Image not found or type unknown

LE PLAIDOYER POUR LA RECONSIDERATION DES EVENEMENTS QUALIFIE DE FORCE MAJEURE COMME CAUSE D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE EN DROIT DE TRANSPORT MARITIME

Fiche pratique publié le **03/12/2019**, vu **1965 fois**, Auteur : SOPHIE DE SYLVIE DJOUFA TIEMAGNI

Le monde maritime est en pleine effervescence.Les avancées scientifiques, techniques, technologiques permettent d'anéantir les risques de mer. Ne faut-il pas reconsidérer les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur?

LE PLAIDOYER POUR LA RECONSIDERATION DES EVENEMENTS QUALIFIE DE FORCE MAJEURE COMME CAUSE D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE EN DROIT DE TRANSPORT MARITIME

Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI

Avocate.

La responsabilité est l'obligation de répondre de ses actes et dans certains cas de ceux des autres. La responsabilité a donc pour conséquence la réparation. La notion de la réparation peut être envisagée dans deux sens : pour la victime, « réparer » consiste à remettre en état, arranger ce qui a été endommagé. Pour l'auteur du dommage, « réparer » c'est corriger, effacer, expier une faute, c'est ce qu'il faut donner, ce qu'il faut souffrir pour laver l'affront. C'est l'obligation de subir la peine prévue pour l'infraction dont on est l'auteur. La responsabilité peut donc être civile ou pénale, mais seule la responsabilité civile retiendra ici notre attention.

Le Dictionnaire Universel dans sa 5è édition définit la responsabilité civile comme l' « obligation de réparer les dommages que l'on a causés à autrui de son propre fait ou de celui de personnes, d'animaux, de choses dont on est responsable. » l'objectif du droit de la responsabilité civile est donc d'indemniser les victimes. Ainsi donc, aux termes de l'article 1384 du Code Civil, « on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa

garde. »

En droit de transport maritime, tant les textes internationaux (la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement modifiée par le Protocole du 23 février 1968 et par le Protocole du 21 Décembre 1979, Convention encore appelée Règles de la HAYE; la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 Mars 1978, ou Règles de HAMBOURG ; la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer du 11 Décembre 2008, ou Règles de ROTTERDAM) que le texte qui régit la sous-région Afrique Centrale (le Nouveau Code de la Marine Marchande de la CEMAC du 22 Juillet 2012) ont largement statué sur le régime de la responsabilité du transporteur.

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences (article 5(1) Convention de Hambourg ; art 12, 17 Convention de Rotterdam ; article 546 Nouveau Code de la Marine Marchande). Dans le même sens, la Convention de Bruxelles dispose en son article 2 que « (…) le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés ». L'article 4(1) de la même Convention poursuit : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité, ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3(paragraphe 1er) ». Il résulte des dispositions de l'article 3 (1) de la Convention de Bruxelles que le transporteur doit, avant et au début du voyage exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, convenablement armer, équiper et approvisionner. Le transporteur est également tenu de mettre en bon état les cales, les chambres froides et frigorifiques ainsi que toutes les autres parties du navire où les marchandises sont logées pour un transport sûr. Lorsque les marchandises transportées font l'objet des avaries ou dommages pendant le transport ou plus simplement lorsqu'elles sont sous la garde du transporteur, alors la responsabilité de ce dernier est présumée engagée. La responsabilité du transporteur est donc de plein droit.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Toutefois, le transporteur n'est plus responsable des dommages ou pertes subi par les marchandises qui étaient sous sa garde dès lors que celui-ci ou ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures ou effectué toutes les diligences qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'évènement malheureux et ses conséquences. La présomption de responsabilité du transporteur est donc simple puisque celui-ci peut se dédouaner et voir sa responsabilité écartée dès lors qu'il peut prouver que le dommage est survenu dans les conditions expressément envisagées par les textes applicables (article 4(2-d) Convention de Bruxelles ; article 17(3-a) Convention de Rotterdam ; article 546 (3) Nouveau Code de la Marine Marchande).

L'évènement que l'on ne peut empêcher de survenir malgré toutes les mesures envisageables et raisonnables possibles et qui est parfois à l'origine de lourds préjudices voire de dommages inestimables et irréparables est « la force majeure ». En droit civil, l'article 1148 du Code Civil dispose que « Il n'y a lieu à aucun dommages et intérêts lorsque par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé ou a fait ce qui lui était interdit ». Lorsque la force majeure a contribué à la réalisation d'un dommage, elle permet au débiteur d'une obligation de se libérer, de dégager sa responsabilité en cas d'inexécution.

Il fut constant que la mer était un milieu hostile à l'homme et que les activités qui y sont menées donnent lieu à des risques particuliers. Mais cette théorie n'est plus à mon avis totalement fondée à nos jours car les hommes maitrisent de plus en plus la mer et la nature. Ainsi donc, les développements scientifiques, les progrès techniques et technologiques ont sans doute permis d'anéantir sinon de réduire considérablement les dangers de la mer ; de telles sorte que les cas exceptés ou causes d'exonération de la responsabilité du transporteur adoptées à raison il y a une centaine d'années ne le sont plus forcément aujourd'hui. Les évènements autrefois extérieurs à l'homme, irrésistibles et imprévisibles ne le sont presque plus. Il est difficile, voire impossible que lors d'une expédition, des marchandises puissent subir un quelconque dommage si tous les acteurs du secteur maritime respectent, chacun à son niveau (et ils sont tenus de le faire), les conventions internationales et codes relatifs à la sécurité et la sureté maritime. Aussi, je m'interroge. La force majeure constitue-t-elle encore pleinement aujourd'hui une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime ? Ne faut-il pas reconsidérer la question de la force majeure, ou mieux, reconsidérer les évènements qui autrefois étaient et sont toujours qualifiés comme telle ?

Pour répondre à cette question, l'analyse du régime juridique de la force majeure d'une part (I) ainsi que les développements scientifiques, les progrès techniques et technologiques d'autre part (II), nous permettrons de mieux apprécier, de mieux appréhender l'impact que ceux-ci ont sur les évènements qualifiés de « force majeure ».

I- REGIME JURIDIQUE DE LA FORCE MAJEURE.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

La force majeure est une circonstance exceptionnelle, c'est une cause étrangère à laquelle on ne peut résister. La détermination des origines de la force majeure (**A**), de ses caractéristiques (**B**) ainsi que de ses conséquences (**C**) permettront de mieux comprendre, de mieux cerner cette notion.

A- Les origines des évènements dits « force majeure ».

La force majeure est une contrainte à laquelle on ne peut résister, due à un évènement indépendant de la volonté. C'est un évènement imprévisible, irrésistible et extérieur à la volonté du débiteur d'une obligation ou à l'auteur d'un dommage.

Les évènements dits « force majeure » résultent de deux (02) sources. Ils peuvent avoir une origine naturelle. C'est ce que les conventions appellent « acte de Dieu ». De l'expression anglaise « Act of God », il s'agit d'une circonstance tellement grave, tellement exceptionnelle qu'elle échappe à tout contrôle humain. C'est un acte de la nature qui est imprévisible et qui affecte soit le navire soit les marchandises voire même les deux ensembles. L' « acte de Dieu » résulte généralement du mauvais temps, de la météorologie défavorable. Il en est ainsi lorsque au cours d'une expédition, le transporteur est surpris par la fureur de la nature, une tempête, un orage, une lame de fond c'est-à-dire le déferlement d'une ou de plusieurs vagues d'une taille considérable plus grande les unes que les autres. Constituent également un « acte de Dieu », l'éruption volcanique, le séisme, le glissement sous-marin, généralement à l'origine du tsunami qui se matérialise par une série d'ondes de très grandes périodes et amplitudes qui se propage à travers le milieu aquatique résultant du brusque mouvement d'un grand volume d'eau. Il en est de même des vagues scélérates, c'est-à-dire des vagues océaniques très hautes, soudaines et généralement très rares. La puissance de l' « acte de Dieu » est telle que ni le transporteur ou ses préposés ou ses mandataires, ni même personne ne peut y faire face, ni la surmonter ou même la contourner.

La force majeure peut également résulter du fait d'un tiers, encore appelé « acte d'un tiers ». Ainsi donc, le dommage n'est pas le fait du transporteur, de ses préposés ou mandataires, mais de celui du tiers de telle sorte que si ce dernier n'avait pas été l'auteur du dommage ou n'avait pas intervenu pour sa réalisation, le préjudice imputable au transporteur n'aurait jamais existé. A la lecture de l'article 4 de la Convention de Bruxelles ; de l'article 17 de la Convention de Rotterdam ; de l'article 546 (3) du Nouveau Code de la Marine Marchande, il en résulte que la force majeure dont la source est du fait ou de l'acte d'un tiers découle des cas suivants :

- le fait de guerre, d'hostilité, de conflits armés, de piraterie, de terrorisme, des émeutes et troubles civils ;

- du fait d'ennemis publics ;

- du fait d'un arrêt ou contrainte de prince, des autorités ou du fait d'une autorité judiciaire ;

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

- du fait de grève ou lock-out, ou d'arrêts ou entraves apportées au travail pour quelques cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

- d'émeutes ou de troubles civils ;

- d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer ;

- de toutes mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement ;

- de toutes autres causes ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur.

La force majeure doit revêtir certains caractères spécifiques pour être constituée comme telle et produire valablement tous ses effets.

B- Les caractéristiques de la force majeure.

Que l'évènement soit d'origine naturelle ou du fait d'un tiers, celui-ci doit présenter cumulativement trois (03) éléments particuliers pour être qualifié de « force majeure ». La force majeure doit être imprévisible. Ainsi donc, malgré tout le professionnalisme du transporteur, malgré toute la diligence ou la mesure raisonnable prise, malgré toutes ses expériences, il était impossible au transporteur ou ses préposés et mandataires de prévoir l'évènement qui a été à l'origine du dommage.

L'évènement doit être irrésistible, c'est-à-dire insurmontable et incontournable. L'évènement doit donc être tel qu'il soit impossible au transporteur, ses préposés ou mandataires de l'éviter. Ainsi, quand bien même par extraordinaire l'évènement aurait pu être prévisible et que le transporteur, ses préposés ou mandataires auraient pris des dispositions dans ce sens, l'intensité de l'évènement doit être telle que le transporteur ou débiteur de l'obligation ne pouvaient y résister ou l'empêcher, ou l'éviter autrement.

L'évènement à l'origine du désastre doit être extérieur, c'est-à-dire étranger au transporteur et échapper à son emprise. Ainsi donc, l'évènement à l'origine de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat de transport maritime doit être indépendant de la volonté du transporteur ou ses préposés et mandataires et résulter soit du fait de la nature, soit du fait d'un tiers. L'impossibilité absolue de réaliser, de fournir la prestation convenue doit résulter de l'évènement qualifié de « force majeure » pour libérer le transporteur.

C- La force majeure, cause d'exonération du transporteur maritime.

Le transporteur est obligé dès la réception de la marchandise, au début du voyage et pendant l'expédition d'exercer une diligence raisonnable pour mettre et maintenir le navire en état de

Copyright © 2025 Legavox.pro - Tous droits réservés

navigabilité ; convenablement armer, équiper et approvisionner. Il est tenu de mettre en bon état les cales, les chambres froides et frigorifiques, les conteneurs et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées ; de les maintenir en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises. Le transporteur est tenu de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées (article 3 Convention de Bruxelles ; article 5 Convention de Hambourg ; article 13 Convention de Rotterdam ; article 524 Nouveau Code Marine Marchande).

Bien que les dispositions ci-dessus portant obligation du transporteur maritime semblent claires, je m'interroge sur le terme « mesure raisonnable » ou « diligence raisonnable ». S'il ne fait l'ombre d'aucun doute que ces termes imposent au transporteur de se comporter en bon père de famille, professionnel, prudent, averti et diligent, il n'en demeure pas moins que l'ambiguïté, l'imprécision de ceux-ci peut ouvrir une brèche à un transporteur mal intentionné et indélicat. C'est quoi la diligence ou la mesure raisonnable ? Quelle serait la limite du raisonnable ? Quoi qu'il en soit, le transporteur doit agir en professionnel et de manière irréprochable.

Le succès de l'expédition et par voie de conséquence l'exécution parfaite du contrat de transport maritime suppose le respect scrupuleux de toutes les conventions et textes portant sur la sécurité et la sureté maritime. A partir du moment où le transporteur a honoré à toutes les exigences qui s'imposent à lui et que malheureusement survient un évènement exceptionnel complètement surprenant, imprévisible, irrésistible, insurmontable, incontournable, indépendamment de sa volonté ou de ses préposés ou mandataires, et qui l'empêche d'exécuter son obligation, occasionnant des dommages parfois inestimables et irréparables ; la survenance d'un tel évènement libère le débiteur de son obligation et l'exonère de sa responsabilité. Ainsi donc, le transporteur sera déchargé de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à celle de ses préposés et mandataires. Il en est de même si au lieu de prouver l'absence de faute, le transporteur prouve qu'un ou plusieurs évènements ou circonstances listées dans la pléthore des cas exceptés ou causes d'exonération, prévue par les textes en est la cause. La cause de la non-exécution ou de la mauvaise exécution du contrat ne peut être imputable au transporteur, et ni celui-ci, ni personne ne pouvait éviter le désastre.

Toutefois, lorsqu'au cours d'une expédition, le capitaine procède intentionnellement, volontairement et raisonnablement à un sacrifice extraordinaire pour le salut commun, dans le but de préserver le navire et la cargaison d'un péril menaçant, les dommages, les pertes et les dépenses ainsi exposées pour le salut commun des intérêts engagés dans l'aventure donnent lieu à contribution de tous ceux qui ont intérêt dans l'expédition maritime.

Si des évènements considérés une centaine d'années comme des cas exceptés et causes d'exonérations avaient tous leur sens, leur portée semble différente aujourd'hui. L'heure est à la prévision et à la construction des navires de plus en plus aptes à affronter les risques de la mer.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

II- POUR LA NECESSITE DE LA REVISION DES CAUSES D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME : LES PROGRES SCIENTIFIQUES, TECHNIQUES ET TECHNOLOGIQUES.

Les hommes sont plus que jamais déterminés à maitriser, à affronter voire défier la nature. Ce défis est visible à travers les développements scientifiques (**A**), techniques et technologiques (**B**) et militent en toute logique pour la révision des causes d'exonération de la responsabilité du transporteur (**C**).

A- Les développements scientifiques.

La prévisibilité et la prévention de la force majeure en mer passe par la météorologie (**1**), la séismologie (**2**), la cartographie (**3**).

1) La météorologie.

La météorologie est une science qui a pour objet l'étude des phénomènes atmosphériques tels que les nuages, les précipitations ou le vent dans le but de comprendre comment ils se forment et évoluent en fonction des paramètres tels que la pression atmosphérique, les vents, la houle, la température, l'air, l'eau, les marées, etc. La météorologie maritime, une spécialité de la météorologie est fondamentale pour le routage en navigation.

Toute personne qui s'engage dans une aventure maritime, fut-il amateur, ou professionnel doit au préalable prendre en compte la situation météorologique. La présence dans l'espace des satellites météorologiques, satellites artificiels dont la principale mission est le recueil des données utilisées pour la surveillance du temps et du climat de la terre permet d'avoir une visibilité sur le temps qu'il fait ou qu'il fera en mer avec des horaires. Les prévisions relatives aux conditions météorologiques, à l'état de la mer, les avis de cyclones tropicaux, des coups de vents, de tempêtes ou d'autres phénomènes dangereux sont aujourd'hui possibles et transmis aux navires ou de navire à navires par les bandes marines MF ou HF (radio télétype, radio facsimilé, bande hectométrique MF, bande hectométrique HF), les bulletins diffusés par VHF (très haute fréquence,Very Hight Frequence), NAVTEX (système d'information maritime automatique en radio télétype), IMMARSAT (système international de communications maritimes par satellites). La radio facsimilé ou « radio fax », ou « weather fax », ou « météo fax » est un moyen de transmission des facsimilés aux navires par radio afin de les renseigner des prévisions météorologiques sur le vent, l'état de la mer, etc. L'usage de l'internet permet de procéder à tout téléchargement pour sa parfaite information.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

2) La séismologie.

La détermination de l'homme à comprendre et à dompter la nature, de maitriser les processus de glissements de terrain sous-marins est effective. Ainsi, des énormes progrès ont été réalisés dans la séismologie, la volcanologie.

La séismologie est l'étude des catastrophes telluriques et de la propagation des ondes à l'intérieur de la terre. C'est l'art d'interpréter les enregistrements de mouvements perçus dans les structures profondes de la terre générés par les séismes et d'étudier leur fonctionnement. La construction du SONAR (Sound Navigation Ranging) est une pure révolution. C'est un appareil qui permet de repérer les objets sous-marins par les ultra-sons. Cet appareil utilise les propriétés particulières de la propagation du son dans l'eau pour détecter et localiser avec précision les objets sous l'eau, d'indiquer leur direction et leur distance. Le SONAR est sous l'eau ce qu'est le Radar dans les airs.

Comme la séismologie, la volcanologie est la connaissance de l'histoire du volcan. Pour prévenir cette catastrophe naturelle, il faut observer et comprendre la formation des volcans ainsi que leur mécanisme d'éruptions. Ces sciences permettent de détecter tout signe annonciateur, de déclencher le système d'alerte ainsi que les moyens de protection. L'on ne peut empêcher une éruption de s'exprimer, mais l'on peut le prévenir et prendre des dispositions pour éviter ses conséquences.

3) La cartographie.

La carte marine est un type particulier de carte qui représente les éléments indispensables à la navigation marine. Elle a un rôle fondamental dans la navigation, elle permet de se situer et de se diriger en synergie, en harmonie avec la signalisation maritime. La carte marine indique la profondeur minimale de l'eau en un lieu donné (les sondes), la courbe de niveau qui désigne la profondeur d'une surface au-dessous du niveau de l'eau (les isobathes). La carte marine permet de localiser les divers dangers tels que les récifs, les hauts fonds, les épaves, etc. ; la règlementation maritime, la signalisation maritime telle les phares, les balises, les bouées. Elle permet également de localiser les points de repères que sont les amers.

Le volet technique et technologique connait également des évolutions majeures.

B- Les développements techniques et technologiques.

Le secteur maritime connaît une évolution majeur avec le développement de la conteneurisation (**1**), la conception des navires de plus en plus grands, gros, adaptés à la mer (**2**) et disposant de systèmes très performants de la communication et de l'information (**3**).

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

1) Le développement de la conteneurisation.

La conteneurisation est l'une des inventions qui ont révolutionné le transport de marchandises. Spécifiquement conçu pour le transport maritime, le conteneur est un mode de conditionnement et de logistique très prisé. De l'invention de l'ingénieur entrepreneur Américain Malcolm MCLEAN, le conteneur est une sorte de grosse boîte métallique qui favorise le transport en toute sécurité des marchandises individualisées ou en vrac. Dans le même sens, le Bureau International des Conteneurs (BIC) le définit comme un « récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni de rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou de combinaison de plusieurs d'entre eux ».

De taille universellement reconnue, l'unité de mesure du conteneur est l'équivalent vingt pieds (EVP). Suivant leurs tailles, on distingue le conteneur « vingt pieds » (EVP ou Equivalent Vingt Pieds ou Twenty-foot Equivalent Unit -TEU-) et le conteneur « quarante pieds » (2EVP). La conteneurisation présente de nombreux avantages. Ses dimensions standardisées permettent une manutention aisée. Elle favorise le transport en toute sécurité de toutes sortes de marchandises : produits manufacturés, vrac, fruits, légumes, etc. La conteneurisation annule pratiquement la probabilité d'observer les avaries à moins que les marchandises n'aient pas été correctement empotées. Elle facilite le transport des marchandises sans rupture de charge. Avec la conteneurisation, il est difficile voire impossible d'envisager des cas de vols parce que les conteneurs sont généralement plombés ou alors disposent des cadenas.

2) La conception des navires adaptés pour affronter les dangers de la mer.

Depuis la haute antiquité, animés par le goût de l'aventure, la curiosité, le désir des découvertes, des conquêtes…, les hommes n'ont jamais cessé de chercher les voies et moyens pour affronter et dominer la mer considérée comme moyen de communication et de commerce par excellence. C'est ainsi que les marins étaient guidés au cours d'une expédition par le soleil, encore fallait-il se souvenir de la direction du levant et du couchant, les étoiles, la boussole. Les marins ne disposaient d'aucun instrument pouvant donner avec précision la distance parcourue. Ils se contentaient d'évaluer au mieux la direction suivie ainsi que la distance parcourue. C'était l'ère de la pratique de la navigation « à l'estime ». Progressivement, le soleil et les étoiles ont cédé la place à la carte géographique et boussole magnétique, l'octant, le sextant et aujourd'hui le matériel radio électrique de pointe, la carte électronique et de système d'information (ECDIS ou Electronic Charts Display Information System, le système mondial de détresses et de sécurité en mer (SMDSM) pour une navigation la plus sûre possible.

Pour rendre les traversées plus sûres, la construction navale est très vite améliorée particulièrement tout au long du IIe millénaire. C'est ainsi que les bateaux minoens se sont très vite diversifiés afin d'être adaptés à la navigation commerciale et hauturière. On assiste depuis lors à l'apparition de variétés de navires de plus en plus gigantesques, titanesques, modernes, dotés d'une technologie de pointe et de plus en plus aptes à affronter les risques de mer. C'est ainsi que l'on est passé des galères, des voiliers, des bateaux vikings, des jonques, des gabares, etc. à la construction des bateaux omnibus, des navires de croisière, des navires à grandes vitesses, des navires frigorifiques, des pétroliers, des porte-conteneurs, des rouliers, des vraquiers, des chimiquiers, des brise-glace, des câbliers, des navires de ravitaillement offshore, des aéroglisseurs, des corvettes, des destroyers, des bateaux de lamanage, des bateaux de

Copyright © 2025 Legavox.fr - Tous droits réservés

sauvetage, des remorqueurs, etc. de la dernière technologie.

Les chantiers de construction navale s'attèlent à la construction des navires qui remplissent toutes les normes de sécurité, de sureté, d'aménagement et de protection de l'environnement pour une « sécurité, sureté et efficacité de la navigation sur des océans propres ». Le MSC Gülsün, du célèbre armateur CMA CGM est le plus grand porte-conteneurs au monde actuellement, propulsé au Gaz Naturel Liquéfié (GNL) construit en Chine avec un système qui prend en compte les aspects écologique, environnemental, de la piraterie.

Le monde maritime est en pleine effervescence. Des voiliers avec à leur bord de centaines de membres d'équipage, aux navires motorisés dont l'équipage est considérablement réduit, le monde assistera bientôt à la naissance des navires de plus en plus gros, grands et sans équipages. Ce sont les « unmanned ship », ou « autonomous vessel », ou « smart ship ». Ce sont des navires sans équipages, autonomes, intelligents, disposant de systèmes qui leur permettent d'analyser tout seul l'environnement dans lequel ils se déplacent. Un « autonomous vessel » est apte à prendre des décisions et de mettre en œuvre des actions que le système à bord aura déterminé en tenant compte de tous les facteurs tels que les règles maritimes, la cartographie environnementale, les considérations météorologiques, le trafic. Ce navire est capable tout seul d'ajuster la trajectoire initialement programmée grâce à l'intégration d'un système performant de la communication et de l'information qui prend en compte tous les éléments relatifs à la sécurité et à la sureté.

3) Le système performant de la communication et de l'information.

La construction des navires aujourd'hui allie la sécurité, la sureté et la protection de l'environnement. Divers systèmes de communications, de l'information et radars y sont intégrés à cet effet ou utilisés par des centrales de surveillance des navires. Ces systèmes sont des moyens particulièrement efficaces, précis et fiables pour renseigner les navires et assurer leur sécurité en mer. Le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM) est une référence. Ce système permet d'assurer une transmission rapide et automatisée des messages de détresse, d'urgence ou liés à la sécurité de la navigation en plus de la diffusion des radiocommunications d'ordre général en faisant appel à la technologie de l'Appel Sélectif Numérique (ASN). L'ASN est un mode de communication (VHF, MF, HF) qui permet d'appeler sélectivement une station navire ou une station terrestre afin de lancer une alerte de détresse automatique par une simple pression simultanée sur deux boutons.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Le système AIS, Système d'Identification Automatique est un système de transmission automatique d'informations de navire à navires ou des navires vers la terre. Ce système fonctionne dans la bande maritime VHF (Very Hight Frequence) et permet de recenser tous les autres récepteurs, de recevoir et de retransmettre instantanément des renseignements relatifs à l'identification du navire (nom, numéro identifiant unique MMSI – Maritime Mobile Service Identity –), l'indicatif radio, la position, la route, la vitesse, le cap, sa cargaison, etc. Le numéro identifiant unique permet de coder les équipements d'appel sélectif numérique, les balises de détresse à savoir COSPA – SARSAT et de former les numéros d'appel des stations d'IMMARSAT. Le système COSPA (en russe, Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudow) ou système spatial pour la recherche des navires en détresse, le système SARSAT (Search and Rescue Satellite - Aided Tracking) ou système mondial d'alerte et de localisation par satellite de radiobalise de localisation des sinistres, le système ARGOS ou système mondial de localisation et de collecte de données géo positionnées par satellite pour la surveillance environnementale, permettent d'assurer les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Les navires sont également équipés d'un enregistreur de données du voyage (VDR ou Voyage Data Recorder), une sorte de boîte noire qui enregistre toutes les informations pertinentes du voyage telles que : la date et l'heure, la position et le mouvement du navire, les images radars, les communications radio en VHF, le statut des portes étanches et des ouvertures dans le bordé, les principales alarmes machine, les ordres de barre et allures machine, la direction et la force du vent, les conversations en passerelle, etc., ainsi que les échanges terre – navire ou entre navires avant un accident.

La sureté maritime connait également un développement technique et technologique indéniable. Ainsi, le système LRIT (Long Range Identification and Tracking of Ship) ou le système d'identification et du suivi des navires à grande distance, est un système qui permet via le satellite à l'Etat de pavillon et à l'armateur de connaitre en tout temps et en tout lieu la position du navire. Pour une optimisation effective de ce système, chaque Etat est tenu de mettre en place un Centre National des Données LRIT pour la collecte et l'analyse des messages et données des navires qui battent son pavillon ainsi que ceux qui relèvent des navires étrangers qui se trouvent dans ses eaux. Ce système serait très efficace pour lutter contre la pêche illicite et traquer les navires qui se livrent aux opérations et activités illicites.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

La mise sur pied du système SSAS (Ship Security Alert System) ou système d'alerte de sureté du navire est un système innovant pour la lutte contre la piraterie. Le System SSAS est un système d'alerte très discrète et silencieuse pour les navires. Ce système est constitué d'un coffret électronique, d'une antenne et deux boutons d'alerte placés l'un sur la passerelle du navire et l'autre à un emplacement au choix de l'armateur et connu uniquement par le capitaine et l'officier de sureté. Lorsque ce système est activé, il signale aux autorités compétentes de l'Etat de pavillon que la sureté du navire est menacée. Ainsi donc, en cas d'attaque ou d'invasion, l'alerte est donnée très discrètement par l'activation d'un des boutons. D'une efficacité sans nulle autre pareille, le déclanchement de l'alarme n'inquiète pas les ravisseurs qui ne constatent rien d'inhabituel et ne se doutent de rien. Toutefois, la détresse est aussitôt le bouton pressé, transmise par satellite à un centre à terre avec toutes les précisions sur la trajectoire, la position, la route et la vitesse, etc. grâce au coffret électronique qui comprend une carte électronique de système de positionnement par satellite. L'alerte lancée ne s'arrêtera pas tant qu'elle n'aura pas été annulée par une manipulation à bord du navire.

La sécurité et la sureté maritime passe également par la cyber sécurité. La cyber sécurité implique l'ensemble des moyens, techniques et actions coordonnées mises en place pour détecter, analyser, prévenir les actes de terrorisme, de piraterie, de sabotage des systèmes et de réagir en temps opportun. Elle permet d'assurer la sécurité des systèmes informatiques, d'information, de communication, de la navigation, des outils de gestion et de contrôle du trafic maritime. Ainsi, des mesures de cyber sécurité sont de plus en plus prises dès la conception du navire par la Lutte Informatique Défensive (LID) ainsi que son évaluation et sa maintenance à distance.

C- De la nécessité de la révision des causes d'exonération du transporteur.

Au regard de tous les développements ci-dessus, il est constant et cela ne fait l'ombre d'aucun doute que le monde maritime se numérise et s'automatise. Les développements, les innovations techniques, technologiques, scientifiques, informatiques permettent que tous les évènements, tous les incidents, toutes les circonstances qui autrefois n'étaient pas prévisibles ne le soient plus forcément aujourd'hui. Il est évident et clair que les pays des transporteurs détiennent le pouvoir de révolutionner le monde. Ces pays développés ont toujours démontré leur potentiel, leur ingéniosité, leur créativité dans les domaines scientifiques, techniques, technologiques, etc. Ils affirment et les faits le démontrent d'ailleurs que ces avancées contribuent à optimiser la sécurité et la sureté maritime avec pour conséquence la maîtrise, l'anéantissement et à défaut, la réduction des risques de mer. Pourtant, ces pays de transporteurs ne semblent pas prêts à voir réduire la longue liste des cas exceptés et causes d'exonération envisagés par les conventions internationales impératives en matière de transport de marchandises par mer. C'est sans doute la raison pour laquelle la Convention de Hambourg élaborée et adoptée sous l'impulsion des pays dits en voie de développement encore appelés pays des chargeurs dans l'optique de remplacer la Convention de Bruxelles n'a reçu l'adhésion que d'une trentaine d'Etats dont aucune grande nation maritime. En effet, la Convention de Bruxelles en son article 4(2) a retenu 17 (dix-sept) circonstances donnant lieu à exonération de la responsabilité du transporteur. Dans la même logique, la Convention de Rotterdam, littéralement reprise par le Nouveau Code communautaire de la Marine Marchande CEMAC en a listé 15 (quinze). La Convention de Hambourg quant à elle ne dresse aucune liste mais indique les circonstances qui donnent lieu à libération totale de la responsabilité. C'est ainsi qu'elle dispose en son article 5(1) que « Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4 à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient

Copyright © 2025 Legavox.fr - Tous droits réservés

raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences ».

Je pense que certaines causes d'exonération telles que : la guerre, les émeutes ou les troubles civils, le fait d'ennemis publics (acte de terrorisme), le fait du prince ou d'une autorité judiciaire, la piraterie, la grève devraient être écartées de la liste des cas exceptés à moins que ces circonstances ne soient survenues de manière imprévisible et qu'il ait été impossible d'y faire face. Toutes ces causes sont prévisibles aujourd'hui et leurs conséquences évitables. Un navire hors normes sera interdit d'appareiller par l'Administrateur des Affaires Maritimes ou l'Autorité Maritime Compétente ou les autorités publiques ; un transporteur tenu des dettes maritimes verra son navire ou un navire quelconque lui appartenant saisi sur autorisation de l'autorité judiciaire compétente ; un armateur qui viole allègrement les règles de droit social maritime verra son équipage se mettre en grève.

S'agissant de la grève des membres de l'équipage, le Professeur (P.) CHAUMETTE, Chronique de Droit Maritime Social, www.persee.fr relève un cas très typique de grève suivi de l'intervention de l'autorité maritime et judiciaire qui aurait pu être évité. Le Cargo Chypriote Aghios Charalambos était arrivé à Lorient le 04 Octobre 1992 venant du Pérou afin de livrer de la farine de poisson. L'équipage essentiellement égyptien avait été embarqué depuis 13 (treize) mois sur la base de contrats de 7 (sept) mois, cumulait déjà 4 (quatre) mois d'impayé et ne se nourrissait que des pâtes depuis le Pérou. Une fois à Lorient, cet équipage se mit en grève et obtint du Tribunal de Commerce la saisie du navire, le paiement de certains arriérés (30.000 USD), une lettre de garantie de 100.000 USD, des billets d'avion financés par l'armateur. Ce règlement donna lieu à la mainlevée de la saisie le 29 Octobre de la même année. Dans le cadre du Memorandum de Paris de 1982, l'Administrateur des Affaires Maritimes décida du blocage du navire sous norme jusqu'à la réparation de deux (02) générateurs, du réservoir d'eau douce. Ces travaux furent achevés le 29 Octobre et donnèrent lieu à la levée des obstacles administratifs.

La sécurité du navire est optimisée depuis le navire lui-même ou depuis une station terrestre grâce au Système Mondial de Détresse en Mer (SMDM), système international qui utilise des moyens de télécommunications pour la recherche et le sauvetage en mer ainsi que la prévention des accidents maritimes ; aux radiocommunications (NAVTEX, ASN, MH, HF, VHF) qui jouent un rôle déterminant à tous les stades de la gestion des catastrophes, d'informations météorologiques ; aux systèmes IMMARSAT, COSPAS – SARSAT, AIS, ARGOS ; aux radars ; aux satellites ; à la carte électronique ECDIS ; à l'enregistreur de voyage VDR ; aux systèmes de sureté tels LRIT, LID, SSAS qui permettent d'informer immédiatement les autorités du détournement du navire par des terroristes ou des pirates. Les navires sont conçus, construits et exploités dans le respect de toutes les Conventions relatives à la sécurité, la sureté, le travail maritime, la protection de l'environnement.

Au regard de tous ces développements comment ne pas reconsidérer la question des causes d'exonération de la responsabilité en droit maritime ? En interprétant la force majeure d'une manière assez libérale ou alors en appliquant tous simplement et tout « bêtement » les dispositions des articles 4 (2 de la Convention de Bruxelles, 5 de la Convention de Hambourg, 17 (3) de la Convention de Rotterdam et 546 du Nouveau Code communautaire de la Marine Marchande CEMAC, ce moyen de défense tend à menacer la finalité même de la responsabilité au sens strict du terme. Je pense que pour assurer un meilleur équilibre contractuel dans la conclusion des contrats de transport maritime et éviter le sentiment d'une certaine injustice, il est

Copyright © 2025 Legavox.fr - Tous droits réservés

important de procéder à l’amendement de ces Conventions. Celles-ci devraient prendre en compte les avancées scientifiques, techniques, technologiques et n’adopter comme causes d’exonération du transporteur que des situations, des évènements contre lesquelles aucun humain n’aurait pu se prémunir et que la prudence humaine n’aurait pu anticiper. Il est donc temps et URGENT de repenser les causes d’exonérations de la responsabilité du transporteur afin de donner à toutes ces avancées tous leurs sens.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés