1. Définition(s) et sens du droit maritime.....</b>	<b>1</b>
I. Définition(s) du droit maritime.....	1
II. Le droit maritime en mouvement.....	3
III. L'autonomie du droit maritime.....	4
<b>Section 2. Le risque de mer, fondement du droit maritime.....</b>	<b>6</b>
<b>Section 3. Droit maritime et droit de la mer.....</b>	<b>8</b>
I. Les espaces liés à la souveraineté.....	8
II. Les espaces liés à la territorialité.....	11
III. « L'espace de tous » : la haute mer .....	11
<b>Section 4. Les institutions internationales du droit maritime.....</b>	<b>12</b>
I. L'Organisation maritime internationale.....	13
II. Les autres institutions.....	14
<b>Section 5. Les sources du droit maritime.....</b>	<b>15</b>
I. Le cadre normatif international.....	16
II. Le cadre normatif interne.....	21
<b>Section 6. Les juridictions maritimes.....</b>	<b>27</b>
I. Les juridictions internationales.....	27
II. Les juridictions internes.....	29

# **Première partie**

## **LE DROIT ET LE RISQUE DE MER**

### **Titre I. La prévention du risque de mer**

<b>Chapitre 1. Le navire</b> .....	39
Section 1. <b>La notion de navire</b> .....	40
I. La navigation maritime.....	41
II. Le navire et le bateau.....	43
III. Le navire et les engins de plage.....	44
Section 2. <b>La propriété du navire</b> .....	45
I. La création de la propriété : le contrat de construction du navire.....	45
II. L'acquisition de la propriété : le contrat de vente du navire.....	48
III. La publication de la propriété.....	49
Section 3. <b>L'identification du navire</b> .....	50
I. Le nom du navire.....	50
II. Le port d'attache du navire.....	50
III. Le tonnage du navire.....	51
IV. Le pavillon : la nationalité du navire.....	51
Section 4. <b>L'état du navire</b> .....	59
I. Le contrôle technique par l'administration.....	60
II. Le contrôle technique par les sociétés de classification.....	63
Section 5. <b>La disparition du navire : l'épave maritime</b> .....	66
I. La notion d'épave.....	66
II. La propriété de l'épave.....	67
III. La protection contre l'épave.....	67
Section 6. <b>L'abandon du navire</b> .....	68
<b>Chapitre 2. Le droit de l'exploitation du navire</b> .....	71
Section 1. <b>L'exploitant principal du navire : l'armateur</b> .....	71
I. La notion d'armateur.....	71
II. L'armateur et la propriété du navire.....	75
III. L'armateur et les créanciers du navire.....	77

<b>Section 2. Le capitaine du navire</b> .....	83
I. Le statut juridique du capitaine.....	83
II. Les attributions juridiques du capitaine.....	87
<b>Section 3. L'équipage du navire : les marins</b> .....	90
I. Le droit international du travail maritime.....	92
II. Les relations individuelles du travail maritime.....	95
III. Les relations collectives du travail maritime.....	100
IV. La protection sociale des marins.....	100
<b>Section 4. Les auxiliaires du navire</b> .....	101
I. Les auxiliaires maritimes.....	101
II. Les auxiliaires terrestres.....	105
<b>Chapitre 3. La piraterie maritime</b> .....	111
<b>Section 1. Le droit international contre la piraterie</b> .....	112
I. Le droit commun international : la convention de Montego Bay.....	112
II. Les limites du droit international.....	113
<b>Section 2. Le droit français contre la piraterie</b> .....	114
I. La loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.....	114
II. La loi du 1 <sup>er</sup> juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires.....	118
 <b>Titre II. Les conséquences du risque de mer</b>	
<b>Chapitre 1. La limitation de responsabilité du propriétaire de navire</b> .....	123
<b>Section 1. Les conditions de la limitation de responsabilité</b> ...	125
I. Le bénéficiaire.....	125
II. La créance.....	128
<b>Section 2. La mise en œuvre de la limitation de responsabilité : le fonds de limitation</b> .....	130
I. La procédure de constitution du fonds.....	131
II. Les effets de la constitution du fonds.....	132

<b>Chapitre 2. Les événements de mer</b>	135
Section 1. <b>L'abordage</b>	135
I. La qualification de l'abordage	136
II. Le régime juridique de l'abordage	138
III. La réparation des dommages en cas d'abordage	141
IV. L'action en responsabilité	141
Section 2. <b>Les avaries communes</b>	143
I. La notion d'avarie commune	144
II. Le classement en avarie commune	147
Section 3. <b>L'assistance maritime</b>	150
I. La notion d'assistance maritime	151
II. Le régime juridique de l'assistance maritime	153
Section 4. <b>Le sauvetage maritime</b>	160
I. L'obligation générale de sauvetage	160
II. Le régime juridique du sauvetage : la non-rémunération	162
III. L'assistance maritime mixte	164

## **Deuxième partie**

# **LE DROIT ET LES ACTIVITÉS MARITIMES**

## **Titre I. La mer au service des activités humaines**

<b>Chapitre 1. Le transfert de droits : l'activité de transport maritime</b>	169
Section 1. <b>Le contrat d'affrètement maritime</b>	169
I. Les règles communes aux affrètements maritimes	170
II. L'affrètement au voyage	174
III. L'affrètement à temps	180
IV. L'affrètement coque-nue	182
Section 2. <b>Le contrat de transport maritime</b>	184
I. Le transport maritime de marchandises	185
II. Le transport maritime de personnes	205

<b>Section 3. Les ventes maritimes</b>	213
I. Généralités	214
II. Les ventes au départ	215
III. Les ventes à l'arrivée	216
<b>Chapitre 2. Le transfert de risques : l'assurance maritime</b>	217
<b>Section 1. Les règles communes aux assurances maritimes</b>	220
I. L'objet des assurances maritimes : la fortune de mer, le risque de mer	220
II. Les acteurs de l'assurance maritime	221
III. L'obligation de l'assureur	223
<b>Section 2. Les règles propres à l'assurance sur corps : le navire</b>	225
I. La formation du contrat	226
II. L'exécution du contrat : les obligations de l'assuré	229
<b>Section 3. Les règles propres à l'assurance sur facultés : les marchandises</b>	230
I. La formation du contrat	231
II. L'exécution du contrat : les obligations de l'assuré	235
<b>Section 4. Les règles propres à l'assurance de responsabilité</b>	236
I. La police « responsabilité du propriétaire de navires de mer »	236
II. La police « responsabilité du transporteur maritime »	237
III. Les P and I Clubs	238
<b>Titre II. Les activités humaines au préjudice de la mer : les dommages de pollution</b>	
<b>Chapitre 1. La prévention des dommages de pollution</b>	245
<b>Section 1. Le cadre du droit international</b>	245
I. La convention MARPOL (Londres, 1973)	245
II. La convention sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982)	248
III. Les autres instruments	250
<b>Section 2. Le cadre du droit de l'union européenne</b>	252

**Chapitre 2. La responsabilité des dommages de pollution.**  
**Focus sur les pollutions par hydrocarbures** ..... 257

Section 1. **La répression des dommages de pollution** ..... 260

    I. Les sources ..... 260

    II. Les pollutions volontaires (dégazage, déballastage)..... 262

    III. Les pollutions accidentelles (marées noires) ..... 263

    IV. Les personnes responsables..... 264

    V. Les règles de procédure ..... 265

Section 2. **La réparation des dommages de pollution** ..... 266

    I. La convention CLC (Bruxelles, 1992) ..... 267

    II. Le FIPOL..... 270

    III. Les autres instruments..... 274

**Bibliographie** ..... 275





# Droit maritime

Arnaud Montas, *maître de conférences à l'UBO*

Le droit maritime, vaste comme l'océan, désigne l'ensemble des situations juridiques exposées au risque de mer. Cette branche du droit privé applicable à la navigation maritime et aux activités humaines en mer est issue de sources aussi diverses que complexes (conventions internationales, droit européen, lois nationales, jurisprudence abondante et mouvante, arbitrage, contrats et usages).

Organisé en deux parties (le droit et le risque de mer/le droit et les activités maritimes), cet ouvrage s'appuie sur les textes les plus récents (Code des transports, loi relative aux activités privées de protection des navires, etc.), sur la doctrine ainsi que sur la jurisprudence et ses évolutions les plus marquantes. Parfaitement actualisé, il apporte des réponses théoriques et pratiques aux questionnements contemporains du droit maritime, de la sécurité maritime aux responsabilités en cas de catastrophe, en passant par les pavillons de complaisance, les gens de mer, la sûreté et l'activité de transport.

Cet ouvrage s'adresse :

- **aux étudiants en droit ;**
- **aux élèves des instituts et écoles pluridisciplinaires spécialisés ;**
- **aux professionnels et praticiens (avocats, magistrats, compagnies maritimes, sociétés d'assurances, etc.).**

ISBN : 978-2-311-40250-6



Retrouvez tous les  
ouvrages Vuibert sur

**www.Vuibert.fr**

