

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Christian Scapel</b> .....	7
<b>Travaux et publications</b> .....	11
<b>Sommaire</b> .....	21
<b>Préface</b>	
par Pierre BONASSIES.....	23
<b>La bouteille voyageuse</b>	
par Jacques AUDIER.....	27
I.    La bouteille, quid ? .....	28
A.    Définition.....	29
B.    Les types spécifiques de bouteille .....	30
C.    Les prescriptions locales.....	32
II.   Le voyage de la bouteille .....	34
A.    Les entrepositaires agréés.....	34
B.    Les CRD .....	36
III.  La bouteille du voyageur .....	39
A.    La bouteille du voyageur dans la Communauté européenne.....	39
B.    La bouteille du voyageur en provenance des pays tiers.....	40
<b>Positivisme juridique et positivisme scientifique dans la pensée d’Ibn Rushd Averroès (1126-1198)</b>	
par Othman BEN FADHEL.....	43
I.    Le positivisme scientifique comme fondement de l’Averroïsme juridique .....	49
A.    Les convictions d’Averroès quant à la création du monde et son éternité.....	50
B.    Les convictions d’Averroès quant à la causalité et l’interventionnisme divin .....	50
C.    Les convictions d’Averroès quant à la résurrection des corps ..	53
II.   Le positivisme juridique Averroïste au secours du positivisme scientifique.....	56
Liste bibliographique .....	63

**Arbitrage maritime et Règles de Rotterdam**

par Francesco BERLINGIERI .....	67
Introduction.....	67
I. Les règles applicables suivant les caractéristiques du contrat.....	67
A. Convention d'arbitrage dans les contrats de transport de ligne régulière.....	68
B. Convention d'arbitrage dans les contrats de volume : rapports entre les parties contractantes.....	68
C. Convention d'arbitrage dans les contrats de volume : rapports entre le transporteur et les tiers.....	69
D. Convention d'arbitrage faisant partie d'un contrat de transport autre que de ligne régulière.....	70
II. Les conséquences de la référence à une institution arbitrale pour la conduite de l'arbitrage.....	71
A. London Maritime Arbitrators Association.....	71
B. Chambre Arbitrale Maritime de Paris .....	72
C. Society of Maritime Arbitrators de New York .....	72
D. Maritime Arbitration Commission de la Chambre de Commerce et Industrie de Moscou.....	72
E. Maritime Arbitration Commission de Pékin.....	73
F. Chambre de Commerce Internationale.....	73
G. Chambre Arbitrale Nationale et Internationale de Milan.....	74
III. Les modalités d'application des règles du chapitre 15.....	74
IV. Problèmes qui peuvent se poser si le chapitre 15 est en vigueur seulement dans quelques États.....	75
V. Est-il opportun pour un État de faire la déclaration de l'art. 78 ? .....	76

**Le navire, bien meuble à coloration immobilière ?**

par Jean-Louis BERGEL.....	77
I. Comparaison conceptuelle du navire et des autres biens.....	78
A. Le navire, meuble corporel individualisé .....	79
B. Les droits portant sur le navire.....	80
II. Comparaison opérationnelle du navire et de l'immeuble.....	82
A. Contrats de construction navale et de construction immobilière.....	82
B. Contrat de vente de navire et contrat de vente d'immeuble.....	84
Conclusion .....	85

**La responsabilité des chargeurs entre eux**

par Cyril BLOCH.....	87
I. L'opportunité de l'alignement du régime de responsabilité sur le contrat de transport.....	92
II. Les modalités de l'alignement du régime de responsabilité sur le contrat de transport.....	97

**Statut et contrat dans le droit maritime**

par Pierre BONASSIES.....	105
I. Statut et contrat quant aux personnes du droit maritime. ....	105
A. Navire statut et contrat.....	106
B. Armateur, statut et contrat.....	106
C. Capitaine et pilote.....	107
D. L'assistant.....	107
E. L'entrepreneur de manutention .....	108
F. Les consignataires et autres mandataires du droit maritime ....	108
II. Statut et contrat dans les contrats du droit maritime.....	109
A. Le contrat de transport de marchandises.....	109
B. Les contrats d'affrètement .....	110
C. Le contrat de remorquage .....	111
D. Le contrat d'assurance .....	112

***Imperium est* : l'œuvre de la jurisprudence dans la définition  
des fors de compétence en matière de transport aérien international  
ou l'impérativité réaffirmée**

par Jean-Baptiste CHARLES.....	113
I. Formation endogène : une précision progressive des critères de compétence.....	113
II. Formation exogène : des affirmations successives de l'exclusivité des fors de compétence en matière d'action intentée à l'encontre du transporteur aérien .....	115

**Le marin entre le navire, le port et sa résidence***Les rattachements du travail maritime international*

par Patrick CHAUMETTE.....	119
Approche classique : le pavillon, loi commune du bord.....	119
Loi du pavillon, loi du port et loi du contrat .....	121
Quelle compétence juridictionnelle ? .....	125
Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 .....	126
Quelle loi applicable ?.....	128
La différenciation de traitement à bord : les registres bis. ....	129
Second registre espagnol.....	133
Le navire, meuble sous juridiction : ni territorialité et ni extra-territorialité.....	135
Convention de Rome du 19 juin 1980 et Règlement n° 593/2008/CE du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (dit Rome I).....	136
Le contentieux du travail du yachting.....	138
Les plates-formes d'exploitation gazières et pétrolières.....	141

### **Les paysages des espaces côtiers et marins : évocation des actions menées par le Conseil de l'Europe**

par Maguelonne DEJEANT-PONS.....	145
I. La Convention européenne du paysage.....	146
II. Le « Modèle de loi sur la gestion durable des zones côtières » et le « Code de conduite européen des zones côtières » .....	149
A. Le modèle de loi sur la gestion durable des zones côtières .....	149
B. Le Code de conduite européen des zones côtières .....	154
Conclusions.....	159
Références bibliographiques.....	161

### **La diversification des actions contre le transporteur maritime de marchandises : unité ou pluralité de régime ?**

par Philippe DELEBECQUE .....	167
-------------------------------	-----

### **Les Incoterms du Groupe « C », un vilain petit canard ?**

par Bernard A. M. DREYER.....	179
-------------------------------	-----

### **Droit maritime marocain : des Règles de Hambourg aux Règles de Rotterdam ?**

par Mustapha EL KHAYAT .....	187
I. Analyse des règles de Hambourg.....	187
A. Le Principe de responsabilité des Règles de Hambourg .....	187
B. Les deux cas exceptés des Règles de Hambourg.....	190
C. Le retard.....	192
D. Le transport en pontée et le transport des animaux vivants....	193
1. Le transport en pontée.....	193
2. Le transport des animaux vivants .....	194
E. L'étendue de la responsabilité du transporteur : période de responsabilité et limitation .....	194
F. L'Action en responsabilité .....	198
G. Champ d'application et compétence juridictionnelle.....	199
1. Champ d'application .....	199
H. Les Règles de Hambourg et les conflits de lois .....	201
I. Les Règles de Hambourg et la compétence des tribunaux .....	201
J. L'arbitrage selon les Règles de Hambourg .....	202
II. Étude comparative du droit maritime marocain (D.C.C.M.) et des règles de Hambourg .....	204
A. Le principe de responsabilité.....	204
B. L'étendue de la responsabilité.....	205
C. Clause illicite d'exonération de responsabilité.....	205
D. Le retard.....	206
E. Transport en pontée.....	206
F. L'arrêt forcé du voyage, le cas où le transporteur maritime ne peut pas décharger les marchandises dans le port convenu et la fausse déclaration du chargeur .....	206

1.	L'arrêt forcé du voyage, le cas où le transporteur maritime ne peut pas décharger les marchandises dans le port convenu.....	206
2.	Fausse déclaration du chargeur .....	207
G.	La limitation de responsabilité.....	207
H.	Le régime de l'action en responsabilité .....	208
I.	Clauses attributives de compétence.....	209
J.	Les avaries communes en droit maritime marocain et dans les Règles de Hambourg .....	209
K.	Quelques éléments de comparaison entre d'autres dispositions des Règles de Hambourg et du D.C.C.M.....	210
III	Analyse comparative des Règles de Rotterdam (« RR ») à la lumière des Règles de Hambourg (« RH ») .....	211
A.	Champ d'application : .....	211
B.	Sources de fondement et principes de responsabilité du transporteur : .....	212
C.	Causes d'exonération de responsabilité (les cas exceptés) .....	212
D.	Les limitations de responsabilités du transporteur.....	213
E.	Délai pour agir contre le transporteur.....	214
F.	Obligations et responsabilité du chargeur .....	215
G.	La liberté contractuelle : possibilités de dérogation .....	215
H.	Ambigüités ou incompatibilités des RR avec les autres conventions internationales relatives aux autres modes de transport .....	216
I.	Le Maroc a-t-elle intérêt à adhérer aux RR ?.....	216
<b>La dématérialisation du connaissance maritime : utopie ou réalité du XXI<sup>e</sup> siècle ?</b>		
par Laurent FEDI.....		
I.	De la théorie de la dématérialisation du connaissance... ..	220
A.	Le cadre juridique international.....	220
1.	Le cadre général relatif au commerce électronique .....	221
2.	Le cadre spécifique du contrat de transport maritime international.....	223
B.	Les moyens techniques et leurs implications .....	224
1.	La dématérialisation du connaissance.....	225
2.	Les risques inhérents à la dématérialisation .....	226
II.	... à la pratique du connaissance électronique.....	227
A.	Une phase de transition.....	227
1.	La dématérialisation de la conclusion du contrat de transport maritime.....	227
2.	La lettre de transport maritime électronique .....	228
B.	Les systèmes de connaissance électronique en vigueur .....	229
1.	Les systèmes Bolero, ESS et INT <sup>T</sup> TRA .....	230
2.	Les difficultés d'universalisation des systèmes « eB/L » .....	231
Conclusion .....		232

## Voyages aériens : les nouveaux droits des passagers

*Vision européenne*

par Loïc GRARD.....	235
I. Le passager face aux dysfonctionnements du transport aérien : la création de droits compensateurs.....	237
A. Les incidents de transport : l'énoncé des droits.....	237
1. Retard et annulation.....	237
2. Tirer les conséquences d'une faillite.....	239
B. Les garanties des droits des passagers.....	240
1. Les procédures.....	241
a. Les plaintes des passagers.....	241
b. Les sanctions.....	241
2. La jurisprudence.....	242
3. Emergent des lacunes réglementaires.....	244
a. Tirer les conséquences de la jurisprudence.....	245
b. Comblar les incomplétudes.....	245
c. Faire en sorte que les transporteurs et les pouvoirs publics jouent le jeu.....	246
II. Le passager face au fonctionnement du transport aérien : la reconnaissance de droits fondamentaux.....	247
A. Le droit à la transparence.....	247
1. Transparence dans l'achat de la prestation.....	247
2. Transparence sur les conditions de la prestation.....	249
B. Le droit à l'égalité.....	250
1. La question des discriminations tarifaires.....	250
2. Les personnes handicapées et à mobilité réduite.....	250
C. Le droit à la protection de la vie privée.....	252
1. Le recueil d'informations personnelles : le système PNR.....	252
2. Le cas des scanners corporels.....	254

## Le code maritime chinois : un système ouvert face aux normes mondiales

par Jing HE.....	257
I. Le contenu du Code maritime chinois.....	258
II. Les caractéristiques du Code maritime chinois.....	261
A. L'inspiration par diverses normes internationales.....	261
1. La prise en considération des conventions internationales.....	261
2. L'introduction des coutumes internationales ou des usages courants.....	263
B. La place prépondérante des intérêts nationaux chinois.....	264
1. La protection des intérêts nationaux érigée au rang de principe.....	264
2. La définition de régimes correspondant aux nécessités nationales chinoises.....	265

C. L'application harmonieuse des règles impératives et des règles supplétives .....	266
Conclusion .....	267

### **Moribonde, la faute nautique ?**

par Alexis LEMARIÉ.....	269
I. La jurisprudence relative à la faute nautique depuis 2010.....	270
II. ... n'est pas celle d'une notion à l'agonie .....	273

### **Qu'est ce qu'un navire ?**

par Stéphane MIRIBEL.....	279
I. La notion de navire dans la jurisprudence.....	280
A. Un bâtiment, quelle que soit sa dimension, effectuant une navigation maritime et apte à affronter les périls de la mer.....	280
B. Les engins légers de plaisance à voile ou à moteur peuvent-ils être qualifiés de navire ? .....	281
II. Doit-on et peut-on définir précisément ce qu'est un navire ?.....	283
A. Doit-on définir précisément ce qu'est un navire ? .....	283
B. Peut-on définir précisément ce qu'est un navire ?.....	286
Conclusion .....	287

### **Aspects juridiques et déontologiques de la prévention des abordages en mer**

*Commentaire de la Règle 2 issue de la Convention COLREG 1972*

par Martin NDENDÉ .....	289
Introduction.....	289
Enoncé des dispositions de la Règle 2 : « Responsabilité » .....	290
<i>Cogito...</i> .....	290
I. L'obligation d'appliquer le RIPAM avec professionnalisme .....	292
A. Le professionnalisme implique l'interdiction de toutes sortes de négligences .....	293
1. Que faut-il tout d'abord entendre par « négligence quelconque » ? .....	293
2. Que prévoient concrètement le RIPAM et la jurisprudence ?.....	293
B. Le professionnalisme impose l'application des Règles du RIPAM avec les précautions et l'expérience requises .....	294
1. Le respect permanent de toutes les précautions de sécurité dictées par le RIPAM.....	294
2. L'exigence d'une expérience professionnelle suffisante ..	295
II. L'obligation de se conformer au RIPAM avec pragmatisme .....	296
A. Le pragmatisme impose de tenir compte de tous les dangers, risques et circonstances particulières de la navigation en mer. 296	
1. Que prévoit le RIPAM ici en écho à la Règle 2 ? .....	296
2. Quelles sont les tendances de la jurisprudence	

en ce domaine ?.....	297
B. Le pragmatisme autorise la possibilité de s'écarter des Règles techniques du RIPAM pour éviter un danger immédiat .....	297
1. C'est une règle dérogatoire et donc d'application exceptionnelle.....	298
2. Quelques illustrations jurisprudentielles pour le confirmer.....	298
<b>La dynamique des documents dans le contrat de transport maritime</b> par Françoise ODIER.....	301
<b>Le destinataire et le connaissement de transport maritime</b> par Christophe PAULIN .....	307
I. Le droit d'action du titulaire du connaissement .....	308
II. Le connaissement et le droit du destinataire.....	310
III. L'adhésion du destinataire au contrat de transport.....	314
<b>De la personnalité du vaisseau spatial</b> <i>Petit essai de science-fiction juridique</i> par Emmanuel PUTMAN .....	317
<b>Les ports maritimes et l'exercice des libertés</b> par Robert REZENTHEL.....	323
I. La détermination des libertés et prise en compte de l'ordonnancement juridique.....	324
II. Les contraintes imposées aux libertés .....	328
III. Les perspectives de libéralisation.....	334
Conclusion .....	339
<b>« Gares et connexions » : révolution conservatrice et modernité</b> par Claude STEINMETZ .....	341
I. « Gares et Connexions » : une ouverture inachevée limitée par le conservatisme de la SNCF.....	343
A. Genèse de « Gares et Connexions », cinquième branche de la SNCF .....	343
B. Une organisation sévèrement critiquée par l'Autorité de la Concurrence.....	345
II. Les solutions apportées par le décret du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs : le temps de la modernité ?.....	348
A. Deux catégories de redevances pour améliorer la transparence financière.....	348
B. La gouvernance, une question en suspens.....	350



### **Pratique et théorie : certitudes et incertitudes de la clause FIO du connaissance émis en exécution d'une charte-partie**

par Yves TASSEL.....	355
I. Pratique de la clause FIO.....	357
A. Clause FIO et Règles de La Haye-Visby.....	357
B. Clause FIO et Règles de Rotterdam.....	359
C. Clause FIO et Chambre arbitrale maritime de Paris.....	361
II. Théorie de la clause FIO.....	362
A. Certitudes.....	362
B. Incertitudes.....	363

### **L'entrée en vigueur du code des transports et le régime juridique et contentieux en cas de dommage corporel subi par un passager maritime**

par Hervé TASSY et Laurence HENRY .....	367
I. Un régime juridique spécial et exclusif, fondé sur l'obligation de moyen et la faute prouvée.....	368
A. Une lex specialis exclusive.....	368
B. L'obligation de moyens et la faute prouvée du transporteur maritime de passagers .....	369
II. Les conséquences contentieuses de ce régime juridique spécial.....	371
A. En matière de référé.....	371
1. Une jurisprudence peu uniforme en matière de désignation d'expert.....	371
2. Des provisions qui ne sont accordées qu'en cas d'absence de « contestations sérieuses » sur l'existence d'une faute du transporteur maritime.....	372
B. Au fond, l'obligation de moyen et le partage de responsabilité .....	373
En conclusion.....	374

### **La logistique et le droit : un mariage de raison**

par Marie TILCHE.....	375
Introduction : Le géant transport et le paon logistique .....	375
I. Le droit démuni ?.....	377
A. Les réponses légales .....	378
1. Une large panoplie.....	378
2. Adéquation aux attentes et pratiques.....	379
B. Les hésitations jurisprudentielles .....	380
1. Utile théorie de l'accessoire.....	380
2. Volatile volonté des parties .....	381
3. La tentation du louage d'ouvrage .....	382
4. Le dépôt, « port de refuge ». .....	382
II. Vers un contrat très spécial ?.....	383
A. Les tentatives des professionnels .....	383

1.	Timides conditions de vente .....	383
2.	Les guides et leurs limites .....	384
3.	La longue marche du contrat type .....	384
a.	Le pourquoi .....	384
b.	Tentative avortée .....	385
c.	L'avènement .....	386
B.	L'effet « Pygmalion » : peut-on créer un contrat <i>sui generis</i> ? ....	387
1.	Le stade contractuel.....	387
a.	Opportunité de l'exercice .....	387
α.	Les clauses de base.....	388
β.	Limites et correctifs (clauses « sous contrôle » ou à bannir).....	390
2.	Oser le contrat type ? .....	391
	Conclusion : réalistes et utopistes.....	392

### **Le transport des marchandises sous température dirigée**

par Raymond VIDIL.....	393	
I.	Le conteneur frigorifique, facteur du développement des échanges internationaux de marchandises périssables. ....	393
A.	L'Australie, un fort potentiel export.....	393
B.	Marfret, Small global carrier .....	394
II.	Le transport de marchandise sous température dirigée : un domaine d'expertise .....	394
A.	Une organisation rigoureuse du transport sous température dirigée .....	394
B.	Une technologie innovante .....	395
III.	La présomption de responsabilité du transporteur maritime : une application stricte dans le transport des marchandises sous température dirigée .....	395
A.	Inopposabilité de l'expertise non-contradictoire .....	396
B.	La prescription .....	396
C.	L'absence de consigne de température de la part du chargeur.....	396
D.	Maintien par le transporteur de la température prééglée par le chargeur.....	396
E.	L'absence de preuve du préjudice causé .....	397
<b>Table des matières</b> .....	399	