

Ce texte est un condensé des exposés que je fais chaque année devant les étudiants du DEA de droit maritime à l'Université de Nantes.

J'ai suivi moi-même les cours de ce DEA, avant de présenter une thèse sur " la réparation du préjudice subi par le marin victime d'un événement de mer et par ses proches ", sujet pour lequel j'ai dû étudier de très près les différentes responsabilités en cas de perte de navire.

Ces connaissances juridiques, ajoutées aux connaissances pratiques d'un marin qui a passé 35 ans de sa vie sur les navires, me permet de donner à ces étudiants une vue plus pratique des choses, tout en restant au plus prêt des textes de loi.

Avant de diffuser ce texte pour des non-juristes, je l'ai relu, pour voir s'il était possible de le débarrasser des aspects ennuyeux d'un exposé devant des étudiants. J'ai constaté que cela me prendrait trop de temps.

Je vous livre donc un texte non épuré, en espérant que cela vous aidera à comprendre un peu plus pourquoi TOTAL se moque du monde, en prétendant qu'il n'est pas responsable, alors, qu'il n'y a pas si longtemps cette compagnie transportait toute sa marchandise sur ses propres navires.

Jean-Paul Declercq

"L'ARMATEUR, NOTION EN PERTE DE SENS"

Le problème n'est pas récent, et, il y a quelques années, le syndicat patronal des armateurs, le CCAF, confédération centrale des armateurs français, a débattu d'un éventuel changement de nom, le terme "industriel du transport maritime" devant remplacer le terme "armateur".

Avant d'en venir à la question de l'armateur, qui entre dans le cadre plus vaste de l'étude de l'exploitation du navire, il me semble donc nécessaire de dire un mot du transport maritime.

Qu'est-ce que le transport maritime ?

Nous pouvons considérer que c'est la rencontre, la mise en commun, de plusieurs volontés, désirs, et/ou besoins.

- désir d'aventure, de ne pas rester limité à l'intérieur de frontières
- besoin de produits non disponibles sur place
- désir, enfin, de faire des profits, par la vente des produits transportés.

Le transport maritime a commencé à exister dès que les hommes ont su traverser les mers. L'utilisation du navire pour les loisirs et pour le sport est récente.

Les Argonautes n'étaient pas seulement mus par l'esprit d'aventure. Ils avaient un but : ils devaient ramener la toison d'or.

Ulysse ne faisait pas du tourisme, mais du commerce. Il échangeait, achetait, ou prenait de force, des marchandises, pour les ramener en Ithaque.

Colomb n'est pas parti découvrir l'Amérique, mais chercher une nouvelle route des Indes, pour ramener plus facilement, en évitant les intermédiaires, les épices et autres produits d'orient.

Cette mise en commun de différents besoins, désirs, et volontés, a été appelée, au moyen âge, à l'aube de la navigation moderne, la "grande aventure".

Quels étaient les parties à cette grande aventure :

- des marchands.
- des bourgeois, prêts à investir une partie de leur capital dans l'affaire.
- des hommes, capitaines et marins.

En fait, à part l'élément marin, qu'il faut affronter, et beaucoup de risques liés à un commerce hors des frontières du pays, on retrouve ici les mêmes forces productives que dans toute autre industrie:

- Un fond de commerce, existant ou à créer.
- Le Capital
- Le Travail.

Le droit maritime est né des relations, et des contradictions d'intérêts, entre ces différents agents économiques.

Pour comprendre le droit maritime, et, surtout, pour étudier son évolution, passée et à venir, il est donc nécessaire d'étudier la relation entre le navire et ces différentes forces productives, c'est à dire l'exploitation du navire.

Pour une telle étude, plusieurs distinctions peuvent être faites.

Nous avons ainsi, d'un côté, le Chargeur, celui qui est client du transport maritime, et de l'autre le Transporteur, qui exploite le navire.

Une distinction doit par ailleurs être faite, fort classiquement, entre Capital et Travail, c'est à dire entre ceux qui servent le navire, Capitaine et marins, et ceux qui retirent le profit de son exploitation.

Nous traitons ici de ces derniers, c'est à dire des compagnies maritimes, plus connues sont le terme d'Armateurs.

Qu'est-ce qu'un armateur ?

Au sens étymologique du terme, c'est celui qui arme un navire, c'est à dire qui l'équipe pour un service donné. On dira ainsi que l'on arme un navire au commerce, à la pêche, ou à la plaisance. A l'inverse, un navire "désarmé" est un navire dépourvu de ce qui est nécessaire à son exploitation, en particulier dépourvu d'équipage.

Mais ce qui nous intéresse, c'est le sens économique et le sens légal.

L'idée que l'on s'en fait généralement est parfaitement résumée dans la définition du petit Larousse "Propriétaire d'un navire, qui l'affecte à un transport de marchandises ou qui le met à la disposition d'un affréteur pour une certaine durée."

Cette définition semble juste si l'on regarde la traduction en langue anglaise, "owner", qui signifie tout simplement "propriétaire" en langage courant.

La lecture du chapitre "propriété du navire" dans le précis Rodière-duPontavice semble par ailleurs justifier cette définition, le mot "armateur" étant dans ce chapitre utilisé pour désigner le propriétaire du navire.

Pourtant cette définition est fautive, et est un bon exemple de la mauvaise utilisation de ce terme.

Si Larousse se trompe, voyons ce que dit le Petit Robert :

Pour cet autre dictionnaire, l'armateur est celui qui se livre à l'exploitation commerciale d'un navire, qu'il en soit propriétaire ou locataire.

Cette définition est plus proche de la réalité. Elle est cependant incomplète, et donc partiellement inexacte.

Laissons donc les dictionnaires, et voyons ce que disent les codes. L'armateur est un personnage central du code de commerce. Deux textes de loi en donnent la définition :

La loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime indique *qu'est considéré comme armateur, pour application de la présente loi, tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé.*"

La loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes donne pour sa part la définition suivante :

Art. 1^{er}. L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

Le texte ajoute, en son article 2, que le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.

Mais il indique, également, que l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

Avant d'aller plus loin, constatons que selon les textes et les auteurs, l'armateur peut être :

- le propriétaire du navire, si l'on veut bien considérer que la tradition anglaise, qui a son poids dans les textes internationaux, utilise le terme owner.
- celui pour le compte duquel le navire est armé, lorsque les intérêts de l'équipage sont en jeu.
- celui qui exploite le navire en son nom, y compris lorsqu'il s'agit d'un affréteur.

Pour éviter toute confusion, et recouvrir l'ensemble de la profession considérée, nous pouvons, sans doute, parler d'industriel du transport maritime. Ce métier comporte en effet trois fonctions différentes :

Prenons le cas simple de bourgeois nantais de la grande époque désireux d'investir dans le commerce triangulaire. Les besoins financiers pour le voyage sont multiples.

- Achat, ou construction, d'un navire. C'est la fonction *propriétaire de navire*.
- Armement du navire, c'est à dire préparation de celui-ci pour l'exploitation commerciale: Embarquement à son bord de tout ce qui est nécessaire pour le voyage, matériel, voiles (aujourd'hui combustible), outillage, vivres, etc...Choix du capitaine et de l'équipage. Avances financières aux familles des marins. C'est la fonction *gestionnaire de l'outil maritime*.
- Embarquement, arrimage, soin aux marchandises destinées à être vendues en Afrique, pour servir de monnaie d'échange. C'est la fonction *exploitation commerciale, fond de commerce*.

Ces 3 fonctions sont tellement liées les unes avec les autres qu'elles ont eu tendance à se regrouper. "*Pourquoi faire construire un navire, écrit un auteur, si ce n'est pour l'exploiter commercialement ?*" Il n'est alors pas imaginable que le propriétaire ne soit pas armateur.

Le résultat de cette tendance, c'est un armateur entrepreneur de transport maritime, propriétaire de navires qu'il arme lui-même avec des capitaines et des équipages qui lui sont attachés, et qu'il exploite sur ses propres lignes, avec le service d'agents locaux dans les différents ports.

Cette réalité économique se retrouve dans plusieurs textes législatifs.

Ainsi la loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande entend par "armement" une industrie où les armateurs gèrent, pour l'exploitation d'un fond de commerce qui leur appartient, des navires dont ils sont propriétaires.

De même, la loi du 20 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national, qui prévoit les mesures de réquisitions, présume que l'armateur gestionnaire d'une ligne maritime française utilise des navires français dont il est propriétaire.

Enfin, dans le décret du 19 juin 1969 relatif à l'armement, l'article 1er indique que "*les navires sont exploités par des armateurs agissant individuellement ou en copropriété*", ce qui présuppose qu'un armateur est normalement propriétaire de l'outil de transport.

En fait, même si une telle fusion des trois métiers du transport maritime a été longtemps la norme, il y a toujours eu des exceptions, et DANJON dénonçait en son temps la confusion entre armateur exploitant du navire et propriétaire ¹.

Cette situation a changé au cours des 20 dernières années. Certains armateurs sont plus axés sur la propriété, d'autres sur l'armement, tandis que certains pensent surtout "exploitation commerciale".

Les noms choisis par les sociétés maritimes modernes donnent une idée de ces différences :

¹ - DANJON, n°30 et 30bis

Société Navale	(Delmas Vieljeux)	- Propriété
Compagnie Maritime	(Chargeurs Réunis / Delmas)	- Armement
Société de Gérance et d'Armement	(Daher)	- Armement
Société d'Armement transmanche	(Sealink)	- Armement
Total transport maritime		- Transport maritime
Marseille Fret		- Transport maritime

Ce n'est donc pas de l'armateur que nous allons traiter, mais de l'industriel du transport maritime.

Nous partirons d'une société fictive, la S.F.I.P., qui fait profession, en totalité, ou en partie, de transport maritime.

Schéma n°1

Cette société est propriétaire de navires, en particulier du M/V "MATTESCO", construit à St NAZAIRE, armé à NANTES.

Elle dispose d'une direction "flotte", ou "armement", composé, principalement, d'un service technique, et d'un service chargé de gérer le personnel, en particulier le personnel navigant.

Elle gère, enfin, un ou plusieurs fonds de commerce, en particulier la "Nouvelle Ligne Nantaise Triangulaire" (NLNT), ligne de conteneurs et de marchandises diverses entre Nantes, les ports Africains, et les ports de la côte Est des USA.

Nous avons ici la société d'exploitation maritime classique. C'est cet armateur qui est généralement décrit dans les ouvrages de droit maritime.

Nous allons partir de cet exemple de base pour suivre l'exploitation du navire MATTESCO, sous les trois aspects principaux que nous venons de dégager :

- Le navire et son propriétaire
- Le navire et son armateur
- L'exploitation commerciale.

I / - LE NAVIRE ET SON PROPRIETAIRE

Quelle que soit le sens donné au terme "armateur", la première fonction d'une compagnie maritime, c'est bien la propriété d'un navire.

En effet, sans navire, point d'armateur, point de transport.

Nous débuterons par un survol de la législation française, avant d'examiner les différents montages financiers aujourd'hui utilisés.

1 - Législation française - Propriété d'un navire

Nous partirons d'une situation normale, ou plutôt qui devrait être normale, pour une société navale française.

Le propriétaire de notre navire, à sa sortie de chantier, est une société française. Le navire a été immatriculé en France. Il navigue sous pavillon français.

Le statut des navires français est déterminé par la loi du 3 janvier 1967.

Le principe de base est que le ou les propriétaires doivent être français.

La France, comme tout pays maritime, doit enregistrer les navires qui portent son pavillon. Le registre français est confié aux bureaux des douanes qui tiennent les fichiers d'immatriculation des navires.

Par l'immatriculation, le navire a une identité, c'est à dire un nom et une nationalité.

Il a un port d'attache, qui est le port d'immatriculation.

Le fichier d'inscription porte, outre le nom :

- Le signalement, c'est à dire les caractéristiques du navire (longueur, largeur, creux, tonnage ...)
- Le nom du ou des propriétaires
- Les hypothèques, s'il y a lieu
- Les modifications éventuelles aux droits liés à un contrat d'affrètement (décret 1967 - clauses qui permettent à l'affréteur d'acquérir la qualité d'armateur)

Il appartient au propriétaire de faire immatriculer son navire, et de payer les droits d'inscription, ainsi que les taxes annuelles liées à la propriété.

Le propriétaire est responsable vis à vis des tiers des dommages provoqués par son navire. C'est donc lui qui soigne l'assurance corps.

Le navire est ensuite mis en service pour une exploitation commerciale. La responsabilité du propriétaire sera engagée par celle-ci, même s'il n'exploite pas le navire directement.

En effet les créanciers de l'exploitant peuvent faire saisir le navire. Certaines créances sont même privilégiées, et préférées aux hypothèques.

La loi sur la limitation de responsabilité en cas de dommages qui se sont produits à bord du navire ou qui sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire vise directement le propriétaire. Disposition tout à fait logique, dans la mesure où cette limitation est liée au tonnage du navire.

Mais une telle législation suppose que le propriétaire est bien l'armateur du navire. Et il nous faut sans doute rappeler ici que le doyen, RIPERT considérait que la limitation de responsabilité est la clé de voûte du droit maritime.

Cette limitation est-elle toujours aussi justifiée lorsque le propriétaire est un investisseur comme les autres, qui ne participe pas lui-même à l'aventure maritime ? - Et que devient la spécificité du droit maritime si l'armateur n'est pas propriétaire du navire ?

2 - Création d'une société séparée - avantages - participations - quirats

Jusqu'à présent, nous avons considéré un navire propriété à 100% de la société navale. Ceci semble parfait. Mais certains armateurs-propriétaires jugent que ce type de propriété directe manque de souplesse.

Notre armateur va donc créer une société filiale, la MAT, laquelle sera propriétaire du navire.

(Schéma n°2)

Avantages de cette formule. Séparation des biens. Des participations peuvent être prises, par exemple sous forme de quirats, avec les avantages liés à ceux-ci, si la législation en offre.

Par ailleurs, en cas de cessions d'avoirs, il est possible de vendre des parts de société, sans toucher à la propriété du navire. En cas de vente totale, il est possible de vendre, soit le navire, soit la société. Les règles de droit sont différentes. Par exemple, en ce qui concerne les défauts cachés, que l'acheteur d'un bien peut invoquer. On bien, au regard des hypothèques.

Une telle formule peut également présenter des intérêts fiscaux. Les directives européennes le permettent, alors qu'elles interdisent l'aide directe aux armateurs et aux chantiers. Cette formule des quirats défiscalisés, qui a été largement utilisée en Allemagne, avait été introduite en France, mais a été supprimée depuis (contre l'avis de la commission mer des Verts).

3 - L'affrètement coque nue - Privilèges de l'affréteur pour le pavillon français - Passage offshore

Pour le navire et ses marins, pour les clients, pas de changement apparent. Seule différence, le navire n'étant plus propriété directe de l'armateur, celui-ci doit établir un contrat d'affrètement.

Nous ajoutons donc à notre schéma le lien qui lie le navire à la société-mère, c'est à dire le contrat d'affrètement coque nue.

Notons au passage que le contrat de location peut ici être établi sans coût excessif. La même personne sera souvent signataire pour les deux parties, les cadres gestionnaires des deux sociétés

étant les mêmes. De plus, il ne sera pas nécessaire de faire appel à un courtier extérieur à l'entreprise. L'armateur peut être son propre courtier.

Un mot également sur l'assurance corps. Le contrat de location indique qui doit soigner l'assurance. L'assurance pourra porter les deux noms, ou seulement le nom du propriétaire, ou seulement le nom de l'affréteur. Dans ce dernier cas, une mention comme "agissant tant pour son compte que pour le compte de qui il appartiendra" sera souvent portée.

Cette solution de l'affrètement coque nue permet à la SFIP de continuer ses affaires exactement comme auparavant. Le propriétaire désigné sur le fichier d'inscription et l'Acte de francisation a changé, mais, sur les mêmes documents, il est inscrit comme armateur utilisateur, avec les mêmes droits qu'auparavant.

En particulier, l'armateur-affréteur étant français, le navire peut garder la nationalité française, quelle que soit la nationalité des actionnaires de la société propriétaire. Cette formule permet ainsi d'ouvrir le capital du navire à des actionnaires étrangers, tout en gardant le siège de la société en France. Peu importe, si le capital n'est plus détenu par des français à au moins 51%. L'esprit de la loi du 3 janvier 1967 a ainsi été détourné.

La filiale propriétaire peut même être offshore, aux Bahamas ou à Vanuatu. On voit tout de suite l'intérêt de la chose. Par le contrat d'affrètement, on peut, au choix, faire des bénéficiaires coté filiale, ou coté maison mère.

Ce montage n'empêche absolument pas de continuer à immatriculer le navire sous pavillon français, à Nantes comme auparavant, ou aux Kerguelen.

C'est ainsi que le pétrolier PROVENCE, propriété de la Compagnie Nationale de Navigation, via une filiale basée à PANAMA, vient d'être armé sous pavillon français. Le montage est un peu différent de celui de notre schéma, puisque c'est l'opérateur commercial, c'est à dire le propriétaire des cargaisons, la société Elf Aquitaine, qui a signé le contrat d'affrètement coque nue. Je vous laisse le schéma, pour vous donner le temps de réfléchir aux diverses questions posées par un tel montage. En particulier, qui est l'armateur, en application du code du travail maritime d'une part, et de la loi sur l'armement de l'autre ?

4 - Passage sous pavillon Bahamas

Revenons à notre armateur fictif. La SFIP, peut décider, c'est courant depuis plusieurs années, de faire passer une partie de ses navires sous pavillon BAHAMAS.

Schéma n°2bis - Le navire passe NASSAU

Pour faciliter les choses, la société-mère peut décider de créer une société intermédiaire, filiale à 100%, de droit BAHAMAS.

Ceci n'est cependant pas indispensable pour pouvoir enregistrer un navire à NASSAU.

La législation qui s'applique est celle des BAHAMAS, c'est à dire le MERCHANT SHIPPING ACT, Ch. 246.

L'Act impose certaines obligations. Ainsi la propriété du navire doit être divisée en 64 parts. Mais il n'est pas indispensable qu'un des porteurs de parts soit de nationalité Bahaméenne. Tout navire de plus de 1600 Tx engagé dans un trafic international peut être enregistré aux Bahamas, quelle que soit la nationalité du propriétaire (Ch 246.Part.II.4.2 du MSA). Le navire doit seulement avoir moins de 12 ans lors de sa première immatriculation.

L'inscription au registre BAHAMAS peut être demandée soit par le propriétaire, soit par l'exploitant, ou armateur gérant. Dans notre cas l'inscription au registre peut être demandé par la MAT, propriétaire, par la SFIP, affréteur coque nue, ou par un armateur-gérant, à qui la SFIP aurait confié le navire dans le cadre d'un contrat d'affrètement à long terme. Nous y reviendrons. Lorsque l'inscription est demandée par l'affréteur coque nue, c'est son nom qui apparaît sur le certificat de nationalité du navire (Ship's Register), mais le nom du propriétaire est également inscrit au registre tenu par l'autorité du pavillon.

A l'inverse, lorsque l'enregistrement est demandé par le propriétaire, c'est le nom de celui-ci qui apparaît sur les papiers d'identité du navire. Mais le nom de l'exploitant doit être communiqué à l'autorité administrative.

Le propriétaire doit payer des taxes. Par exemple, pour un navire de 10 000 NRT, les taxes sont les suivantes :

- taxe d'enregistrement 11 000 USD
- taxe annuelle 2 000 USD

5 - Pour compliquer un peu les choses

Jusqu'à présent, il s'agit d'un montage simple, c'est à dire qu'il est possible, d'une société à l'autre, de remonter jusqu'aux propriétaires, dans la mesure où l'on a considéré que la MAT est filiale à 100% de la SFIP.

En fait, bien souvent, les choses sont différentes. Le lien entre société mère et filiale est distendu, voire rompu. Entre les deux se glisse la banque, qui devient, bien souvent, le véritable propriétaire du navire.

Schéma n°3 - Insérer banque

De nombreuses autres possibilités existent, et coexistent au niveau d'une même société de navigation. Nous en resterons là, pour passer à ce qui peut sembler le métier principal d'un industriel du transport maritime, l'armement.

II / ARMATEUR ET NAVIRE

Notre navire MATTESCO, que nous supposerons pour l'instant immatriculé en France, a donc un propriétaire, une identité, un certificat de nationalité, l'acte de francisation.

Vous pourrez lire dans certains ouvrages que, pour avoir la nationalité française, un navire doit avoir un équipage français.

C'est inexact. Ce qui est vrai, c'est que la loi dispose que l'équipage d'un navire français doit être français. Mais un navire peut être désarmé. Soit parce que soit propriétaire n'en a momentanément pas besoin, et n'a pas trouvé d'utilisateur. Soit parce qu'il est en réparations. Il peut alors ne pas avoir d'équipage, ou être mis en gardiennage.

Nous allons donc armer le navire. Ce qui est le métier de l'armateur proprement dit.

Le métier d'armateur

Armer un navire, c'est le pourvoir du matériel qui lui permet de naviguer, ledit matériel devant être maintenu en état. Il doit être approvisionné en combustible. Il doit enfin recevoir un équipage. L'armateur dispose ainsi d'un service technique, pour veiller à la maintenance, d'un service soutes, pour l'approvisionnement en combustible, d'un service personnel, qui embauche les marins.

Si l'armateur arme des navires, c'est pour les exploiter.

La loi le précise : *"l'armateur est celui qui exploite le navire"*. Et le décret indique que *"les navires sont exploités par des armateurs"*.

L'armateur peut disposer d'un fonds de commerce, c'est à dire de lignes régulières, qu'il exploite à l'aide d'agences, lesquelles collectent les marchandises à transporter.

C'est cet industriel du transport maritime particulier qui a intéressé le législateur. La loi et le décret décrivent en effet longuement le personnel d'exploitation, agents terrestres de l'armateur, et autres consignataires de la cargaison. Je ne m'étendrai pas ici sur cette question, qui relève de la gestion commerciale, sur laquelle nous reviendrons.

L'armateur peut également travailler à l'affrètement complet, pour des chargements donnés, en particulier au pétrole ou au transport de minerais.

Il peut également affréter son navire, au voyage ou à temps, à une société de commerce maritime, pour les besoins d'une ligne régulière de cette société.

Il peut, enfin, être gestionnaire pour le compte d'autrui. C'est à dire qu'il loue ses services, structure technique, équipage, à un propriétaire, ou à un affréteur, pour la gestion d'un navire qu'il ne possède pas, qu'il n'a pas loué, et qu'il n'exploite pas commercialement. C'est le cas de la SFTP pour le "PROVENCE".

Est-il alors encore un "armateur" ?

Si l'on s'en tient au texte de la loi, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat le prévoit et a été régulièrement publié.

Nous devons semble-t-il en conclure que l'affréteur n'est pas l'armateur du navire, si le contrat ne le prévoit pas, ce qui est le cas général, en affrètement au voyage ou à temps.

Mais le fréteur, gestionnaire nautique du navire, n'est pas "celui qui exploite le navire". Il n'est donc pas armateur, au sens de la loi.

Nous aurions donc ici un navire sans armateur ...

Armement et propriété

Nous partons de l'exemple classique d'un armateur, propriétaire de ses navires et de ses lignes.

Jusqu'à une époque récente, ce type de société maritime était la majorité, sinon la totalité. C'est le fonctionnement de ce type d'armement qui a intéressé le législateur.

La compagnie maritime, SFIP dans notre exemple, achète des navires qu'elle arme elle-même pour les lignes qu'elle exploite elle-même.

Ce type de compagnie maritime n'existe plus, sauf à la pêche, ou pour des entreprises de petites taille.

A la place du service armement, nous trouvons aujourd'hui une société distincte, que nous avons appelé MDA, filiale de la société mère, qui fait métier d'armateur.

Dans le cadre d'une telle structure, le navire peut être propriété de la MDA, affrété par la MAT à la MDA, ou sous affrété par la SFIP à la MDA. C'est ce dernier montage que nous présentons. C'est le plus compliqué, mais aussi le plus courant. La distinction armateur / propriétaire est ainsi complète, tout au moins sur le papier.

A noter la différence de nature entre les deux affrètements coque nue. Le propriétaire affrète son navire à la société mère avec dimise. C'est à dire qu'il y a abandon du navire par le propriétaire à l'affréteur, lequel utilise le navire comme bon lui semble, sur la ligne qu'il lui plaît, dans le cadre, bien sûr, des limites que peut apporter la C.P.

Par contre l'affrètement coque nue entre maison mère et armateur sera, fort probablement, lié à un besoin donné.

Armement du navire sous pavillon français

Si le navire est français, l'armateur devra l'armer dans les conditions déterminées par la législation française.

Cela signifie, bien sûr, un équipage. Mais le métier d'armateur, c'est aussi de veiller à ce que le navire soit, et reste, en conformité avec les règles de sécurité, pour le navire, la marchandise, et les personnes.

Alors que le propriétaire a fait établir les certificats réglementaires liés au signalement du navire (Certificat de franc bord, certificat de tonnage), l'armateur doit faire établir les documents qui permettent au navire de travailler (certificat de sécurité du matériel d'armement, certificat radio, certificat de sécurité de construction, certificat de prévention contre la pollution)

Sous traitance et armement sous pavillon étranger

Il apparaît clair que la direction du personnel navigant, qui permet à l'armateur d'avoir, à bord de ses navires, un personnel qu'il connaît et qu'il contrôle, est une fonction essentielle du métier d'armateur.

Il en est de même, la direction du service technique, chargée de veiller au bon entretien de la flotte, au renouvellement dans de bonnes conditions des documents de bord.

Une tendance est cependant apparue, au cours des dernières décennies, tendant à confier ces tâches à des entreprises de sous-traitance.

Ainsi sont nées des sociétés comme Euronavis, issue de la Delmas, et France Shipmanagement, issue de la SNCO. La première a disparu. La deuxième existe encore.

La sous-traitance peut concerner l'ensemble des activités d'armement liées à la gestion du navire, ou simplement l'une d'entre elles.

Ainsi, la CGM et la Delmas ont-elles créé en commun la "Française de Services Maritimes", FSM, pour gérer les besoins techniques des deux compagnies. Les armateurs espèrent de cette création des économies et une meilleure efficacité, grâce à la synergie (sic). Ce fut un échec, mais cela reste un bon exemple.

La sous-traitance est systématique lorsque le navire est sous pavillon de complaisance, pour le personnel navigant étranger. Dans ce cas, l'armateur fait appel à une société internationale dont le métier est de fournir des marins. Cette société s'occupe du recrutement, de la signature du contrat, des salaires, et de tout ce qui concerne le personnel. Le plus souvent, l'armateur embarque un Capitaine, et quelquefois un chef mécanicien et un second capitaine, issu de la compagnie, donc, en ce qui nous concerne, français. Mais pas toujours.

(Schéma n°5bis)

A l'extrême, l'armateur confie l'ensemble du navire, entretien comme gestion du personnel, à un gérant, le "managing owner" en Anglais. Celui-ci, qui peut être basé aux Bahamas, à Miami, aux Indes ou à Hong Kong, s'occupe de tout. (c'est le cas de l'Erika, avec PANSHIP MANAGEMENT)

L'armateur, ainsi débarrassé de ce qui coûte de l'argent, peut se consacrer entièrement à ce qui rapporte, le fond de commerce.

Responsabilité de l'armateur gestionnaire nautique

Nous avons indiqué que le propriétaire est responsable des dommages dus au navire lui-même. Il soigne l'assurance corps.

L'armateur gestionnaire nautique est responsable des faits de l'équipage, qu'il a choisi. La faute commerciale l'engage. De même il supportera les charges de rapatriement des passagers clandestins.

Il est par ailleurs responsable, vis à vis de l'équipage, en cas de maladie, accident de travail, décès.

Ces risques sont en général couverts par un P.I. (Protecting Insurance).

Le contrat avec le PI pourra cependant concerner différentes sociétés. Par exemple, propriétaire, armateur, et managing owner.

Le contrat entre ces deux derniers prévoit en général que le managing owner est couvert par le PI de l'armateur, ou qu'une protection particulière doit être prise.

Il est ainsi courant que la protection "exploitation commerciale" est couverte par le PI armateur-commercial, et la protection équipage par le PI du marchand d'hommes.

Concernant la responsabilité de l'armateur non propriétaire vis à vis des tiers, une question se pose : Quelles sont les actions possibles du chargeur vis à vis du navire ?

Dans le précis Rodière-duPontavice on lit cette phrase curieuse : *"l'on peut se demander si le vice du navire ne va pas libérer l'affréteur-armateur à l'égard des chargeurs dans des conditions où le même vice ne libérerait pas l'armateur propriétaire".*²

Ce que l'on peut se demander, c'est pourquoi l'auteur du précis n'a pas voulu répondre à la question, la situation de séparation propriétaire/armateur étant maintenant la plus courante.

Comme vous pouvez le constater, rien n'est clair dans un système de dilution de responsabilité. En fait, c'est bien le but de l'opération.

III - NAVIRE ET EXPLOITATION COMMERCIALE

Après la fonction PROPRIETE et la fonction ARMEMENT, il nous reste à traiter du principal, c'est à dire le commerce maritime.

L'exploitation commerciale d'un navire, c'est sa raison d'être.

Sans exploitation commerciale, inutile de réunir un capital pour faire construire un navire, inutile de procéder à l'armement.

L'exploitation commerciale d'un ou plusieurs navires est donc, fort logiquement, le métier principal de l'armateur.

Le législateur a traduit cette réalité dans la loi, en spécifiant, dans la loi du 3 janvier 1969, que l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom.

Une telle définition ne semblait porter en elle aucune contradiction à l'époque où le navire, armé pour un voyage donné, était confié au capitaine, principal, sinon unique agent commercial de l'armateur.

Aujourd'hui, un navire, s'il transporte des marchandises en vrac, peut emporter 200 000 tonnes de minerai et jusqu'à 500 000 tonnes de pétrole.

S'il transporte des marchandises diverses, celles-ci seront généralement placées en conteneurs. Et un navire porte-conteneurs moderne peut transporter 4 000 boîtes, ce qui correspond à 60 000 tonnes de marchandises.

On comprendra facilement que ce type de transport n'a plus rien à voir avec l'armement au voyage.

Nous partirons de notre dernier schéma,

Schéma n°6

et, avant de vous parler de l'exploitation commerciale d'une ligne maritime et des sociétés d'exploitation, nous aborderons rapidement le contrat de transport, et nous examinerons le trajet

² - Précis Dalloz, n°323

d'une marchandise, du départ à l'arrivée, ce qui est le meilleur moyen de bien voir la complexité du problème.

Le contrat de transport

Remarquons qu'il importe peu, lorsque l'on étudie les relations commerciales entre chargeur et transporteur, de savoir si le navire est armé ou non sous pavillon français. Cela n'apporte aucun changement dans l'exploitation commerciale, sauf la question de crédibilité vis à vis des clients.

Notre exemple est une société qui transporte des marchandises diverses, empotées en conteneurs, ou arrimées séparément.

Ce transport fait l'objet d'un contrat de transport, selon les règles définies par la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

Le contrat de transport est concrétisé par le CONNAISSEMENT.

Ce document, dont le nom anglais est BILL OF LADING, c'est à dire, en traduction littérale, note de chargement, a pour premier but de confirmer que la marchandise a bien été chargée. Il constitue, en deuxième lieu, le document contractuel, et est donc conclu, comme tout contrat, entre deux parties.

Ici, le client est appelé CHARGEUR, et l'apporteur de service TRANSPORTEUR. En anglais, langue internationale maritime, SHIPPER et CARRIER.

A noter que, concernant l'activité commerciale proprement dite, la loi de 1966 n'emploie pas le mot "armateur", sauf à l'article 34, lequel concerne le contrat de passage, pour le transport de passagers.

L'apparition de ce mot, "armateur", dans cet article, montre bien à quel point, dans l'esprit des rédacteurs du texte législatif, il y a 30 ans, le transporteur était obligatoirement l'armateur du navire.

Nous devons pourtant, sans doute, considérer qu'il y a ici erreur de rédaction.

Si, en effet, celui qui est partie au contrat en tant que transporteur dans le transport de marchandises est bien souvent un véritable armateur, ce n'est pas le cas du prestataire de transport de passagers, qui est bien souvent un organisme de voyage.

Cette remarque nous amène au fonctionnement du transport maritime, analyse indispensable pour voir la différence entre le concept de transporteur et le concept d'armateur.

De la Marchandise au Navire

C'est bien sûr, dans le transport de diverses que le circuit de transport est le plus compliqué, faisant appel à un nombre important d'intermédiaires.

Prenons le cas d'une personne qui déménage son mobilier de BAYONNE, en FRANCE, à PORT GENTIL, au GABON.

Le contrat, pour cette opération, sera sans doute passé avec une société de déménagement. Celle-ci prendra contact avec un transitaire.

Le transitaire, agissant en tant que Chargeur, pour le compte de ses clients, va passer un contrat de transport avec une société maritime.

Pour l'emportage du mobilier considéré, un ou plusieurs conteneurs seront nécessaires. Et, pour ne pas perdre de place, il est possible que, sauf demande expresse du client, d'autres marchandises soient placées dans le même conteneur. Il sera peut-être fait appel, pour cette opération, à une société de groupage.

Les conteneurs vont être chargés à bord d'un premier navire, dit "feeder", lequel va amener la marchandise du port de BAYONNE au port principal, par exemple MONTOIR.

Embarqués à bord d'un navire de long cours entre Montoir et Libreville, les conteneurs seront à nouveau feederisés, pour rejoindre le port de destination.

Cet exemple montre comment la marchandise est prise en charge, pour une partie du transport, par des entreprises qui n'ont rien de maritime, et que, pour ce qui est du transport maritime proprement dit, plusieurs navires peuvent être utilisés, lesquels dépendent, fort probablement, d'armateurs différents.

Nous remarquerons que le chargeur a conclu un contrat de transport maritime avec un "transporteur" principal. C'est le nom de ce "carrier" qui est porté au connaissement.

Mais la marchandise peut être embarquée à bord d'un navire qui n'est pas exploité par ce transporteur. Soit parce qu'il y a eu un ou plusieurs transbordements, comme dans l'exemple que nous venons de le voir, soit parce que le transporteur a conclu un accord avec une autre société de transport maritime ³.

Il existe ainsi aujourd'hui des sociétés, appelées NVOCC, "Non Vessel Operating Common Carrier" ⁴, qui n'opèrent aucun navire, se contentant de collecter le fret. Ces intermédiaires émettent leurs propres connaissements, et recherchent ensuite, sur le marché, le navire qui pourra prendre en charge la marchandise.

Dans notre exemple, le Chargeur a conclu un contrat avec un "transporteur" unique, mais la marchandise va voyager à bord de 3 navires différents, armés par 3 armateurs différents, et opérés commercialement par des OPERATEURS, qui peuvent être différents.

Vous pouvez noter ce nouveau nom, OPERATEUR. C'est le mot utilisé dans la profession pour désigner l'industriel du transport maritime qui "opère" commercialement le navire. C'est le gestionnaire commercial de l'outil de transport.

³ - Les transporteurs successifs, non partie au connaissement, sont appelés "transporteurs substitués".

L'exploitation d'une ligne maritime

Revenons, maintenant, à la compagnie maritime, à ses structures, et à son fonctionnement.

On remarquera que, pour exploiter le fond de commerce constitué par la ligne en question, l'armateur a en général besoin de plusieurs navires.

Ces navires peuvent être soit des bâtiments qu'il possède en propriété, soit des unités affrêtées coque nue, propriété du groupe, comme nous l'avons vu la dernière fois, soit des navires loués coque nue auprès d'un autre propriétaire, soit, enfin des navires affrétés, à temps ou au voyage.

L'affrètement au voyage permet à une ligne maritime une plus grande souplesse, face à un marché fluctuant.

Il peut être nécessaire, par exemple, de mettre en ligne 5 navires en été, et 4 seulement en hiver. L'armateur peut faire le choix de disposer de 4 navires en continu, et d'affréter un navire en appoint lorsque nécessaire.

Il peut faire le choix, à l'inverse, de disposer de 5 navires en continu, et de placer le navire excédentaire sur le marché de l'affrètement, dans les périodes creuses.

Tout est ici affaire d'appréciation. Certains armateurs (que l'on pourrait appeler Armateurs avec la majuscule), considèrent que le navire rapporte de l'argent. Ils feront donc, en priorité, le choix d'investir dans le matériel naval, et de dominer l'ensemble des fonctions du commerce maritime. C'est le cas, en France, de la CGM. Et c'était le cas de la Delmas à l'époque de Tristan Vieljeux.

D'autres sont surtout, sinon uniquement, des transporteurs, des opérateurs. C'est le cas de la Compagnie Marseillaise d'Affrètement, qui exploite presque exclusivement des navires affrétés.

Cette remarque nous ramène à notre schéma, et à l'examen des structures des sociétés d'exploitation.

Les sociétés d'exploitation commerciale du navire

Dans le cadre de notre exemple, l'armateur étant la MDA, il nous faut marquer le lien entre celui-ci et la ligne sur laquelle est exploité le navire.

(Schéma n°6)

Comme on le voit, à la limite, il est possible d'être opérateur, exploitant d'une ligne maritime, sans être propriétaire, ni armateur de navire.

Nous pouvons ainsi placer, entre l'armateur de navire, et la ligne, une société, que nous avons appelé dans notre exemple SNTC, société propriétaire du fond de commerce.

(Schéma n°7)

Cette société, filiale de la société mère, comme la société d'armement, peut, sans doute, n'être qu'une enveloppe. Mais elle consacre la séparation entre le métier d'armement de navire, et la partie commerciale.

⁴ - La distinction entre "common carrier" et "private carrier" recouvre à peu près la distinction entre "transport" et "affrètement au voyage".

Et, quel que soit le jugement que l'on peut porter sur la pratique, elle consacre une réalité : Un fond de commerce est un bien, différent du bien constitué par le navire

Nous pouvons constater, par ailleurs, un avantage à l'existence d'une société propriétaire du fond de commerce. Ceci permet d'ouverture de celui-ci à des capitaux extérieurs à la compagnie maritime.

Par ailleurs, cette nouvelle structure permet à une société financière de choisir où elle veut gagner de l'argent, en fonction des possibilités offertes par l'Etat où l'établissement est situé.

A la limite, le lien apparent entre la société financière et la société de commerce disparaît. Nous pouvons arriver à un schéma d'exploitation du navire où une société est propriétaire, une autre est armateur, et une troisième est exploitant commercial. Avec toutes les possibilités d'alliances dans la gestion commerciale de la ligne maritime possibles.

(Schéma n°8)

C'est, en général, ce schéma de fonctionnement qui prévaut aujourd'hui, même si, bien souvent, la même société mère couvre, au moins en partie, toutes les activités de la partie maritime du groupe.

Chaque ligne d'une société maritime est ainsi couverte par une direction de ligne, plus ou moins indépendante. Elle gère commercialement les navires mis à sa disposition, en général par charte partie à temps. Elle traite avec les clients de son secteur. Elle émet des connaissements. Elle assure les navires qu'elle gère pour les risques liés au trafic considéré. Par exemple, sur les lignes USA, la responsabilité en cas de pollution des eaux. Elle est responsable du bon arrimage des marchandises (en particulier respect de la réglementation pour le transport par mer des marchandises dangereuses).

Pour donner un exemple, la ligne "Asie" de la compagnie d'état CGM était gérée par une société filiale, la CGMA. Cette ligne était exploitée en partenariat avec d'autres compagnies maritimes. La CGM a décidé d'abandonner ce service, où elle perdait de l'argent. Les droits ont été cédés (ou vont être cédés) à certains des partenaires, mais les navires exploités sur cette ligne vont continuer le même service. Ils seront alors affrétés à un des opérateurs qui continue sur cette ligne.

Ceci nous amène à dire un mot de l'affrètement d'exploitation.

L'affrètement pour exploitation, ou pour transport

Les contrats d'affrètement coque nue, entre propriétaire et armateur, parlent de "location". Il s'agit d'un affrètement pour usage non dénommé. Le propriétaire met à la disposition de l'armateur un matériel, et il appartient à ce dernier d'armer ce navire, pour le rendre propre à l'utilisation commerciale.

Dans le mot "affrètement", il y a le mot "fret", qui signifie tout à la fois la marchandise chargée, et le prix versé par le client pour charger cette marchandise. Ce mot, affrètement, est donc mal adapté à la location coque nue.

C'est pourquoi le terme "affrètement", utilisé sans autre précision, concerne l'affrètement pour transport.

Qu'il s'agisse d'un affrètement au voyage ou d'un affrètement à temps, l'affréteur est généralement un transporteur, opérateur de navires sur une ligne donnée, et les marchandises sont transportées sous connaissance. La jurisprudence a cependant considéré qu'un fréteur au voyage, même s'il n'est pas partie au connaissance, reste un "transporteur". La Cour de Rennes a ainsi utilisé le terme d' "armateur-transporteur" ⁵

Ceci est lié au fait que tant la loi que les charte parties au voyage laissent à l'armateur-fréteur la responsabilité de la gestion commerciale.

Le droit maritime de langue anglaise utilise d'ailleurs le terme "carrier" aussi bien pour le transport sous connaissance que pour l'affrètement au voyage : Common carrier pour le premier, private carrier pour le second.

Dans certains cas, cependant, l'affréteur est un Chargeur, qui affrète le navire pour transporter sa marchandise. C'est le cas pour des cargaisons de pétrole, de vrac sec, ou de fruits (bananes, ananas). Le terme de "private carrier" prend ici tout son sens.

L'affréteur ne devient donc pas nécessairement armateur, même dans l'affrètement à temps.

J'arrêterai ici sur l'affrètement. Nous pourrions en discuter plus avant, avec des exemples concrets, à la fin de cet exposé, si vous le désirez.

Nous en venons donc à la conclusion, c'est à dire aux questions posées, et aux réponses que nous pouvons y apporter.

CONCLUSION

Nous reprendrons, en premier lieu, la définition donnée par le code de l'armateur, pour essayer, en fonction des réalités, de voir qui peut être qualifié d'armateur aujourd'hui.

Nous essaierons ensuite de voir quelles qualifications, quel vocabulaire, peut être utilisé pour définir chaque intervenant.

⁵ - Rennes, 11 déc 91, DMF 92,307

Nous nous poserons, enfin, la question de savoir si les 5 lois ⁶ qui ont remplacé, en 66/69, l'ancien code de commerce, sont toujours adaptées au commerce maritime de cette fin de siècle. En un mot, faut-il les changer ?

Qui a la qualité d'armateur ?

A la lecture de la presse maritime ou même de la doctrine, on s'aperçoit que les mots "armateur" et "armement" sont couramment employés pour qualifier aussi bien le propriétaire, que le gestionnaire nautique ou le gestionnaire commercial.

Nous devons, sans doute, considérer qu'il y a là un terme générique, une nouvelle définition du mot, créée par l'usage.

L'armateur serait ainsi toute personne qui retire profit de la gestion du navire.

Un navire aurait ainsi plusieurs armateurs, et non un seul. Ainsi, à propos d'un contentieux entre un réceptionnaire et son acconier d'une part, et le fréteur d'un navire de l'autre, trois sociétés ont été citées comme "armateur" devant la juridiction commerciale nantaise et rennaise ⁷.

Ceci étant, l'emploi d'un mot à définition large a des inconvénients.

Ainsi de quoi parle-t-on lorsque l'on dit que l'Etat, pour sauver notre commerce maritime, doit aider les armateurs français ?

- S'agit-il de prendre des mesures pour avoir des navires dont le propriétaire est français ? -

Par exemple avec une loi sur les quirats.

C'est l'objectif de ceux qui avancent les risques pour notre défense nationale de voir disparaître le matériel naval français.

Les américains disposent ainsi d'une importante flotte en propriété. Mais une grande partie de cette flotte est sous pavillon du Liberia ou du Panama, et est opérée sur des lignes extérieures aux USA.

- S'agit-il de maintenir les lignes commerciales ?

Nous prendrons ici l'exemple de l'abandon par la CGM de sa ligne Asie.

- S'agit-il du pavillon français, et des équipages français, donc de l'emploi ?

Je prendrai ici l'exemple du pétrolier PROVENCE, dont l'entrée en service a été saluée par la presse maritime. Pourtant ce navire, armé sous pavillon français pour le compte de la société française ELF, a pour propriétaire une société des BAHAMAS.

⁶ - Affrètement et transport maritime, 18 juin 1966

- Armement et ventes maritimes, 3 janvier 1969

- Assurances maritimes, 3 juillet 1967

- Evénements de mer, 7 juillet 1967

- Statut du navire, 3 janvier 1967

⁷ - TRIBELS, App. RENNES 11 déc.91, DMF 92, 307

La connaissance de l'éclatement du métier d'armateur est importante, pour savoir, à chaque fois, de quoi il est exactement question.

Pour notre part, en tant que juristes, nous devons faire principalement référence à la définition de l'art.1/loi 1969, selon laquelle "l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire".

La première conclusion que nous pouvons tirer de cet article, c'est que la location coque nue ne vaut pas exploitation, et que le propriétaire qui loue son navire n'a pas la qualité d'armateur.

Nous avons vu, par ailleurs, que l'opérateur commercial, le transporteur, n'est pas obligatoirement armateur.

Pour répondre à la question: "qui est armateur ?", il faut se poser la question de l'exploitation du navire, et des moyens utilisés pour cette exploitation. Ainsi :

- Qui donne les ordres au Capitaine ?
- Qui décide de la politique navale (politique d'armement) du navire ? (choix du capitaine, choix des sociétés de sous traitance qui assurent les fonctions de gestion nautique)
- Qui décide de l'usage du navire ? (mise en service sur telle ou telle ligne, affrètement)

Sur la base de ces critères, on arrivera généralement, dans le fouillis des sociétés qui composent notre schéma, à trouver l'armateur.

Si, toutefois, une hésitation reste, il convient de vérifier autre chose. L'armateur doit retirer profit de l'usage du navire, car c'est aussi celui qui l'arme pour son propre compte.

Ainsi le managing owner ne retire pas profit du navire, mais de sa prestation de service. C'est une société de service, un sous traitant. Et il convient, ici comme dans d'autres sociétés terre, de ne pas confondre le sous-traitant et le donneur d'ordres.

L'armateur touche un fret. Soit en opérant lui-même le navire comme transporteur, soit en l'affrétant.

Le seul qui peut porter le nom d'armateur dans notre schéma, au titre de la loi de 1969, est la MDA, même si cette société n'a pas d'autre activité commerciale que le choix des affrètements les plus rémunérateurs et des managing owners les plus économiques.

C'est, sans doute, très réducteur. Et cette constatation est sans doute suffisante pour poser la question d'une modification des articles 1 et 2 de la loi.

La question est ouverte, et l'on remarquera qu'une démonstration différence peut être faite, sur la base d'une interprétation différente des textes.

Tout d'abord, le terme "pour son propre compte" n'apparaît que dans le code du travail maritime. Les conséquences que je viens de tirer sont donc sans doute applicables aux relations entre

marins et armateur, mais il n'en est pas obligatoirement de même pour l'application de la loi du 3 janvier 1969.

Prenons ainsi le 2° alinéa de l'article 2 de la loi, qui indique que, en cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit.

Cette phrase peut être interprétée strictement. C'est à dire qu'il faudrait, pour que l'affréteur devienne armateur, que la charte partie l'indique en toutes lettres. Ce qui n'est jamais le cas. Mais l'interprétation peut également se faire par rapport à la définition de l'armateur donnée à l'article 1er. Ainsi, si la Charte indique que l'affréteur exploitera le navire en son nom, il en deviendrait ipso facto armateur.

Or tous les contrats d'affrètement prévoient que :

→ L'affréteur dispose du navire.

→ L'affréteur se réserve le droit de changer le nom du navire, et de faire peindre la cheminée à ses couleurs.

→ Le capitaine suivra les ordres de l'affréteur, tant en ce qui concerne les opérations commerciales que les routes à suivre.

Quel vocabulaire ?

Venons-en au deuxième point de cette conclusion. Quel est le vocabulaire, quels mots, doivent être employés pour définir chacun des intervenants ?

Le problème est compliqué par la réalité internationale, qui a fait de la langue anglaise la langue internationale en matière maritime.

En anglais, l'armateur, c'est l'owner, c'est à dire le propriétaire.

Les anglo-américains ont inventé des mots composés pour qualifier chaque intervenant.

Quelques exemples :

Shipowner ou True owner	propriétaire
Disponent owner	Locataire du navire en affrètement coque nue
Managing owner	Gérant

Sur la base du même principe, nous pouvons parler de

armateur-propriétaire

armateur-exploitant

armateur-fréteur

armateur-affréteur

armateur-gérant

armateur-transporteur.

La réflexion est ouverte.

Les lois maritimes actuelles sont-elles adaptées ?

Dernier point de cette conclusion la concordance entre droit et réalité.

Dans le précis Dalloz, n°254, on peut lire ceci, sous le titre "l'exploitation commerciale des navires par d'autres que leur propriétaire" ;
"c'est une solution que le code de commerce n'a pas prévue. Il n'a pensé qu'à la situation, en vérité plus courante, celle où l'armateur est en même temps le propriétaire du navire".

Une telle phrase est, en soi, une critique du code, et ce sur deux points :

Tout d'abord parce que le dédoublement propriétaire-armateur est maintenant, au contraire de ce qu'écrit le rédacteur du précis, la situation la plus courante.

Ensuite parce que, et cela le rédacteur du précis ne l'a pas vu, l'armateur-gérant nautique n'est plus, en général, armateur-gérant commercial.

Or, si nous relisons la loi sur l'armement, nous constatons qu'elle est construite totalement sur ce postulat.

Par exemple, comment doit-on appliquer, aujourd'hui, l'art.8 selon lequel "hors les limites où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs".

L'affréteur n'ayant généralement pas, en application de l'article 2-2°alinéa, la qualité d'armateur, le capitaine se trouvera le plus souvent dans la situation de l'article 8.

Pourra-t-il pour autant prendre des décisions concernant les droits des chargeurs, au nom de l'armateur, alors que celui-ci n'est pas le cocontractant de ceux-ci ?

Il pourrait, sans doute, les prendre "au nom du transporteur", comme mandataire de celui-ci. Et c'est ce qu'il fera. Mais la loi ne le prévoit pas.

Autre exemple. Les agences maritimes, ceux que le code appelle les "commis succursalistes".

Sont-elles au service du navire, ou au service du transporteur ?

Le code suppose le premier cas.

La réalité montre que c'est le deuxième cas qui est exact.

L'affréteur, qui choisit le navire, qui est celui qui dispose du navire, qui tire profit du commerce maritime, est considéré comme armateur, pour ce qui est de la limitation de responsabilité ⁸.

Mais il peut, en cas de dommage il se retourne contre le fréteur et le propriétaire, lesquels seront

⁸ - C'est à dire que, outre la limitation de responsabilité par colis, il peut invoquer la limitation au titre du navire. Si la limitation par colis n'est pas contestable, peut-on admettre, pour un opérateur, qui n'affronte pas directement le péril de la mer, la limitation selon le tonnage du navire. Quelle différence en effet pour cet opérateur, si le navire fait tel ou tel tonnage. Il n'en est pas le gérant ...

condamnés, si le navire était mal adapté. Un tel dispositif incite au découplage que nous avons constaté. Il incite l'affrèteur à choisir le navire le moins cher sur le marché, lequel sera parfois une épave flottante. Il institue une irresponsabilité de l'affrèteur ⁹.

Jusqu'où cette irresponsabilité est-elle acceptable ?

⁹ - L'affrèteur pourra toutefois être condamné sur le fondement de sa responsabilité délictuelle, s'il apparaît que le dommage est dû au mauvais choix du navire : ANGELIKI, Bordeaux 18 déc 1986, confirmé Cass.Com. 18 avril 1989, DMF 1992, 280

Est-il normal, par exemple :

- Que l'armateur-fréteur soit jugé responsable des conséquences d'une pollution, suite au passage par-dessus bord de conteneurs de marchandises dangereuses, alors que l'arrimage a été décidé par l'affréteur ?
- Que l'affréteur ne soit pas jugé responsable de la mort de marins, alors que c'est l'application de ses instructions commerciales qui ont été à l'origine du naufrage ?
- Que l'armateur-fréteur soit jugé en partie responsable des avaries subies par une marchandise, au motif que le navire était mal adapté au transport des dites marchandises, alors que l'affréteur avait choisi le navire en connaissance de cause ?

Une bonne loi sur l'armement et le transport maritime devrait permettre de bien déterminer les responsabilités de chacun, pour guider efficacement le juge, et pour éviter que le flou l'entraîne l'irresponsabilité.

De ce point de vue, la loi me semble à refaire.

Vous pouvez avoir un avis différent, mais vous trouverez, dans la jurisprudence, de nombreux exemples où le juge a eu beaucoup de peine à déterminer le responsable d'un dommage, et a parfois fait son choix à l'aide d'une construction juridique hardie.

Un autre risque existe, c'est de voir la jurisprudence qualifier, de plus en plus, la faute simple de faute inexcusable, afin de faire sauter la limitation de responsabilité. L'institution se viderait alors progressivement de son sens.