

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 41 - Automne 2016



"Reus excipiendo fit actor"

La loi sur l'économie bleue

Un îlot plein d'avenir - sur le statut des drones maritimes - au sein d'une mer de mesures disparates.

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (<https://goo.gl/lk8CR8>), dite encore Loi Leroy, du nom de son promoteur, a été présentée comme "la première pierre d'un édifice majeur" (F. Moncany de Saint-Aignan) ou encore saluée pour favoriser, enfin, la "compétitivité du shipping français" (G. Maire).

De fait, ce long texte de 97 articles contient une série de mesures intéressantes, notamment sur l'exonération des charges patronales pour tous les navires battant pavillon français et soumis à une concurrence internationale, sur la généralisation de l'auto-liquidation de la TVA, sur l'autorisation des jeux de hasard sur les navires à passagers sous pavillon français, sur la simplification de la francisation et du jaugeage, ou encore sur la suppression du rôle d'équipage. Il reste que sur un plan plus juridique le nouveau texte est plutôt décevant : il toilette certaines dispositions sur les hypothèques maritimes, mais ne permet toujours pas au créancier hypothécaire de demander une attribution judiciaire ou de stipuler un pacte commissaire, contrairement à ce que l'on admet aujourd'hui en matière immobilière. En outre, il ne dit rien sur l'un des problèmes essentiels du *shipping*, à savoir le financement et ses mécanismes de garantie et se refuse à repenser la question du temps de travail à bord.

Toutefois, même si ce texte est un ensemble de mesures plutôt qu'une véritable loi, on doit lui reconnaître le mérite d'avoir engagé une amorce du statut des drones maritimes. Le nouvel article L. 5111-1-1 du code des transports prévoit "qu'un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée" - ce qui est donc la définition d'un drone maritime -, "commandé à partir d'un navire battant pavillon français" - ce qui renvoie à certains drones et exclut les drones commandés à partir de la terre -, doit porter des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire". Les drones maritimes, du moins certains d'entre eux, sont ainsi identifiés et accèdent à la vie juridique maritime. Le texte ajoute, dans un article L. 5121-3 modifié, que les dommages causés par un tel engin "sont réputés être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire si l'engin a été embarqué sur le navire ou remorqué par celui-ci". La disposition est heureuse, car elle fait bénéficier les exploitants des drones maritimes préalablement définis de la limitation de responsabilité des armateurs dans les conditions prévues par la LLMC (ndlr : *the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*). C'est sans doute l'un des apports essentiels de la loi nouvelle sur le plan du droit maritime, étant précisé que le texte a pris le soin de ne pas soumettre les drones maritimes au dispositif très contraignant sur la sécurité des navires et la prévention de la pollution, la loi indiquant que les articles L. 5421-1 et s. ne leur sont pas applicables. Il faudra naturellement aller plus loin et envisager la situation des différents types de drones maritimes, tout en essayant de répondre à la question de savoir si l'on peut concevoir un navire sans équipage, ce qui est certainement déterminant dans la délimitation du périmètre du droit maritime commercial. Dans le prolongement, une réflexion sur le régime des contrats relatifs à de tels engins s'impose. Les rapports entre les constructeurs et les exploitants de drones maritimes soulèvent des questions importantes de responsabilité. Il en va de même des relations entre ces exploitants et les armateurs de navires traditionnels, ou encore de celles qui sont appelées à se nouer entre lesdits exploitants et leurs clients. C'est un tout pan juridique de l'économie bleue qui s'ouvre devant nous et qui doit être considéré avec la plus grande attention et le plus vif intérêt.

