

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 48 - Hiver 2018-2019



"Audi alteram partem"

L'affrètement de navires sans équipage

Gaël Piette

Professeur à l'Université de Bordeaux

Dans le précédent numéro de la Gazette, nous nous interrogeons sur les conséquences que le développement des navires sans équipage pourrait avoir sur les conventions internationales de droit maritime. Avant d'aborder, dans un prochain numéro, la question fondamentale de la responsabilité (qui est celle qui suscite le plus d'interrogations), il est permis de s'intéresser à une autre question, qui a pour l'instant été moins remarquée : il s'agit de l'impact des navires sans équipage sur les contrats d'affrètement. En effet, lorsque les navires sans équipage seront mis en service, rien ne s'opposera à ce qu'ils soient affrétés. Il est alors intéressant de se demander quelle pourra être la prise en compte de ces nouveaux navires par les contrats d'affrètement. Les contrats de transport seront certainement moins atteints, pour la simple raison qu'ils portent sur la marchandise transportée et non sur le navire lui-même. Au contraire, les contrats d'affrètement, en ce qu'ils ont pour objet le navire affrété, devront inévitablement prendre en considération la particularité des navires sans équipage. Or, ici, point de convention internationale à amender puisque l'affrètement, et c'est une de ses particularités juridiques, n'a fait l'objet, à ce jour, d'aucun texte international.

Le particularisme des navires sans équipage se fera ressentir tant lors de la conclusion (I) que lors de l'exécution du contrat d'affrètement (II).

I. La conclusion de l'affrètement d'un navire sans équipage

Lors de la conclusion d'un contrat d'affrètement, la désignation du navire est fondamentale. Le navire est l'objet même du contrat. Il va être mis à disposition de l'affréteur pour un nombre de voyages ou une durée déterminés. L'affréteur a donc, évidemment, tout intérêt à ce que le navire soit précisément identifié lors du contrat. Mais cette identification ne se limitera pas aux seuls éléments listés par l'article L. 5111-1 du code des transports (nom, port d'attache, nationalité et tonnage). Les chartes-parties, notamment à temps et coque-nue, comportent toujours des éléments supplémentaires. Les chartes à temps mentionnent la vitesse et la consommation en carburant du navire (Baltimex, box 12 ; Linertime, box 13). Ces données sont importantes pour l'affréteur qui pourra ainsi déterminer la rentabilité du navire pendant la durée du contrat (vitesse) et une partie de ses coûts d'exploitation (consommation). Les chartes coque-nue sont encore plus précises, fournissant également des indications relatives à la construction du navire et au chantier de construction, si le navire est neuf (Barecon, boxes 8 et 37 à 40).

De toute évidence, l'affrètement d'un navire sans équipage devra être matérialisé par une charte-partie encore plus détaillée. En effet, la charte devra mentionner toutes les données relatives à la conduite du navire dont l'affréteur pourrait avoir besoin.

Ainsi, il nous semble que dans le cas d'un navire piloté depuis la terre, le fréteur devra indiquer le lieu de pilotage, et fournir des détails sur les installations à bord permettant ce pilotage à distance : caméras, micros, capteurs, etc. Il conviendra de mentionner leur nombre, leur modèle, et toute autre spécification technique utile. Dans le cas d'un navire autonome, la charte-partie devra être précise sur le système informatique permettant au navire d'évoluer seul. Devront ainsi être identifiés le programme, sa version, sa puissance, le nom et le siège social du fabricant, etc. Il faudra également songer à indiquer la consommation en énergie du système informatique.

La mise en service des navires sans équipage conduira ainsi les fréteurs et affréteurs à devoir adapter leurs chartes parties pour prendre en compte les spécificités de ce type de navires. L'exécution du contrat d'affrètement devra elle aussi connaître certains aménagements.

II. L'exécution de l'affrètement d'un navire sans équipage

Le déploiement des navires sans équipage devrait poser un certain nombre de questions lors de l'exécution du contrat d'affrètement. Sans prétendre à l'exhaustivité, il est possible d'en lister quelques unes.

D'abord, il conviendra d'adapter l'obligation de mise à disposition du navire en bon état de navigabilité. Les fréteurs au voyage et à temps doivent présenter à l'affréteur un navire "armé et équipé convenablement" (C. transp., art. R. 5423-11 et R. 5423-18). Les navires sans équipage perturbent cette notion d'armement convenable, laquelle vise, entre autres, la présence d'un équipage, en nombre suffisant et aux compétences requises. Le système informatique équipant le navire autonome peut parfaitement s'intégrer dans la notion d'armement et d'équipement. Mais encore faudra-t-il que les parties à l'affrètement s'entendent sur le fait de savoir s'il est "convenable". Ceci supposera, outre les traditionnelles connaissances maritimes, des connaissances en matière de nouvelles technologies.

Le fréteur, qu'il soit au voyage, à temps ou coque-nue, doit mettre à disposition un navire "en bon état de navigabilité" (C. transp., art. R. 5423-4, R. 5423-11 et R. 5423-18). Il est connu que cet état de navigabilité recouvre une triple dimension: nautique, commerciale (CAMP, sentence n° 1174, 31 mars 2010) et administrative (CAMP, sentence n° 1197, 9 juill. 2012). En particulier, l'état technique du navire est une composante de la navigabilité (CAMP, sentence n° 768, 31 mars 1990). Sur ce point encore, les pratiques devront s'adapter aux navires sans équipage. A partir de quand le système informatique pourra-t-il être considéré comme mettant le navire en bon état de navigabilité ? Cette question se posera notamment au sujet de l'affrètement de navires d'un certain âge, car l'obsolescence des systèmes informatiques est plus rapide que celle des équipements traditionnels d'un navire. Par ailleurs, dans le cas particulier de l'affrètement coque-nue d'un navire neuf, il sera également permis de s'interroger sur le degré de finition du système autonome. Devra-t-il être parfaitement achevé ?

Suite et fin page 2.

Suite et fin de l'article "L'affrètement de navires sans équipage".

L'affréteur disposera-t-il d'une marge de personnalisation du système ? Il appartiendra aux parties de prévoir les réponses à ces questions dans leur charte, d'autant plus que les textes français relatifs à l'affrètement sont supplétifs. Rappelons néanmoins que la mise à disposition d'un navire en bon état de navigabilité constitue l'obligation essentielle du fréteur, dont il ne peut s'exonérer, par application de la jurisprudence Chronopost (Cass. com., 22 oct. 1996, n° 93-18632). En outre, à l'exception du fréteur coque-nue (Paris, 7 juin 2006, navire Solidor V, DMF 2007. 300, obs. Ph. Delebecque), le fréteur doit maintenir le bon état de navigabilité pendant la durée de la charte. Il appartiendra donc au fréteur, notamment à temps, de procéder aux mises à jour du système informatique, afin d'assurer son efficacité et sa protection contre d'éventuelles cyber-attaques.

Ensuite, l'exécution du (ou des) voyage(s) devra également être adaptée aux particularités du navire autonome. La raison en est que le capitaine joue un rôle important à ce stade (J. Potier, "Le capitaine aux ordres de l'affréteur à temps", Mélanges Rodière, p. 465), et qu'il est difficile d'identifier un capitaine dans les navires sans équipage (v. notre article "Les navires sans équipage", DMF 2017, n° 797, p. 983). S'il est impossible de qualifier le système informatique de capitaine, il n'en demeure pas moins que c'est lui qui accomplira certaines tâches incombant en principe au capitaine. Il en est qui sont assez aisément imaginables. Par exemple, l'affréteur pourra indiquer à l'ordinateur la route à suivre ou la vitesse à adopter, comme il l'indique actuellement au capitaine. En revanche, il en est d'autres qui risquent de poser davantage de difficultés, par exemple en matière de ports sûrs. L'appréciation du caractère sûr ou non d'un port est déjà une question délicate lorsqu'elle est le fait d'un être humain. Qu'en sera-t-il lorsqu'elle sera confiée à un ordinateur ? Il est concevable que ce dernier, connecté à un système ou un site de données maritimes puisse obtenir une information sur tel ou tel port (Voici un port situé dans un État dans lequel une guerre vient d'éclater, tel le port de Bassorah dans l'affaire du navire The Evia. Si l'information est relayée sur un site internet, le système embarqué est capable de la "lire" comme n'importe quel capitaine). Mais, malgré les progrès technologiques en matière d'intelligence artificielle et d'auto-apprentissage, il n'est pas certain que le système informatique du navire ait une appréciation aussi sensée de la situation qu'un être humain.

Enfin, la responsabilité du fréteur présentera également certaines spécificités. Dans l'affrètement au voyage comme dans l'affrètement à temps, le fréteur peut échapper à sa responsabilité s'il démontre que les dommages subis par la marchandise sont dus à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés (C. transp., art. L. 5423-11 et L. 5423-14). Dans le cas d'un navire sans équipage, la faute nautique du capitaine ou de l'équipage est par hypothèse un non-sens. La question qui se posera sera alors celle de savoir si un dommage causé par la "faute nautique" du système informatique du navire autonome permettra ou non au fréteur d'échapper à sa responsabilité. Il est permis d'imaginer deux solutions. Soit elle est "exonératoire". Le fréteur n'est par conséquent pas responsable. L'affréteur n'aura comme seule possibilité que d'agir contre le fabricant du système, sur le fondement de la responsabilité extra-contractuelle ou du fait des produits défectueux. Soit la "faute nautique" du système informatique n'a aucun effet sur la responsabilité du fréteur. Celui-ci s'exposera donc à l'action de l'affréteur, mais disposera d'une action récursoire à l'encontre du fabricant du système. Cette seconde solution est beaucoup plus favorable à l'affréteur, qui n'aura pas à prouver le défaut du système informatique, et qui pourra agir contre le fréteur, qu'il connaît, contrairement au fabricant du système.

Il est évident que l'affrètement de navires sans équipage n'est pas une question qui se posera dès demain. Mais après-demain survient rapidement, et il serait souhaitable que le droit maritime ait anticipé cette question. L'élaboration de chartes-parties types spécifiques aux navires sans équipage serait certainement opportune.

