

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 49 - Printemps 2019



"Ut interbonos oportet agere"

Navires sans équipage

Nouveaux navires, nouvelles responsabilités civiles ?

Gaël Piette

Professeur à l'Université de Bordeaux

Après nous être intéressés à la compatibilité des navires sans équipage (NSE) avec les conventions internationales de droit maritime et à leurs conséquences sur les contrats d'affrètement, une question importante mérite d'être abordée : celle des responsabilités qui peuvent en découler. Progressivement, mais à un rythme soutenu, les NSE deviennent une réalité : un ferry autonome a réalisé sa première navigation, avec 80 passagers, à Turku le 3 décembre 2018. Du point de vue juridique, le problème de la responsabilité est fondamental, ne serait-ce que parce que le droit maritime s'est bâti sur les risques associés au milieu marin.

Tous les intervenants d'une expédition maritime, qu'ils soient armateurs, transporteurs, capitaines, pilotes, entreprises de manutention, etc., sont susceptibles d'engager leur responsabilité si leur action cause un préjudice à autrui. Il est évidemment impossible, dans le cadre de cet article, de les envisager un par un. La situation de chacun mériterait un article. Il s'agit plus simplement de présenter quelques idées communes.

Le risque

En ce qui concerne d'abord la nature du risque, la pratique des NSE ne devrait pas avoir un grand impact. Un NSE, comme un navire traditionnel, peut causer un abordage, une pollution, s'échouer ou sombrer. Le seul risque qui pourrait sembler spécifique est celui de la cybercriminalité. Il faut néanmoins nuancer cette idée, des exemples récents ayant prouvé que des hackers pouvaient pirater des systèmes informatiques de navires dotés d'un équipage. Un NSE est tout de même plus exposé, car le délai pour découvrir et corriger le problème sera sûrement plus long.

S'agissant ensuite de la probabilité du risque, les NSE sont souvent présentés comme un progrès, en raison du pourcentage élevé d'accidents qui ont une origine humaine (entre 70 et 80% selon les sources). De nombreux risques disparaîtraient grâce aux NSE. Cet enthousiasme mérite cependant d'être tempéré. En effet, parmi les NSE, certains seront commandés depuis un poste de pilotage situé à terre. Le facteur humain, et donc le risque d'erreur, n'est alors pas exclu. De plus, il n'est pas sérieusement contestable qu'en l'état de la technologie, un ordinateur, si puissant soit-il, n'a pas la même capacité d'initiative et d'improvisation qu'une personne humaine. L'habileté, l'expérience et la réactivité du capitaine et de son équipage sont des atouts que n'auront pas forcément, au moins dans un premier temps, les NSE. En outre, la présence d'un équipage permet bien souvent de limiter la gravité du sinistre, en prenant les mesures nécessaires de sauvetage et de sécurité, que ce soit envers le navire ou la cargaison.

Ceci nous amène directement aux conséquences du risque. L'anticipation est ici difficile. De nombreux NSE seront à propulsion électrique. Le risque de pollution, au moins par hydrocarbures de soute, sera ainsi réduit. Concernant les autres risques, les NSE ne paraissent pas particulièrement se démarquer des navires traditionnels, car les conséquences d'un échouement, d'une explosion ou d'un abordage seront certainement comparables entre un NSE et un navire traditionnel. Il y aura toutefois une différence majeure quant aux conséquences du risque, qui tient à l'absence d'équipage, donc à un nombre inférieur de victimes.

La détermination du responsable

En cas d'accident causé par un NSE, la détermination du responsable pourra susciter certaines difficultés. Il est certain que l'armateur, en tant qu'exploitant du navire, sera toujours en première ligne. Mais il est tout aussi évident que cet armateur aura la possibilité d'exercer un recours contre le véritable responsable. Or, de nombreux responsables peuvent être envisagés, différents selon qu'il s'agit d'un navire piloté depuis la terre ou d'un navire autonome.

Dans la première hypothèse, en cas de défaillance technique, il sera possible d'imaginer la responsabilité du fabricant des caméras et capteurs sonores, ou de celui du système de transmission de données au pilote. Il sera également possible de songer à la responsabilité de la personne en charge du pilotage à terre, ou de son commettant s'il n'est qu'un préposé. Se posera alors la question de savoir si ce pilote peut être considéré comme un membre d'équipage.

Dans la seconde hypothèse, s'il apparaît que le dommage a été causé par un défaut du système du navire autonome, des responsabilités multiples pourraient être recherchées: le concepteur du programme, son vendeur, le constructeur du navire (le problème ne venant peut-être pas du programme lui-même, mais de son installation à bord), l'opérateur chargé des mises à jour, etc. A l'évidence, les responsabilités pourraient être combinées, ce qui provoquera un partage de responsabilité complexe.

Suite et fin de l'article page 2.

Les éléments de la responsabilité

Parmi les éléments de la responsabilité, il en est deux, spécifiques au droit maritime, qui méritent notre attention. D'une part, la faute nautique peut-elle demeurer un cas excepté de la responsabilité du transporteur et du fréteur ?

Cette question a déjà été envisagée à propos de l'affrètement des NSE. Nous y renvoyons le lecteur.

D'autre part, le principe de la limitation de responsabilité pourrait-il être affecté par la pratique des NSE ?

La réponse serait certainement positive pour ceux qui n'expliquent l'institution que par l'indépendance dont jouit le capitaine vis-à-vis de l'armateur

Le NSE n'ayant pas de capitaine, l'explication ne justifierait plus la limitation (encore que l'indépendance de l'algorithme est certaine...). Toutefois, la limitation de responsabilité s'explique par de nombreuses autres considérations, qu'il s'agisse du partage des risques liés à l'expédition maritime, de la nécessité de rationaliser la dette, de l'importance économique du secteur maritime, etc. Il n'y a donc, de notre point de vue, aucune raison de refuser la limitation de responsabilité au propriétaire d'un NSE.

Il conviendrait par ailleurs de consacrer quelques mots à l'action récursoire de l'armateur contre le concepteur ou le fabricant du système informatique rendant autonome le NSE. Les scientifiques nous promettent des navires autonomes, dotés d'une intelligence artificielle ayant la capacité d'auto-apprentissage (*deep-learning*). Si un tel navire, après quelques années de service, cause un dommage, l'armateur, exposé à l'action de la victime, pourra-t-il rechercher la responsabilité du fabricant ou du concepteur, alors même que le système, ayant eu le temps d'apprendre et d'assimiler des données d'expérience, ne sera plus véritablement celui qui avait été conçu et fabriqué ?

Enfin, le régime de responsabilité sur lequel la victime pourra fonder son action suscite certaines interrogations. La réponse est simple en ce qui concerne l'abordage : il s'agit d'un régime de responsabilité exclusif de tout autre, issu du droit commun. Un abordage causé (ou subi) par un NSE sera soumis au droit de l'abordage. En revanche, pour les autres accidents, la question se pose. Depuis l'arrêt Lamoricière (19 juin 1951), il est de jurisprudence constante que l'article 1384 al. 1er du Code civil (devenu 1242 al. 1er) s'applique à la navigation maritime, lorsqu'aucune disposition légale ne l'écarte. Pour autant, dans l'hypothèse d'un NSE, deux régimes de responsabilité semblent pouvoir être invoqués : la responsabilité du fait des choses (C. civ., art. 1242, al. 1er) et celle du fait des produits défectueux (C. civ., art. 1245 et s.). Ces deux régimes diffèrent considérablement. Ils ne retiennent pas le même délai de prescription (3 ans pour la responsabilité du fait des produits défectueux, 5 ans pour la responsabilité du fait des choses, sous la réserve du délai de 10 ans en cas de dommage corporel), ni le même responsable (gardien de la chose dans la responsabilité du fait des choses, producteur dans la responsabilité du fait des produits défectueux).

Les causes d'exonération diffèrent également, notamment parce que la responsabilité du fait des produits défectueux connaît des causes spécifiques. Parmi celles-ci, la naissance du défaut postérieurement à la mise en circulation et le risque de développement (C. civ., art. 1245-10, 2° et 4°) sont particulièrement importantes en matière de NSE dotés d'une capacité d'auto-apprentissage.

Pour l'heure, le Conseil d'État semble préférer la responsabilité du fait des choses (Étude annuelle 2017, p. 116). Pour notre part, il nous semble que les deux régimes de responsabilité peuvent être convoqués. Dans les rapports entre l'armateur et le tiers victime, il sera souvent plus facile pour ce dernier de rechercher la responsabilité du gardien, donc de l'armateur, que celle du fabricant du produit en cause. C'est donc la responsabilité du fait des choses qui fondera ses demandes. En revanche, dans les rapports entre l'armateur et le concepteur du NSE, la responsabilité du fait des produits défectueux paraît naturellement s'imposer. L'armateur risquera cependant de pâtir de l'une des spécificités de ce régime : l'atteinte au produit défectueux lui-même n'est pas indemnisable (C. civ., art. 1245-1).

La position des sociétés de classification et des assureurs

La position des sociétés de classification et des assureurs est une question fondamentale, préalable à celle de la responsabilité, car le développement des NSE sera impossible si ces acteurs de l'activité maritime refusent de les classer ou de les garantir.

La première étape est celle de la délivrance des titres de sécurité et de la classification des NSE par les sociétés de classification. DNV GL, par exemple, réfléchit depuis quelques années aux risques potentiels créés par les NSE et les équipements qui permettraient de les limiter. Par le biais de projets (tel que ReVolt), l'objectif de DNV GL est d'être rapidement capable de tester et classer des NSE.

Le Bureau Veritas a publié en décembre 2017 des *Guidelines for autonomous shipping* (ndlr : <https://tinyurl.com/ybrdwnj4>) qui visent à identifier les risques et établir des recommandations relatives à la construction, l'équipement ou encore la fiabilité des navires autonomes. Cette société de classification a également mis en place deux "cyber-notations" (SW Registry et SYS-COM) qui concernent les logiciels utilisés dans les systèmes embarqués et la cyber-sécurité dans l'échange de données entre le navire et la terre.

En ce qui concerne l'assurance, les polices types, corps ou facultés, ne prennent évidemment pas en compte les NSE. Par exemple, la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques de 2012 subordonne le règlement des sinistres à la production par l'assuré de certains documents, dont la liste des membres d'équipage et les brevets d'aptitude des officiers et de l'équipage (art. 4.2.2). Une telle clause devra être aménagée lorsqu'il s'agira d'assurer des NSE. Actuellement, les assureurs s'intéressent de très près à la question des NSE. Il restera à connaître leur position, en termes de montant de prime, de risques couverts et exclus, etc.

Enfin, s'agissant d'un risque de responsabilité, la position des P & I Clubs est importante. La plupart de ces organismes se préoccupent pour l'instant des problèmes de cyber-sécurité : attaques de *hackers*, cyber-extorsions, infections par des virus informatiques, etc. Néanmoins, le Shipowners Club s'est emparé de la question, au point d'élaborer une police spéciale (*Maritime autonomous vessel liability insurance*).

En conclusion, il nous semble que les NSE, qui seront prochainement une réalité, au moins pour de courts trajets, mériteront un texte international, plutôt que des aménagements des droits nationaux. Gageons que l'OMI et le CMI, par le biais de son groupe international de travail sur la question, s'attelleront à cette tâche.

