

# A la Une : *Doctrine*

1 – TRANSPORT MARITIME – ALLEMAGNE – RÉFORME DU DROIT MARITIME

## Aperçu de la réforme du transport maritime en Allemagne

Par **Dr Ana Kumpan**  
Membre correspondant de l'IDIT en Allemagne

Le régime actuel régissant le secteur maritime en Allemagne date de 1861. C'est la seule partie du Code de commerce (HGB) qui n'ait pas été modernisée en 1900. Les interventions dans la loi maritime sans une révision complète l'ont rendu non seulement compliqué à suivre, mais aussi peu lisible. C'est pourquoi un groupe d'experts a été chargé d'une refonte avec pour mission de proposer une loi dont la systématique est claire et conséquente. D'une part, la proposition aligne la loi maritime sur la loi des transports généraux (HGB, Livre IV) de 1998. D'autre part, elle simplifie la législation existante en abrogeant certaines dispositions, voir certains "institutes"<sup>1</sup>.

La proposition du Groupe d'expert contient 126 articles à la place des 300 articles actuellement en vigueur. Les règles sont majoritairement de nature supplétive. La structure de la nouvelle loi est articulée soigneusement. C'est pourquoi le Groupe est d'avis qu'elle pourrait être utilisée comme un exemple pour autres Etats de la tradition continentale.

### I – Les travaux de révision et le contenu de la proposition de loi

#### a) Le groupe d'experts

Auprès du ministère fédéral de la justice (Bundesministerium der Justiz), pendant le mandat de Mme Brigitte ZIPRIES, le 5 juillet 2004 est constituée le groupe d'experts (Sachverständigengruppe), dont la tâche principale était d'examiner l'état des lieux dans le domaine du droit des transports maritimes et, le cas échéant, de proposer la nouvelle loi. Ce groupe d'experts est formé de 9 membres, représentant les différentes parties concernées : les avocats, les juges, les représentants des compagnies de navigation, les représentants des assurances, soit tous les experts du droit maritime. Le 27 août 2009 le groupe présente son rapport final, voir sa proposition de nouvelle loi. Le public prend connaissance de l'existence de cette proposition en automne 2009. La discussion sur la proposition est alors ouverte jusqu'à la fin janvier 2010. La proposition officielle du ministère fédérale de la justice est toujours pendante.

#### b) Les principaux changements

D'après le rapport final du groupe d'experts la loi actuelle nécessite une rationalisation générale. Certaines règles sont exorbitantes et rendent la matière compliquée sans justification. Cela implique l'abrogation des "institutes" dont l'existence n'est plus justifiée. C'est notamment le cas de la compagnie maritime en copropriété (Partenreederei)<sup>2</sup>. Il en est de même en ce qui concerne le rapport de mer y compris le procès-verbal de l'avarie (Verklarungsverfahren). Les règles concernant les fonctions de capitaine doivent être simplifiées. Les règles concernant l'avarie commune doivent être plus proches des Règles d'York et d'Anvers. En ce qui concerne les avaries particulières, les avaries impropres et les

---

<sup>1</sup> D'après la documentation disponible dans le TranspR 10-2009, p. 417-450 ; le rapport final du Groupe d'experts est disponible (uniquement en allemand) sur le site Internet de la Deutsche Gesellschaft für Transportrecht : <http://www.transportrecht.org/html/AbschlussberichtSeehandelsrecht.pdf> . Ma reconnaissance exprimée à Monsieur le Professeur et président du groupe d'experts, Rolf HERBER pour son aide dans la rédaction de cet article.

<sup>2</sup> Il s'agit d'une forme d'existence descendant du Moyen Age, dont la raison d'être était le régime fiscal spécial. Or, depuis 2001 il n'y a plus une seule Partenreederei constituée en Allemagne.

petites avaries, elles doivent être abrogées. Les conventions internationales doivent, comme jusqu'à maintenant, en fonction de leur sujet, soit être incorporées dans le Code de commerce (HGB), soit être appliquées directement. Le groupe considère que la nouvelle loi doit être assouplie notamment en ce qui concerne l'exonération de la responsabilité dans le cas de la faute nautique. Le plafond de la responsabilité pour les dommages aux marchandises ne doit pas être augmenté substantiellement. Il faut introduire la notion de transporteur de fait (ausführenden Verfrachters), connu dans toutes les conventions internationales depuis la convention de Guadalajara, jusqu'aux Règles de Hambourg et celles de Rotterdam. Les dispositions concernant la responsabilité, comme toutes les autres, doivent être modifiées selon le modèle des dispositions concernant le droit général des transports terrestres. En cas d'application des conditions générales d'affaires pré-formulés (AGB), il doit exister soit une possibilité d'augmenter les plafonds de responsabilité soit d'appliquer une responsabilité minimale de 17 DTS sans possibilité d'introduire une limitation de responsabilité. Une souscription (Freizeichnung) pour les dommages terrestres, c'est à dire les dommages survenus entre la prise en charge de la marchandise jusqu'au chargement dans le navire et entre le déchargement du navire jusqu'à la livraison, doit être dorénavant négociable, et ne plus être réglée par les AGB.

La responsabilité pour les dommages sur les marchandises et pour le retard retient des principes traditionnels de droit maritime tels que, par exemple, la responsabilité basée sur la faute présumée et un plafond relativement bas. Le modèle pour ces règles sont les conventions internationales dans le domaine du droit des transports maritimes, les ordres juridiques modernes et la pratique maritime<sup>3</sup>. Le Projet ne se prononce pas ni sur la signature ou la ratification des conventions internationales dans le domaine du droit maritime, ni sur les questions de droit international privé. De même, il ne contient pas de règle concernant le transport multimodal<sup>4</sup>.

### **c) Le contenu du Livre V du Code de commerce (HGB)**

La nouvelle loi maritime doit être intégrée dans un Livre V du Code de commerce (HGB). Vu la nature essentiellement internationale des transports maritimes, il est évident que le même régime doit être applicable pour les transports internes et les transports internationaux. C'est la solution retenue par le groupe d'experts. Le groupe a ainsi analysé les conventions internationales susceptibles d'influencer la révision, et notamment : les standards internationaux des Règles d'York et d'Anvers, la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Londres 1996), la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (Bruxelles, 1952), la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC de 1969), et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage (Bruxelles, 1952). Toutefois, la majorité des règles internationales, exception faite de celles relatives au droit des transports au sens strict, ont été laissées en dehors de la loi proposée.

A la différence de la loi actuelle, les nouvelles règles sont présentées d'une manière claire et systématique. La nouvelle loi comportera 8 titres :

- Le premier titre (art. 476 – 480) concerne le personnel maritime et explique qui sont : la compagnie maritime (Reeder), l'armateur (Ausrüster), l'équipage (Schiffsbesatzung), le capitaine (Kapitän). Il porte aussi sur la responsabilité de la compagnie maritime vis à vis de l'équipage et du pilote (Lotse) ;
- Le deuxième titre, constitue le cœur de la nouvelle loi. Ce titre règle les contrats de transport (art. 481 – 533). La nouvelle loi envisage les contrats de transport de marchandises de même que les contrats de transport de passagers sous tous leurs aspects (contrats, documents, et responsabilité) ;
- Le troisième titre concerne les contrats de location de navires (art. 534 – 551). A la différence de la majorité des ordres juridiques, la proposition du groupe envisage des règles concernant l'affrètement à temps (Zeitcharter) ;
- Le quatrième titre est consacré aux abordages des navires, au sauvetage et à l'avarie commune (art. 552 – 578). La proposition concentre et rationalise les règles sur le sujet dans un seul titre ce qui représente une solution innovante par rapport à celle qui existe actuellement. Faute d'une convention des parties au contrat, les règles concernant les abordages s'appliquent. Cependant, dans la pratique, ce sont, dans la plupart des cas les Règles d'York et d'Anvers qui sont appliquées ;
- Le cinquième titre porte sur les privilèges (art. 579 – 587). Les privilèges sont, par essence, réglés d'après le modèle de la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux

---

<sup>3</sup> Le groupe d'experts a analysé les réglementations notamment des Pays-Bas, des Etats Scandinaves et la nouvelle convention de l'ONU, dite "Règles de Rotterdam".

<sup>4</sup> Le transport multimodal est réglé par l'art. 452 du HGB, voire par les conventions internationales. Les dispositions du HGB ne s'appliquent pas aux transports maritimes. Voir : HERBER R, *Reform des Seehandelsrechts – Anlass zur Überprüfung auch des Multimodalfrachtrechts*, TranspR, 3-2010, p. 85-88.

privilèges et hypothèques maritimes du 27 mai 1967. En se référant à la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, l'affrèteur à temps doit obtenir un droit de créance de même rang que celui conféré à l'hypothèque maritime ;

- Le sixième titre porte entièrement sur la prescription (art. 588 – 593). Cette fois-ci, toutes les règles concernant la prescription sont concentrées dans un seul titre. Les mêmes délais s'appliquent pour les dommages extra-contractuels, quand ceux-ci surviennent en corrélation avec des dommages contractuels. Les délais d'action ne sont pas modifiés. Ils sont ; soit d'un an, soit de deux ans ;

- Le septième titre concerne la limitation de la responsabilité générale (art. 594 – 600). Le groupe s'est prononcé pour la solution qui existe déjà dans la loi actuelle (art. 486 – 487), laquelle se base sur la Convention de Londres de 1976 modifiée par le protocole de 1996. Les différences sont d'une nature purement rédactionnelle ;

- Le huitième et dernier titre concerne les procédures de notification au capitaine (art. 601) et les plaintes pour les collisions des navires (art. 601 – 602).

## **II – Les contrats dans la proposition de la loi**

La proposition prévoit les contrats de transport maritime (deuxième titre) et les contrats d'affrètement (troisième titre). Le contrat de transport maritime doit s'aligner sur les dispositions du Livre IV du Code de commerce (HGB), où se trouvent déjà les dispositions générales concernant le contrat de transport. La proposition introduit la notion de transporteur de fait (ausführender Verfrachter) (art. 520), déjà connue dans certaines conventions internationales. Elle distingue le transport des marchandises et le transport des voyageurs.

### **a) Le transport de marchandises**

Le premier chapitre du deuxième titre règle le transport des marchandises. Contrairement à la réglementation actuelle, la proposition fait la différence entre le contrat de transport maritime (Stückgutvertrag) et le contrat de fret (Reisefrachtvertrag). Le contrat de transport maritime est le contrat typique de transport maritime et ceci étant, il occupe la place centrale dans la nouvelle loi. Le premier titre contient les dispositions générales (art. 481 – 497), les règles concernant les documents (art. 498 – 509) et les règles concernant la responsabilité pour la perte ou l'endommagement de la marchandise et le retard (art. 510 – 531).

#### **1) Le contrat de transport**

L'article 481 définit le contrat de transport. La définition s'aligne sur celle de l'article 407 du Code de commerce (HGB) pour le contrat de transport terrestre. Le transporteur s'engage à transporter, moyennant une rémunération, les marchandises par voie maritime et à les livrer au destinataire déterminé dans un lieu précisé. C'est au transporteur maritime qu'incombe le chargement des marchandises.

Les documents du contrat de transport sont le connaissement et la lettre de voiture maritime (art. 498 – 509). La révision des règles concernant les connaissements a alignée la terminologie et la systématique de la loi maritime à celles des titres. Les indications du connaissement sont formulées d'après le modèle de l'article 408 du Code de commerce (HGB). La protection du porteur de bonne foi du connaissement de première main s'étend au connaissement intransmissible. Le connaissement électronique est reconnu pour la première fois (art. 500). Le fait que la lettre de voiture maritime soit de plus en plus présente dans la pratique, a eu pour conséquence qu'elle est expressément visée par la loi (art. 509). La Lettre de voiture maritime est rédigée par le transporteur.

Le transporteur est responsable des dommages à la marchandise (perte, endommagement) et du dépassement de délai (art. 510). Si le délai n'a pas été convenu expressément dans le contrat, le transporteur reste responsable dès que le transport dépasse le délai raisonnable. Cette formulation est semblable à celle concernant le contrat de transport dans les autres modes (art. 423 HGB).

La responsabilité pour "l'endommagement" reste réglé, comme jusqu'à présent, sur la base des principes issus des conventions internationales de 1924 (Les Règles de la Haye), et des Règles de Visby dans leur version de 1968 et 1979, introduites dans le Code de commerce (HGB). La responsabilité reste limitée. La faute du transporteur est présumée. Comme dans les Règles de Hambourg et dans les Règles de Rotterdam, le transporteur répond du dépassement de délai. La responsabilité englobe la partie terrestre du transport, c'est à dire le transport avant le chargement et après le déchargement du navire. La nouveauté est que la proposition abroge l'exonération du transporteur pour la faute nautique de l'équipage et pour l'incendie. Le groupe est d'avis que cela s'oppose gravement au développement de la technique moderne et que l'exonération n'est donc plus justifiée. Comme dans les Règles de Rotterdam, la responsabilité est augmentée et est dorénavant limitée à 875 DTS par colis, ou 2 à 3 DTS par kg (art. 515). La responsabilité pour retard ne peut dépasser le triple du prix du transport, comme c'est d'ailleurs le cas dans les autres modes (art. 431§ 3 HGB). A la différence de la loi actuelle, la proposition prévoit

qu'une modification de la responsabilité par consentement mutuel est possible, y compris dans le cas des conditions générales d'affaires pré-formulées (AGB), mais uniquement sous condition d'acceptation d'une responsabilité de 17 DTS (art. 523)<sup>5</sup>.

## **2) Le contrat de fret**

Le deuxième titre règle le contrat de fret (art. 524 – 531). Vu que le contrat de fret est un contrat type dans la pratique, le groupe est d'avis que le Code de commerce (HGB) doit prévoir seulement les bases concernant ce contrat type. En ce qui concerne le reste, il renvoie au contrat de transport maritime. C'est exactement ce qui a été fait.

### **b) Le transport de passagers**

Le deuxième sous-titre du deuxième titre concerne le transport des passagers. Etant donné que cette question sera dorénavant réglée, dans l'Union européenne, par le Règlement 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, le groupe est d'avis qu'il faut suivre les lignes proposées par ce Règlement et son annexe I, lesquels reprennent les dispositions de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et son Protocole de 2002.

### **c) L'affrètement à temps**

Le contrat d'affrètement tient une place spéciale dans le commerce et pourtant, jusqu'à maintenant, il n'a pas bénéficié de base légale. L'introduction du contrat d'affrètement à temps dans la partie de la proposition concernant les contrats de location de navire est une grande innovation. Vu que ce contrat ne peut pas être considéré comme un contrat de transport, il est justifié qu'il se trouve dans le titre concernant la location de navire.

L'affrètement coque nue (Bareboat-Charter) et l'affrètement à temps (Zeitcharter) sont les formes spéciales du contrat de mise à disposition d'un navire. Pour l'affrètement coque nue, doivent être adoptées seulement quelques règles, étant donnée que les règles §§ 535 et suivants du Code civil (BGB) s'appliquent à défaut d'une réglementation spécifique. La loi règle les obligations essentielles des parties au contrat, c'est à dire les obligations du loueur vis-à-vis du locataire, conférant l'utilisation d'un navire spécifié sans équipage et sans équipement pour un temps limité. Elle règle aussi l'obligation du locataire concernant le paiement du loyer. Faute de convention contraire, le prix d'affrètement est à payer d'avance deux fois par mois. Pour le reste s'appliquent les règles concernant la remise matérielle et le retour du navire, les obligations du loueur et ses droits à l'égard des tiers.

L'affrètement à temps est, dans la pratique, presque toujours conclu sur la base d'un contrat-type, complété par des dispositions conventionnelles. C'est pourquoi le Projet règle seulement les obligations principales et essentielles des parties au contrat, leur responsabilité pour le dommage, le droit de gage, les droits des créanciers du navire, le droit de rétention des parties au contrat, le droit à la résiliation et, finalement les droits d'acquéreur du navire (art. 537 – 551)<sup>6</sup>.

Les prévisions disent que si la proposition du groupe d'experts devient proposition de loi du ministère fédéral de la justice en automne 2010, la loi pourrait être adoptée d'ici la fin de l'année prochaine. Si tel est le cas, le droit des transports allemand sera entièrement modernisé.

\* \* \*

---

<sup>5</sup> Voir: FRANTZIOCH Fritz, *Vorschläge der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts zur Haftung für Güterschäden*, TranspR, 1-2010, p. 8-15.

<sup>6</sup> Pour une présentation détaillée du contrat d'affrètement à temps, voir : RABE Dieter, *Der Zeitchartervertrag nach dem Entwurf der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, TranspR Heft 1-2010, p. 1-8.