



HAL
open science

Un an de droit des transports

Natalia Gaucher-Mbodji

► **To cite this version:**

| Natalia Gaucher-Mbodji. Un an de droit des transports. Bulletin d'Aix, 2019. hal-02376750

HAL Id: hal-02376750

<https://hal.science/hal-02376750>

Submitted on 22 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Un an de droit des transports

Natalia Gaucher-Mbodji
Doctorante chargée d'enseignements
Centre de Droit Économique
Centre de Droit Maritime et des Transports
natalia.gaucher@gmail.com

1- En matière de droit des transports, l'année 2018 a été honorée d'une actualité marquante : la première reconnaissance par la Cour de cassation de la faute inexcusable d'un transporteur¹, jusque-là volontiers parodiée de « *faute introuvable* » par la doctrine en raison de ses lourds critères de mise en œuvre. La faute inexcusable est en effet la faute délibérée impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable, ce qui est le cas, reconnaît la Cour de cassation à la suite de la juridiction d'appel, lorsque le transporteur se fait voler la marchandise alors qu'il a été parfaitement informé de sa valeur et qu'il a reçu des instructions spécifiques quant aux précautions à prendre pour en assurer la sécurité, précautions délibérément non respectées. Ajoutant à cela que le chauffeur connaît l'aire de stationnement qu'il a l'habitude de fréquenter, les juges constatent que le risque de vol a été couru témérairement.

2- Ce bel arrêt de cassation s'ajoute aux nombreux arrêts rendus au fond, dont ceux, particulièrement, de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, qui nourrissent une jurisprudence déjà riche, notamment en matière maritime. Aux côtés de précisions sur la nature et le régime applicable au contrat de déménagement, un arrêt intéressant rappelle les conséquences de la règle selon laquelle la qualité de commissionnaire de transport ne se présume pas. Matière éminemment internationale, le transport maritime de marchandises côtoie le droit international privé dans deux arrêts précisant le droit applicable d'une part au contrat de transport maritime sous connaissance, d'autre part à la commission internationale de transport. S'ensuivent des précisions intéressantes sur l'opposabilité aux tiers de clauses compromissaires, dans un contexte marqué par la réforme récente de l'article 2061 du Code civil. Avant un arrêt précisant les liens entre la navigation de plaisance et le droit de consommation, le lecteur pourra constater que le régime de droit commun de la saisie conservatoire s'applique volontiers à la saisie de navires, bien que cette dernière bénéficie aussi d'un régime spécial.

1- CONTRAT DE DÉMÉNAGEMENT

1^{ère} espèce : CA Aix-en-Provence, 8^e ch., 9 nov. 2017, n° 14/21519 ; *JurisData* n° 2017-026828 ; *JCP G* n° 7, 12 févr. 2018, p. 315, obs. N. Gaucher.

2^e espèce : CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 7 juin 2018, n° 15/18301 ; *JurisData* n° 2018-010029.

3- En matière de déménagement, les juges d'appel d'Aix-en-Provence ont apporté une pierre au sensible édifice du contrat de déménagement, dont le régime est partagé entre celui du contrat de transport et celui du contrat d'entreprise. Proposant une solution inédite, les juges aixois ont en effet qualifié ce contrat de « *sui generis* », dans un arrêt notable (**CA Aix, ch. 8, 9 nov. 2017**).

En l'espèce le déménageur s'est engagé à déplacer le mobilier d'un client de la Corse vers la Guadeloupe. Le client recherche la responsabilité du professionnel pour avoir laissé sur place un volume important de vêtements. Cette action peut-elle se voir opposer la prescription du régime

¹ Cass. com. 21 nov. 2018, à paraître, n° 17-17.468 ; Xavier Delpech, *Dalloz Actualités*, 4 décembre 2018 ; Philippe Delebecque, « Une parfaite application de la faute inexcusable », *AJ Contrat* 2019, p. 44.

du contrat de transport, laquelle enserme les actions pour avaries, pertes ou retards dans l'année suivant la remise de la marchandise au destinataire² ?

Une première étape de la réponse est donnée par la qualification du contrat de déménagement, qui « doit s'analyser comme un contrat *sui generis*, distinct du contrat de transport comme du louage d'ouvrage [...], comme se caractérisant [par] une opération globale composée de deux prestations indispensables : la manutention et le transport ». Ensuite, la seconde étape du raisonnement est classique en matière de contrats « mixtes » : il s'agit pour les juges de rechercher laquelle, entre le transport et la manutention, est la prestation caractéristique du contrat, laquelle détermine le régime applicable à l'ensemble. En l'espèce, la longue distance du trajet, la faible capacité volumique du conteneur, et la volonté des parties de confier au client l'emballage et le déballage des objets, démontrent que la prestation de manutention est accessoire à celle de transport. Partant, l'action relève du régime de la responsabilité des transporteurs et notamment de sa prescription annale, laquelle est ici défavorable au client.

À notre sens inédit, cet arrêt se distingue par sa démarche osée de qualification du contrat de déménagement comme *sui generis*. En effet, les juridictions ont été habituées à la qualification de contrat d'entreprise, imposée après de nombreuses divergences³, jusqu'à ce que le législateur demande l'application du régime du contrat de transport lorsque la prestation réalisée en relève⁴. L'arrêt observé ici se distingue moins par sa démarche de détermination du régime applicable, dont la méthode est connue en matière de contrats spéciaux.

4- Relativement à l'application du régime du contrat de transport, la Cour d'appel a rappelé dans cette même période l'application du délai de forclusion de dix jours au lieu de trois lorsque le contrat relève du Code de la consommation⁵ (CA Aix, 2^e ch., 7 juin 2018). En l'espèce clairement énoncé dans les conditions générales du contrat, ce délai est opposable au consommateur et entraîne l'irrecevabilité des demandes fondées sur des réclamations émises après le délai dix jours calendaires suivant la livraison. Aujourd'hui corrigée, une incertitude sur le calcul de ce délai de dix jours a été critiquée à l'occasion de la refonte du Code de la consommation, laquelle a supprimé le caractère « calendaire » de ce délai⁶. Le législateur a pris acte de cette solution non conforme à l'esprit de la règle et générant une forte insécurité juridique, en rétablissant la référence à un délai de « dix jours calendaires révolus à compter de la réception des objets transportés »⁷. Rétablir cette utile précision, c'est aussi dédire les rédacteurs du nouveau Code de la consommation, qui ont volontairement supprimé toute référence à des jours calendaires...

2- COMMISSION DE TRANSPORT

Espèce analysée : CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 24 mai 2018, n° 15/21119, *JurisData* n° 2018-009268

5- L'arrêt rendu le 24 mai 2018 rappelle que la qualité de commissionnaire de transport ne se présume pas.

En l'espèce, une société française a réalisé pour le compte de l'expéditeur diverses prestations de manutention et de logistique, pour un transport de marchandises du Sénégal vers la France. Un retard de plusieurs heures dans le positionnement des conteneurs a empêché que l'ensemble de la marchandise soit expédié sur le même navire, générant un surcoût facturé par le prestataire à

² C. com., art. L. 133-6.

³ Cass. com., 1^{er} avril 2003, n° 01-03.109, *Bull. civ. IV*, n° 52 ; *JurisData* 2003-018503.

⁴ L. n° 2009-1503, 8 déc. 2009 ; C. com., art. L. 133-9.

⁵ C. consom., ancien art. L. 121-95.

⁶ C. consom., art. L. 224-63.

⁷ C. consom., art. L. 224-63 révisé par a L. n°2017-203 du 21 février 2017, *JORF* n°0045 du 22 février 2017, en vigueur le 23 février 2017.

l'expéditeur. Ce dernier cherche à engager la responsabilité de son prestataire sur le fondement du régime de la commission de transport, très favorable puisque fondé sur une responsabilité de plein droit⁸. Sa demande est rejetée, en ce que la qualité de commissionnaire de transport, qui ne se présume pas, n'est pas établie en l'espèce. Les juges d'appel énoncent d'abord que « *le commissionnaire de transport est mandaté pour organiser librement le transport de la marchandise qu'il fait exécuter par les moyens de son choix notamment pour l'identité du transporteur, et en concluant les divers contrats nécessaires en son propre nom et pour le compte de son mandant* ». Ces caractères du contrat de commission de transport ne sont pas réunis en l'espèce. En effet, le chargeur a lui-même donné les ordres relatifs au positionnement des conteneurs et le nom du prestataire n'est pas mentionné dans le connaissement. De même, le retard d'embarquement a été notifié par le chargeur à une société tierce. Ainsi, le prestataire n'est intervenu à aucune de ces étapes, et sa qualité de commissionnaire ne saurait résulter des seules opérations relatives au fret et au dédouanement.

Cette solution met en lumière la condition de maîtrise de l'organisation du transport, condition première de l'existence d'un contrat de commission de transport. Comme le relève le Professeur Bonassies, il est parfois difficile en pratique de distinguer le commissionnaire de transport d'un simple transitaire, lequel n'assume pas la responsabilité de l'organisation du transport de bout en bout⁹. En l'absence de clauses claires, les circonstances d'espèce doivent permettre d'établir que le prestataire a librement organisé le transport de bout en bout, en son nom et sous sa responsabilité¹⁰.

Si dans l'affaire analysée, les juges n'ont pas qualifié le contrat litigieux, dans une affaire comparable, le prestataire a été reconnu par les mêmes juges comme un transitaire, « *mandataire qui a mission pour le compte du chargeur de conclure le ou les contrats de transport nécessaires au transport de la marchandise à délivrer, [qui ne répond] que de ses fautes personnelles dont la preuve doit être rapportée* »¹¹.

3- DROIT APPLICABLE AU CONTRAT INTERNATIONAL

3.1- Droit applicable au contrat de transport maritime sous connaissement

Espèce analysée : CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 18 janv. 2018, n° 17/10578 ; *JurisData* n° 2018-001624.

6- Dès lors qu'il est international, le contrat de transport maritime laisse la place à la loi d'autonomie, règle selon laquelle les parties sont libres de déterminer la loi applicable à leur contrat. Cet arrêt en montre les difficultés d'application concernant les multiples versions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, applicable aux connaissements maritimes¹².

Un hélicoptère transporté par mer de Madagascar au terminal de Fos-sur-Mer est livré complètement écrasé. Le transporteur maritime a déjà été poursuivi devant les juridictions de Madagascar et condamné à réparer le préjudice, plusieurs recours devant la juridiction suprême étant pendants et suspensifs d'exécution. Parallèlement, le transporteur a assigné le propriétaire et l'expéditeur de la marchandise devant le tribunal de commerce de Salon-de-Provence, lequel a d'une part appliqué la Convention de Bruxelles dans sa version modifiée par le protocole de 1968, et d'autre part, condamné le transporteur maritime à réparer le dommage, en lui ôtant le bénéfice de sa limitation de responsabilité, considérant qu'il avait commis une faute dolosive. Ce

⁸ C. com., art. L. 132-4 et suivants.

⁹ Pierre Bonassies – C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 3^e éd., LGDJ, 2016, pp. 532-533.

¹⁰ Cass. com., 19 févr. 1985, n° 83-14.279, *Bull. civ. IV*, n° 81.

¹¹ CA Aix-en-Provence, 4 mai 2017, n° 14/11379.

¹² Conv. 25 août 1924 de Bruxelles pour l'unification de certaines règles relatives au connaissement, et ses deux versions modifiées, respectivement par le protocole du 23 févr. 1968 et par le protocole du 21 déc. 1979.

jugement s'est fondé essentiellement sur un rapport d'expertise selon lequel l'hélicoptère transporté a été écrasé par un conteneur lors d'un transbordement.

L'infirmité de ce jugement par les juges d'appel aixois est intéressante à plusieurs égards. Sur l'annulation du rapport d'expertise pour manquement au principe du contradictoire, d'abord ; sur la version de la Convention de Bruxelles applicable au contrat, ensuite ; et sur l'engagement de la responsabilité du transporteur, enfin. Seuls les deux derniers points seront développés ici.

Quant à la version de la Convention de Bruxelles applicable au connaissement maritime, c'est non plus la version de 1968, mais la version originelle de 1924 qui est appliquée, au terme d'un passage par le droit anglais, loi d'autonomie. En effet, les juges relèvent que les parties ont convenu d'une autre clause selon laquelle le contrat serait régi par le droit anglais. S'appuyant sur la consultation rendue par une avocate spécialiste du droit anglais, ils retiennent que ce droit rend applicable en l'espèce la Convention de Bruxelles dans sa version originelle, « *parce qu'elle est incorporée dans le connaissement avant la Convention amendée* ». À cet égard (mais sans plus de précision), la consultante s'est peut-être fondée sur une autre clause du connaissement selon laquelle s'applique la version originale de la Convention de Bruxelles sauf clause spéciale en faveur d'une version amendée, amendement non effectué ici. Si en principe une telle analyse apparaît respectueuse de la liberté des parties quant au choix de la loi applicable au contrat international, elle en révèle la difficulté d'application concrète. Les deux clauses susmentionnées, l'une faisant référence à la Convention de 1924 originale, et l'autre, au droit anglais, engendrent une ambiguïté génératrice d'insécurité juridique.

L'intérêt de cette solution se retrouve en outre dans l'infirmité de la condamnation du transporteur à réparer l'entier préjudice. Au contraire des premiers juges, à hauteur d'appel, les juges appliquent la présomption de livraison conforme passé un délai de forclusion de trois jours pendant lequel le destinataire doit émettre ses réserves¹³. Ces réserves n'ayant pas été faites en l'espèce, le transporteur maritime bénéficie de la présomption de livraison conforme. Par conséquent, la simple livraison d'une marchandise avariée ne suffit pas à engager sa responsabilité. Une telle solution, radicale pour l'ayant-droit, est un cas d'école illustrant parfaitement l'équilibre sévère du régime de responsabilité des transporteurs : responsabilité de plein droit pour tout dommage intervenu pendant le transport, ce régime de faveur pour l'ayant-droit à la marchandise est tempéré par les délais stricts dans lesquels est enserré l'exercice de son action.

3.2- Droit applicable au contrat de commission internationale de transport

Espèce analysée : CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 14 juin 2018, n° 15/17927 ; *JurisData* n° 2018-011591

7- De même qu'en matière de transport maritime, le contrat international de commission de transport impose le respect de la volonté des parties exprimée quant à la loi applicable au contrat. C'est ce que rappelle cet autre arrêt notable.

En l'espèce, un vendeur de matériel informatique confie à un commissionnaire, au terme d'une « *lettre de voiture internationale* », l'organisation de l'expédition de marchandises informatiques à un client. Plusieurs manquants sont relevés à la livraison au destinataire. L'assureur de ce dernier engage une action en responsabilité contre le commissionnaire, lequel appelle en garantie le transporteur maritime. Si les juges de première instance ont fait application du droit français, la cour d'appel relève la volonté du commissionnaire de se soumettre à la Convention « *CMR* » du 19 mai 1956¹⁴. En effet, celui-ci a signé un document intitulé « *lettre de voiture internationale CMR* » pour la totalité du trajet. Partant, le préjudice résultant des colis manquants est réparé sur le

¹³ Conv. 25 août 1924 de Bruxelles, art. 3.6.

¹⁴ Conv. 19 mai 1956 de Bruxelles *relative au contrat de transport de marchandises par route*.

fondement de l'article 23-3 de ladite convention qui limite la réparation par le transporteur à 8,33 DTS par kilogramme du poids brut manquant.

Application de l'autonomie de la volonté, cette solution a une portée limitée : en effet, la Convention « *CMR* » est d'ordre public pour les contrats internationaux de transport de marchandise par route¹⁵ ; si en l'espèce, le contrat litigieux était un contrat de commission de transport et donc non soumis à ce régime d'ordre public, on comprend qu'il en est autrement des contrats internationaux de transport routier de marchandises. Le caractère d'ordre public de la Convention « *CMR* » à l'égard de ces contrats a été rappelé récemment, par une décision reconnaissant nulle la clause qui exonère le transporteur routier international de toute responsabilité pour retard¹⁶.

4- CLAUSE COMPROMISSOIRE ET TIERS

Clause compromissoire par référence : CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 1^{er} mars 2018, n° 15/01540 ; *JurisData* n° 2018-007278 ;

Clause compromissoire et tiers au contrat de construction navale : CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 déc. 2018, n° 18/16173 ; *JurisData* n° 2018-022554.

8- Sujet toujours d'actualité, la « *clause compromissoire par référence* », clause incluse dans un contrat mentionné par un autre contrat, n'est pas nécessairement opposable à la partie non signataire du contrat contenant la clause, ce qui est confirmé par la première espèce analysée.

Dans cette affaire (**CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 1^{er} mars 2018**), par une charte-partie à temps, une société met son navire armé à disposition d'un affréteur aux fins d'exploitation commerciale. En l'espèce, cette charte-partie comporte une clause d'arbitrage. L'affréteur désormais exploitant du navire s'est engagé à transporter plusieurs centaines de tonnes de composants pétrochimiques pour un client, d'Espagne vers la France ; le connaissement relatif à ce transport fait référence à une charte-partie comprenant une clause compromissoire.

À destination, le déchargement est effectué par un transitaire et le Grand port maritime de Marseille, au moyen de bras branchés à des tuyaux ; or il est rapidement constaté que ces tuyaux ont été inversés, générant la contamination de 20 tonnes de marchandise. Le destinataire saisit le tribunal de commerce de Marseille d'une action en responsabilité contre le propriétaire du navire, son commandant en qualité de représentant du propriétaire et de l'affréteur, le transitaire, et le Grand port maritime de Marseille.

Sera traitée ici seulement l'exception d'incompétence tirée de la référence à la charte-partie contenant une clause compromissoire ; outre cette question, l'arrêt analysé rejette l'exception d'incompétence de l'ordre judiciaire soulevée par le Grand port maritime de Marseille, au motif que le déchargement de la marchandise est un acte de commerce entre toutes personnes¹⁷ ; est aussi abordée la qualification du contrat passé entre le destinataire de la marchandise et un manutentionnaire chargé de la stocker dans des bacs : puisque l'obligation principale de ce dernier est en l'espèce une obligation de dépôt, le jugement est réformé en ce qu'il avait retenu la qualification de contrat de louage, et non de contrat de dépôt.

Quant à la première de ces questions, qui nous occupe : les parties au connaissement sont-elles liées par la clause compromissoire de la charte-partie mentionnée dans le connaissement ? En l'espèce, le transporteur (et affréteur) et le propriétaire tentent d'opposer la clause compromissoire de leur charte-partie au destinataire, seulement partie à un contrat de transport avec le premier.

¹⁵ Cass. com. 25 mai 1993, *Bull. civ. IV*, n° 212 ; D. 1993. IR. 162 – Cass. com. 30 juin 2009, *Bull. civ. IV*, n° 91, n° 08-15.026 ; *Dalloz actualisé*, 15 juill. 2009, obs. X. Delpech.

¹⁶ Cass. com. 9 mai 2018 n° 17-13.030, à paraître, *Sté Metracom c/ Sté DHL*.

¹⁷ C. com., art. L. 721-3.

Confirmant le jugement, la cour d'appel rejette cette argumentation : d'une part, le connaissance n'indique pas la date de la charte partie à laquelle il se réfère ; d'autre part, et plus essentiellement, l'opposabilité de la clause compromissoire au destinataire de la marchandise doit être démontrée, puisque ce dernier est tiers à la charte-partie.

Ce faisant, la cour exige la preuve du consentement expresse du destinataire à la clause compromissoire. Une telle décision jure quelque peu avec un courant jurisprudentiel marqué, lequel répond à la question posée en appliquant l'effet négatif du principe de compétence-compétence : le juge étatique admettra l'exception d'incompétence seulement si la clause d'arbitrage relevée n'est pas *manifestement nulle* ou *manifestement inapplicable*¹⁸, raisonnement justement initié, pour les connaissances de charte-partie, par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence¹⁹. Selon cette jurisprudence, itérative mais contestée²⁰, les juridictions saisies recherchent des éléments probants selon lesquels le tiers contractant a valablement eu connaissance de la clause compromissoire du contrat mentionné, bien qu'il ne l'ait pas signée. Ainsi récemment, la Cour d'appel de Paris a décliné sa compétence au profit d'un tribunal arbitral spécialisé, compétent en vertu d'une clause systématiquement portée à la connaissance du tiers, étant précisé que ce tiers est un professionnel du secteur depuis plus de 30 ans, donc un professionnel initié qui ne peut ignorer les usages de son secteur²¹.

Depuis la loi Justice 21²², l'appréciation par les juges étatiques du consentement du tiers à l'arbitrage pourrait être faite directement, suivant la nouvelle rédaction de l'article 2061 du Code civil, qui précise désormais que « *la clause compromissoire doit avoir été acceptée par la partie à laquelle on l'oppose, à moins que celle-ci n'ait succédé aux droits et obligations de la partie qui l'a initialement acceptée* ». On peut remarquer que l'arrêt analysé ici s'inscrit dans la veine de cet article. De même, dans un autre arrêt notable, les juges aixois ont rejeté l'exception d'incompétence de la juridiction étatique saisie par un client du distributeur de yachts qui lui opposait la clause compromissoire de son propre contrat avec un constructeur naval. Tiers au contrat, le client n'a en l'espèce pas pu avoir connaissance de la clause, le contrat en question étant confidentiel (**CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 déc. 2018**).

5- SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRES

Application du régime interne de droit commun

Espèce analysée : CA Aix, 2^e ch., 8 févr. 2018, n° 17/20055 ; *JurisData* n° 2018-002094

9- L'arrêt rendu le 8 février 2018 illustre l'application des conditions de la saisie conservatoire de droit commun²³ à la demande de saisie conservatoire d'un navire. En l'espèce, la société d'économie mixte du port de Fréjus a formé une requête à titre de saisie d'un navire battant pavillon britannique, s'estimant créancière du propriétaire au titre de redevances portuaires impayées. Les juges d'appel rejettent la demande de mainlevée de la saisie accordée. D'une part, ils relèvent que la nature prétendument administrative de la créance n'a pas d'incidence sur la compétence du tribunal de commerce. D'autre part, ils retiennent que les conditions de la saisie conservatoire de droit commun, à savoir 1) *l'existence d'une créance fondée en son principe* et 2) *la menace de recouvrement de cette créance*, sont bien réunies. La première condition existant dans le régime spécial de la saisie conservatoire, et largement appréciée en matière de saisie conservatoire des

¹⁸ CPC, art. 1448 (arbitrage interne) et art. 1506 (arbitrage international).

¹⁹ Arrêt d'appel rendu dans l'affaire *Lindos*, CA Aix-en-Provence, 11 oct. 2002, confirmé par Cass. civ. 1^{ère}, 22 novembre 2005, n° 03-10.087, *Bull. civ. I*, 2005, n° 420, p. 351.

²⁰ Pierre Bonassies – C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, pp. 904 s.

²¹ CA Paris, 11 déc. 2018, n° 18/17723.

²² L. n° 2016-1547, 18 nov. 2016, art. 11.

²³ CPC exéc., art. L. 511-1.

navires²⁴, il faut noter la caractérisation par les juges de la seconde condition, propre au droit commun. En l'espèce, la menace de recouvrement se vérifie en ce que le navire a tenté d'appareiller lors de la saisie, obligeant l'huissier à entraver les hélices. De tels éléments manifestent clairement la condition de menace de recouvrement de la créance.

Au contraire, une telle condition n'est pas exigée dans le régime de droit interne spécial de la saisie de navires²⁵, ni dans la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 régissant la saisie internationale des navires, qui devrait s'imposer lorsque le créancier est étranger²⁶.

6- NAVIGATION DE PLAISANCE

Espèce analysée : CA Aix-en-Provence, 1ère ch. A, 13 juin 2018, n° RG 16/20753, *JurisData* n° 2018-015527, *JCP G* n° 40, 1^{er} oct. 2018, p. 1764, obs. N. Gaucher.

10- C'est l'impossibilité de profiter d'une sortie en mer à bord d'un navire de plaisance loué qui a donné l'occasion de confronter la location de plaisance au droit de la consommation. Dans l'affaire jugée le 13 juin 2018, est en jeu l'opposabilité de la clause par laquelle le loueur du navire de plaisance n'est pas tenu de rembourser le prix en cas de privation de jouissance du navire consécutive à des avaries entraînant son immobilisation. En cours d'exécution du contrat, le locataire, un vacancier, découvre que le génois est impossible à dérouler, et doit rentrer au port sans pouvoir profiter du navire. Le loueur argue de la qualification de contrat d'affrètement maritime, donc de contrat commercial, ce qui justifie l'opposabilité de la clause.

Cette argumentation a été rejetée en première instance, ce que confirment les juges d'appel, retenant que le contrat de location de navire de plaisance est un contrat de consommation. Partant, la clause litigieuse est présumée abusive de manière irréfragable²⁷. Cette qualification est justifiée d'une part en ce que les caractéristiques du contrat d'affrètement, contrat commercial de longue durée, se prêtent mal aux conditions de la location de plaisance²⁸ ; d'autre part, en ce que l'application du régime des contrats de consommation est admise en la matière²⁹.

Malgré ces précisions, le contrat de location de navire de plaisance souffre de l'absence de qualification et de régime précis.

²⁴ Pierre Bonassies – C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, p. 486.

²⁵ C. transports, art. L. 5114-22 : « Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire. » Avant le Code, le décret du 27 octobre 1967 prévoyait déjà cette condition unique à la saisie conservatoire de navires (D. n° 67-967, 27 oct. 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer, art. 29). V. aussi Cass. 18 nov. 1986, *DMF* 1987.696.

²⁶ Pierre Bonassies – C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, p. 485.

²⁷ C. consom., art. L. 212-1, al. 1 et R. 212-1.

²⁸ En ce sens, v. P. Bonassies – C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, n° 865.

²⁹ R. Rézenthel, « La plaisance et le droit de la consommation », *DMF* 2004, p. 654.