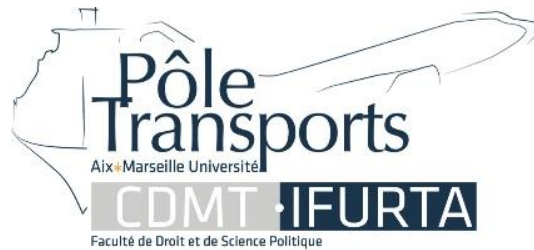


UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



---

## LES OBLIGATIONS DES PARTIES AU CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

présenté par

Rafael BLANCO

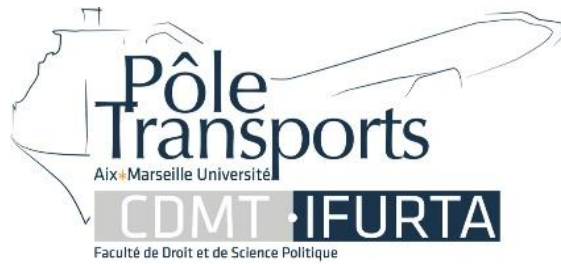
Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

*Année universitaire 2015-2016*



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



---

## LES OBLIGATIONS DES PARTIES AU CONTRAT DE CONSTRUCTION NAVALE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

présenté par

Rafael BLANCO

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

*Année universitaire 2015-2016*

*« La faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions contenues dans ce mémoire qui doivent être considérées comme propres à leur auteur ».*

## REMERCIEMENTS

---

Tout d'abord ma reconnaissance s'adresse à Maître Christian SCAPEL et Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES, ainsi qu'à toute l'équipe pédagogique du Centre de Droit Maritime et des Transports pour les enseignements de qualité dispensés cette année.

Je tiens aussi à remercier particulièrement le département juridique du groupe BOURBON, de m'accueillir parmi eux et de m'avoir donné les moyens d'appréhender ce sujet.

Plus spécialement, je remercie Madame Beinan XUE-BACQUET, directrice du pôle *Financement & Flotte*, et Monsieur Laurent LEONARD, juriste *Financement & Flotte*, pour leurs précieux conseils tout au long de l'élaboration de ce mémoire.

Mes remerciements vont également à mes amis pour leurs conseils et leur soutien.

# SOMMAIRE

---

## **PARTIE I : LES OBLIGATIONS DU CHANTIER NAVAL**

### **Chapitre 1 : Obligation de délivrance**

Section 1 : L'étendue et les aménagements de l'obligation de délivrance

Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de délivrance

### **Chapitre 2 : Obligation de garantie**

Section 1 : L'étendue et les aménagements de la garantie des vices cachés

Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de garantie

## **PARTIE II : LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR**

### **Chapitre 1 : Obligation de paiement du prix**

Section 1 : Le paiement du prix contractuel

Section 2 : Le financement du navire, une obligation préalable au contrat de construction

### **Chapitre 2 : Obligation de prendre livraison du navire**

Section 1 : L'étendue de l'obligation de prendre livraison du navire

Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de prendre livraison et les sanctions du non retirement

## LISTE DES ABREVIATIONS

---

| <b>Abréviations et syntaxe</b> | <b>Libellé</b>   |
|--------------------------------|--|
| <b>aff.</b>                    | Affaire  |
| <b>arb.</b>                    | Arbitrale  |
| <b>Art.</b>                    | Article  |
| <b>Ass. plén.</b>              | Assemblée plénière de la Cour de cassation                       |
| <b>Bull. civ.</b>              | Bulletin des arrêts des chambres civiles de la Cour de cassation |
| <b>c.</b>                      | Contre   |
| <b>C. civ.</b>                 | Code civil   |
| <b>CA</b>                      | Cour d'appel   |
| <b>Civ. 1re</b>                | Première chambre civile de la Cour de cassation                  |
| <b>Com.</b>                    | Chambre commerciale  |
| <b>comm.</b>                   | Commentaire  |
| <b>concl.</b>                  | Conclusions  |
| <b>D.</b>                      | Recueil Dalloz   |
| <b>Déc.</b>                    | Décision   |
| <b>DMF</b>                     | Droit Maritime Français  |
| <b>ed.</b>                     | Édition  |
| <b>Fasc.</b>                   | Fascicule  |
| <b>JORF</b>                    | Journal officiel de la République Française                      |
| <b>L.</b>                      | Loi  |
| <b>p.</b>                      | Page   |
| <b>préc.</b>                   | Précité  |
| <b>Req.</b>                    | Requête  |
| <b>s.</b>                      | Suivants   |
| <b>Sent.</b>                   | Sentence   |
| <b>v.</b>                      | Versus   |
| <b>V.</b>                      | Voir   |

## INTRODUCTION

---

*« La construction est un mode originaire de la propriété puisque, des meubles épars et sans individualité plaques de tôles, cornières, pièces de bois, rivets... elle va faire naître une chose différente de tous les éléments qui la composent, un navire qui aura son individualité marquée par un statut qui lui sera propre. On peut en dire autant d'un bateau de rivière, d'un aéronef, d'une automobile [...], mais l'extrême originalité du navire rend cette observation plus remarquable pour eux et elle est plus ancienne »<sup>1</sup>.*

Le doyen Rodière met en lumière ici l'une des spécificités de la construction navale, à savoir, le fait qu'elle soit un mode originaire d'acquisition de la propriété du navire. On parle d'acquisition originaire quand le droit de propriété naît directement sur la tête de son titulaire. Le chantier, partie au contrat de construction, a un droit de propriété nouveau sur le navire en construction, il n'est l'ayant cause de personne. C'est en effet ce critère qui distingue la construction de la vente par exemple, autre mode d'acquisition de la propriété, dans lequel elle est seulement transférée du vendeur à l'acquéreur.

**Définitions.** — Le contrat de construction navale, comme son nom l'indique, envisage la construction du navire. Longtemps, aucune définition précise de celui-ci n'existait, laissant à la doctrine le soin de dégager les critères de qualification du navire. Pour autant aujourd'hui, une définition légale du terme existe et l'article L. 5000-2 du Code des Transports définit comme navire « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* ». Cette définition ne dit rien de l'autonomie de conduite comme élément de la définition du navire, pourtant celle-ci n'en reste pas moins essentielle et « *on peut penser que l'aptitude à affronter les risques de la mer, inscrite en filigrane dans la notion d'engin construit et équipé pour la navigation maritime, inclut l'autonomie de conduite* »<sup>2</sup>. C'est donc à ces éléments qu'il faudra se référer pour savoir si l'objet à

---

<sup>1</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime : Le navire*, Dalloz, 1978, n°66, p.83.

<sup>2</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 152 bis.



construire peut être qualifié de navire et donc faire l'objet d'un contrat de construction navale. La construction, quant à elle, est définie comme « *l'action de construire quelque chose* »<sup>3</sup>. Or, construire ce n'est autre que « *réaliser quelque chose, en assembler les diverses parties* »<sup>4</sup>. On parle de construction navale lorsqu'il y a réalisation d'un navire, celle-ci intervenant au fur et à mesure de l'assemblage des différentes parties qui le constituent. Finalement la construction navale est l'opération qui va donner naissance à un navire. Ainsi, il ne sera pas question ici de la réparation navale qui, bien qu'elle présente des similitudes avec la construction navale, ne soulève pas forcément les mêmes questions.

**Histoire de la construction navale.** — Depuis toujours, l'Homme utilise des navires, que ce soit pour se déplacer, transporter des marchandises ou faire la guerre. Pendant longtemps, ces navires n'ont presque pas évolué se limitant à utiliser la force du vent. Il a fallu attendre le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle avec l'apparition de la machine à vapeur et de la construction mécanique pour que la construction navale se transforme en une véritable industrie. Si celle-ci répond essentiellement à la demande de navires de commerce et de pêche, elle s'exerce également pour le compte des marines militaires nationales ou étrangères ou pour celui des plaisanciers à travers la construction des yachts par exemple. Même si ce secteur est intrinsèquement lié à la conjoncture économique, il se caractérise malgré tout par « *une tendance expansionniste due en particulier à l'augmentation continue de la population, à l'élévation de son niveau de vie ou encore au développement du phénomène de mondialisation* »<sup>5</sup>. Plus récemment, la construction navale a du s'adapter aux nouvelles demandes des armateurs. Dans le monde de l'offshore par exemple, que ce soit pour exploiter des hydrocarbures ou des énergies marines renouvelables, les opérateurs ont eu besoin de nouveaux navires plus spécialisés et intégrant toujours plus de nouvelles technologies.

**Economie. Histoire du secteur.** — Après avoir connu une grande période de prospérité des années cinquante à soixante-dix avec la croissance du commerce maritime international des Trente Glorieuses, une crise historique a marqué le secteur

---

<sup>3</sup>« *Construction* », dans Dictionnaire Larousse en ligne, [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/construction/18504].

<sup>4</sup>« *Construire* », dans Dictionnaire Larousse en ligne [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/construire/18507].

<sup>5</sup> B. Fedorovsky, « *Navires - Construction navale* », Encyclopædia Universalis, [http://www.universalis.fr/encyclopedie/navires-construction-navale/].

de la construction navale, c'est le premier choc pétrolier de 1973. Le secteur a été frappé de plein fouet et les répercussions n'ont pas tardé à se faire ressentir. Alors qu'avant cette crise, en décembre 1973, le carnet de commande mondial des chantiers s'élevait à 130 millions de tonneaux de jauge, celui-ci en 1985 n'était déjà plus que de 10 millions<sup>6</sup>. Cette baisse spectaculaire de l'activité des chantiers s'explique par la crise économique mondiale de 1973 et par la hausse du cours du pétrole, mais aussi par l'apparition de nouveaux pays constructeurs, réduisant toujours les coûts de construction et s'imposant rapidement comme de sérieux concurrents. Si les effets de ce premier choc pétrolier se sont généralement fait ressentir jusqu'en 1978, le secteur de la construction navale a mis du temps à s'en remettre et en 1999 le carnet de commande mondial ne s'élevait toujours qu'à 37 millions de tonneaux de jauge.

La crise de 2008 a bien entendu elle aussi touché le secteur et comme l'explique très justement Paul Tourret, « *la crise signifie d'abord l'arrêt total des commandes nouvelles (-95% de baisse en mai 2009, -78% en Chine) mais les livraisons continuent et les chantiers refusent que les armateurs ne prennent pas livraison de leurs commandes (partiellement payées). Les armateurs déjà propriétaires d'une flotte faiblement employée prennent livraison de nouveaux navires, accentuent la surcapacité et prolongent la dépression actuelle. La capacité de "digestion" du phénomène est la grande inconnue de l'industrie maritime, car elle dépend de la demande (reprise ou pas) et de l'offre (livraison, désarmement, démantèlement)* »<sup>7</sup>. Finalement il semble que les effets d'une crise sur la construction navale, s'ils sont immédiats, avec le refus des armateurs de prendre livraison des navires commandés, se font ressentir plus longtemps puisque les nouvelles commandes nécessitent une stabilité économique du côté des armateurs et que celles-ci, quoi qu'il arrive, ne seront honorées que plusieurs mois ou années plus tard. De manière générale le secteur n'a pas retrouvé, à ce jour, ses sommets d'autrefois.

**Actualité du secteur. Année 2015.** — Plus récemment, face à une baisse de la croissance mondiale qui est passée de 3.4% en 2014 à 3.1%<sup>8</sup> en 2015, le secteur de la construction navale n'a eu d'autre choix que de s'adapter à une nouvelle demande.

---

<sup>6</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 209.

<sup>7</sup> P. Tourret, « *Etat des lieux de la construction navale internationale* », Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes – Saint Nazaire, note de Synthèse N° 118, Octobre 2009.

<sup>8</sup> BRS – 2016 Annual Review, p. 7.

L'année 2015 s'est avérée être une année difficile pour la construction navale. Alors que les commandes de nouveaux navires ont encore chuté de 20% par rapport à 2014, elles restent malgré tout supérieures aux niveaux atteints durant la crise de 2009-2012. Après trois années de baisse continue, les livraisons des chantiers ont cependant augmenté de 7% cette année, cela s'expliquant par un pic de nouveaux contrats de construction en 2013, aujourd'hui arrivés à termes. On notera cependant qu'*a contrario* de cette tendance baissière, les commandes de porte-conteneurs et de pétroliers ont atteint de nouveaux sommets faisant de 2015 la meilleure année pour les porte-conteneurs avec 255 nouvelles commandes et la quatrième pour les pétroliers sur les quinze dernières années<sup>9</sup>. Malgré cette baisse des commandes, le secteur de la construction navale reste un secteur stratégique de l'économie française d'abord, mais surtout européenne et mondiale.

**Etat du secteur en France et en Europe.** — L'industrie de la construction navale représente près de 30 000<sup>10</sup> emplois en France, 40 000<sup>11</sup> si on y inclut la réparation navale. La France se situe au 6<sup>ème</sup> rang mondial et au 2<sup>e</sup> rang européen du marché global civil et militaire. C'est donc un secteur clé de l'économie française mais aussi européenne.

L'ampleur et l'importance économique de la construction navale en Europe ont été, justement, mises en valeur par la Commission de Bruxelles qui a déclaré que « *[l]a construction navale revêt une importance stratégique à de nombreux égards. Elle développe des technologies avancées qui offrent des retombées considérables à d'autres secteurs. Elle fournit des moyens de transport essentiels pour le commerce international ; elle fournit des navires de pointe aux marines modernes, ce qui constitue un élément clé pour des opérations militaires efficaces. C'est pourquoi la plupart des pays du monde considèrent la construction navale comme un secteur industriel particulièrement sensible, qui continue de recevoir un soutien politique* ». L'industrie de la construction navale au niveau européen est importante d'une perspective économique mais aussi sociale. On compte près de 150 chantiers navals en Europe dont 40 qui construisent des navires de commerce conséquents et aptes aux voyages internationaux. Les chantiers européens emploient quelques 120 000

---

<sup>9</sup> BRS – 2016 Annual Review, p. 11.

<sup>10</sup> Rapport de l'INSEE, « *Panorama de l'industrie française* » - édition 2009 - juin 2009.

<sup>11</sup> Chiffre du Cluster Maritime Français.

personnes. L'Europe, si elle n'est pas le leader mondial de la construction navale en terme de tonnages construits, possède tout de même près de 2%<sup>12</sup> du marché mondial avec un carnet de commandes en 2015 de 229 navires et près de 6% de ce marché mondial si on y inclut les équipements marins, systèmes de propulsions, moteurs, électronique, etc... pour un chiffre d'affaires total en 2012 de 60 milliards d'euros<sup>13</sup>.

**Etat du secteur mondial.** — Le secteur de la construction navale doit faire face à une importante concurrence internationale. Le marché international est dominé par trois acteurs principaux. Le rapport de l'année 2014 de la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement montre que 93% des navires sont construits par la Chine, la Corée du Sud et le Japon<sup>14</sup>. Pour autant, L'Europe reste cependant leader de la construction des navires dits complexes ou spécialisés, comme peuvent l'être les navires de croisière, les ferrys ou encore les méga-yachts. Autrement dit des navires à très forte valeur ajoutée qui permettent à l'Europe, malgré un carnet de commande moins important, de rester dans la course en terme de valeur des navires construits puisqu' « en 2008 l'Europe représentait encore 27,4% des commandes en valeur des quatre grands acteurs, derrière la Corée du Sud (28,8%), devant la Chine et le Japon (21% chacun) »<sup>15</sup>.

**Les différents modes de construction.** — Pendant longtemps, le contrat de construction a évolué sans qu'aucun texte particulier ne vienne le réglementer. Il a fallu attendre le 3 janvier 1967 pour qu'une loi s'y intéresse. Uniquement soumis au droit commun et face à l'inventivité des parties, différents types de constructions se sont dégagés. Traditionnellement, deux modes de construction s'offrent à l'armateur qui souhaite faire construire un navire. Il peut d'abord acheter lui-même les matériaux nécessaires, engager lui-même des ouvriers et assumer entièrement les frais. Dans ce cas on parle de construction à l'économie. Cette méthode a longtemps été plébiscitée par de puissants armateurs qui possédaient leurs propres chantiers. Entreprises d'armement et de construction ne formaient alors qu'une seule et même entité juridique. Ce mode de construction présentait l'originalité de ne pas faire appel à un

---

<sup>12</sup> BRS – 2016 Annual Review, p. 24.

<sup>13</sup> Chiffres de la commission européenne.

<sup>14</sup> *Review of Maritime Transport*, UNCTAD/RMT/2014, United Nations Publication.

<sup>15</sup> P. Tourret, « *Etat des lieux de la construction navale internationale* », Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes – Saint Nazaire, Note de Synthèse n° 118, ISEMAR, Octobre 2009.

contrat de construction mais simplement à un ensemble de contrats d'achat et de contrats de travail.

L'armateur sinon peut faire appel à une entreprise distincte de son armement, un chantier naval, pour construire son navire. On parle alors de construction à forfait ou à l'entreprise. Dans ce cas, le chantier conserve la direction générale de l'opération dans le cadre du contrat de construction existant entre l'armateur et ce dernier. Cette distinction a longtemps révélé une importance cruciale puisque c'est du mode de construction que dépendait la qualification juridique du contrat. Elle a pourtant perdu de son intérêt de par la disparition de la construction à l'économie.

**Nature du contrat de construction navale. Contrat de vente à livrer.** — Le Code de commerce de 1807 reste muet sur la qualification juridique du contrat de construction navale, pire encore, il ne distingue même plus la construction à l'économie de la construction à l'entreprise. Cette distinction n'a plus d'intérêt et ne sera pas maintenue ici. Nous nous intéresserons, de manière plus générale, à la qualification juridique du contrat de construction navale, partant du constat que la construction à forfait, ou à l'entreprise, est aujourd'hui le droit commun en la matière, la construction à l'économie ayant disparu de nos jours. Or, cette qualification juridique revêt une importance considérable puisque c'est d'elle que découlera le régime applicable au contrat.

La première question qui se pose est de savoir si le contrat de construction navale doit s'analyser comme un contrat d'entreprise ou plutôt comme une vente à livrer. Pour distinguer le contrat de vente à livrer du contrat d'entreprise, le critère essentiel est celui de la propriété du bien en construction. Dans un contrat d'entreprise, le maître d'ouvrage est propriétaire de la chose et l'entrepreneur ne fait qu'accomplir une prestation sur la chose d'autrui<sup>16</sup>. Or, en l'espèce c'est toujours le chantier qui est propriétaire de la chose<sup>17</sup> et la qualification de contrat d'entreprise ne peut pas être retenue. S'est aussi posée la question de savoir si le contrat de construction navale pouvait être qualifié de louage d'ouvrage. Concernant la distinction entre contrat de louage d'ouvrage et contrat de vente à livrer, la Cour de cassation a eu l'occasion, il y a déjà longtemps, d'apporter une réponse claire estimant que « [l]e marché à forfait

---

<sup>16</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime : Le navire*, Dalloz, 1978, n° 71, p.88.

<sup>17</sup> Les transferts progressifs de propriété n'intervenant en principe que sur la chose déjà construite.

*pour la construction d'un navire alors que le constructeur fournit, tout à la fois son travail, son industrie et la matière, constitue non un simple louage d'ouvrage [...] mais une véritable vente à livrer »*<sup>18</sup>. Le critère de distinction est donc celui de l'indépendance et la Cour estime que le chantier naval est plus indépendant qu'un simple entrepreneur, refusant alors au contrat de construction navale la qualification de louage d'ouvrage au profit de celle de vente à livrer.

Aujourd'hui, la doctrine s'accorde majoritairement pour dire que le contrat de construction navale est une vente à livrer et c'est aussi la solution retenue par les juges<sup>19</sup>, en témoigne l'arrêt de la Cour de cassation du 9 avril 1991 dans lequel elle revient sur la qualification juridique du contrat de construction navale, précisant qu'en l'espèce, il s'agissait « *d'une véritable construction et donc d'une vente à livrer* »<sup>20</sup>.

**La nature du contrat en droit anglais. Contract for the sale of goods. —**

Les contrats de construction navale sont souvent des contrats internationaux dans lesquels on retrouve presque toujours un élément d'extranéité et bien souvent, client et chantier ne se trouvent pas dans le même pays. De ce fait, pour pallier aux difficultés et à l'imprévisibilité du droit international privé et à la méthode des conflits de lois, les parties au contrat anticipent les éventuelles difficultés et décident généralement de choisir un droit applicable à leur contrat et à tout litige qui en résulterait. Historiquement, c'est le droit anglais qui s'est imposé comme dénominateur commun aux opérations maritimes mondiales et c'est toujours le cas en matière de construction de navires puisque, souvent, les parties s'accorderont pour soumettre leur contrat au droit anglais, droit commun si l'on peut dire, en la matière.

S'il est essentiel d'analyser la nature du contrat en droit français, ce qui vient d'être fait, il semble pour autant important, pour les raisons que nous venons d'évoquer, d'étudier aussi la nature du contrat en droit anglais. Ce droit opère des distinctions similaires à celles du droit français entre les contrats relatifs à la vente ou à l'achat de biens et ceux relatifs à la fourniture d'un savoir-faire ou de matériaux. Cette distinction aura des conséquences semblables à celles du droit français : De la qualification juridique du contrat dépendra le régime applicable à ce contrat. En effet,

---

<sup>18</sup> Cass. civ., 10 juillet 1888 : DP 1889, 1, p. 107.

<sup>19</sup> A. Luquiau, « *Contrat de construction navale . - Formalités . - Nature du contrat.* », JurisClasseur, Fasc. 1060 : Navire et autres bâtiments de mer, 14 avril 2011.

<sup>20</sup> Cass. com., 9 avr. 1991, Michon c. Sigrist : JurisData n° 1991-001195 ; Bull. civ. 1991, IV, n° 126.

depuis longtemps en droit anglais, le contrat de construction est considéré comme un contrat de vente comme le rappelle Justice Diplock en déclarant : « *It seems well settled by authority that, although a shipbuilding contract is, in form, a contract for the construction of the vessel, it is in law a contract for the sale of goods* »<sup>21</sup>, ce que l'on pourrait traduire par « *il semble bien établi par les juridictions que, bien que le contrat de construction navale soit, dans sa forme, un contrat pour la construction du navire, il est en droit un contrat de vente de biens* ». En l'espèce, aucune distinction n'était faite entre contrat de vente et vente à livrer, pourtant cette distinction existait depuis 1927 et une décision des Lords<sup>22</sup> précisait déjà que le contrat de construction navale était relatif à la vente d'un bien futur plutôt qu'à la vente d'un bien existant.

Pour autant, il ne faut pas en conclure que le contrat de construction navale n'est qu'un contrat de vente comme les autres et qu'il n'est pas appréhendé dans sa spécificité par les juges anglais. En effet, les Lords sont, par la suite, venus apporter certaines précisions sur la nature de ce contrat. Dans une décision « *Hyundai* » de 1980<sup>23</sup>, les Lords ont distingué contrat de vente et contrat de construction de navire estimant que le contrat de vente, à la différence du contrat de construction, « *did not require the vendor to perform any work or incur any expense on the subjects of sales* », ce qui signifie « *n'exigeait pas du vendeur d'exécuter un travail ou de supporter des dépenses sur l'objet de la vente* ». Cette interprétation a d'ailleurs été réaffirmée dans une autre décision de 1998<sup>24</sup>.

Finalement, il ressort de la jurisprudence anglaise que « *a contract to build a ship, though a contract of sale of goods, [has] also some characteristics of a building contract* »<sup>25</sup>, c'est-à-dire qu'« *un contrat pour la construction d'un navire, bien que s'apparentant à un contrat de vente, présente aussi certaines caractéristiques d'un contrat de construction* ». Comme le précise Simon Curtis, dans son ouvrage *The Law of Shipbuilding Contracts*, l'interprétation faite par les Lords aura certes pour effet de limiter l'opposabilité au chantier de certains principes du droit anglais relatifs à la vente de biens, à savoir ceux du *Sale of Goods Act* de 1979, mais ne remettra pas en

---

<sup>21</sup> McDougall v. Aeromarine of Emsworth Ltd., [1958] 3 All E.R. 431, par Diplock J.

<sup>22</sup> Behnke v. Bede Shipping Company, Limited, [1927] 1 K.B. 649.

<sup>23</sup> Hyundai Heavy Industries Co Ltd v. Papadopoulos, [1980] 1 WLR 1129, [1980] 2 All ER 29, [1980] 2 Lloyds Rep 1.

<sup>24</sup> Stocznia Gdanska SA v. Latvian Shipping Co and Others, Times 27-Feb-1998, Gazette 16-Apr-1998, [1998] UKHL 9, [1998] 1 WLR 574, [1998] 1 All ER 883.

<sup>25</sup> Benjamin's Sale of Goods, 5th edn. At paragraph 1-041.

question, pour autant, la nature fondamentale du contrat de construction navale qui demeurera assimilé à un contrat de vente<sup>26</sup>.

Force est de constater que, malgré certains aménagements en droit anglais, la nature du contrat de construction navale est la même en droit français et en droit anglais. Ce dernier devra être assimilé, dans les deux cas, à un contrat de vente à livrer. C'est de cette qualification juridique que découlera le régime applicable à ce contrat et notamment le formaliste requis.

**Conditions de fond.** — Comme tout contrat, le contrat de construction navale est soumis aux conditions de validité imposées par l'article 1108 du Code civil selon lequel « [q]uatre conditions sont essentielles pour la validité d'une convention : Le consentement de la partie qui s'oblige ; Sa capacité de contracter ; Un objet certain qui forme la matière de l'engagement ; Une cause licite dans l'obligation ». Les conditions de fond relatives à la validité du contrat de construction sont les mêmes que pour tout autre contrat. Cependant, étant assimilé à une vente à livrer, les dispositions spécifiques relatives à la validité du contrat de vente s'imposent elles aussi au contrat de construction. Ainsi, en plus des quatre conditions énoncées par l'article 1108 du Code civil, des conditions de validité supplémentaires existent, concernant le prix d'abord et l'objet du contrat ensuite. En ce qui concerne l'objet du contrat, les articles 1126 et suivants du Code civil imposent des conditions relatives à la chose objet du contrat. Le contrat de vente doit notamment avoir pour objet une chose qui est dans le commerce, qui est déterminée ou déterminable et qui existe ou qui est future, on parlera dans ce cas de vente à livrer ou vente en l'état futur d'achèvement, ce qui est le cas du contrat de construction navale. Concernant le prix, s'imposent deux conditions cumulatives de validité du contrat, le prix doit être déterminé ou déterminable et il doit être réel et sérieux. Ces conditions, celles de droit commun mais aussi celles particulières de la vente, s'appliqueront au contrat de construction navale qui, pour être valable, sera lui aussi tenu de remplir ces conditions de fond. Mais si l'on se réfère uniquement au droit commun de la vente pour analyser les conditions de fond du contrat de construction c'est parce que les articles L. 5113-1 et suivants du Code des Transports, relatifs à la construction des navires, et avant eux la loi de 1967<sup>27</sup>, ne

---

<sup>26</sup> S. Curtis, *The Law of Shipbuilding Contracts*, Lloyd's shipping law library, 3<sup>ème</sup> édition, LLP, 2002, p. 2.

<sup>27</sup> Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.



soumettent la validité du contrat de construction navale à aucune condition de fond. En revanche une condition de forme semble être exigée.

**Conditions de forme.** — En effet, si elle ne prévoit pas de conditions de fond, la loi de 1967, transposée aux articles L. 5113-1 et suivants du Code des Transports, édicte cependant une condition de forme. L'article L. 5113-2 dispose que : « [l]a construction d'un navire pour le compte d'un client fait l'objet d'un contrat écrit. Les modifications à ce contrat sont, à peine de nullité, établies par écrit ». Ainsi l'écrit s'impose comme une condition de forme du contrat de construction, mais s'agit-il alors d'une simple condition de preuve du contrat ou d'une condition de validité ? Comme l'explique le professeur Pierre Bonassies, le législateur a très bien su dire que, concernant les modifications du contrat, l'écrit était exigé à peine de nullité. Ainsi, si le législateur avait voulu imposer la même rigueur pour la rédaction du contrat, alors il l'aurait certainement clairement dit. On considère donc que « *l'écrit n'est exigé qu'*ad probationem** »<sup>28</sup>. Pour autant, même si l'écrit n'est pas une condition de validité, rares sont les contrats de construction, pour ne pas dire inexistantes, qui ne font pas l'objet d'un écrit. Finalement, l'article L. 5113-2 en prescrivant la rédaction d'un écrit, ne fait que suivre la pratique<sup>29</sup>. Il en ressort que la discussion sur la nécessité d'un écrit *ad validatem* semble plus académique que pratique, du moins pour la rédaction du contrat initial. Il en est autrement à propos des modifications apportées au contrat.

**Les modifications apportées au contrat de construction.** — Si la rédaction par écrit du contrat de construction n'est qu'une condition de preuve du contrat, il n'en est pas de même pour les modifications apportées au contrat. L'article L. 5113-2 impose en effet l'écrit comme une condition de validité desdites modifications. Alors, en l'absence d'écrit, toute modification apportée est sans effet et aucune modification ne peut être apportée au contrat initial sans que le client et le chantier n'y consentent par écrit ou « *plus exactement si les parties ont exprimé leur accord à cette modification par écrit* »<sup>30</sup>. Pour autant, cela ne fait pas du contrat de construction navale un contrat solennel et il faut plutôt conclure de la lettre de l'article L. 5113-2 que le contrat de construction navale est un contrat consensuel comme l'estime le Doyen Rodière.

---

<sup>28</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 210.

<sup>29</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime : Le navire*, Dalloz, 1978, n°66, p.83

<sup>30</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime : Le navire*, Dalloz, 1978, n° 69, p.86.

**Déclaration préalable.** — En plus d'un écrit, une autre formalité est exigée pour la conclusion d'un contrat de construction. Cette formalité, à l'image du Code italien de la navigation (article 233), est prévue par l'article 5<sup>31</sup> du décret du 27 octobre 1967<sup>32</sup>, qui impose à toute personne qui construit pour autrui un navire de plus de 10 tonneaux de jauge une déclaration préalable à l'autorité compétente. Toute construction d'un navire d'une jauge brute dépassant 10 tonneaux devra donc faire l'objet d'une déclaration au conservateur des hypothèques dans le ressort duquel le navire est en construction<sup>33</sup>. Cette déclaration préalable a plusieurs effets, comme le précise le professeur Pierre Bonassies, elle va « *permettre à l'administration des affaires maritimes de vérifier si les conditions de sécurité de la construction sont réunies* »<sup>34</sup>, de même, il semble aussi que, comme l'a relevé le doyen Rodière, l'inscription sur les registres pour le navire en construction soit aussi subordonnée à cette déclaration, de sorte qu'en son absence, le navire n'est pas susceptible d'hypothèque<sup>35</sup>.

**Grands principes.** — Comme nous l'avons vu, le contrat de construction navale doit s'analyser comme un contrat de vente à livrer. Mais, en pratique, le principe fondateur du contrat de construction navale est celui de la liberté contractuelle et de l'aménagement des obligations dans le contrat. En l'absence de volonté contraire des parties, le contenu du contrat et surtout les obligations des parties relèvent donc du droit commun de la vente à livrer. Aux termes du droit commun de la vente, les obligations du vendeur sont au nombre de deux, délivrer le bien et le garantir, l'acheteur lui devra le payer et en prendre livraison. Mais appliquer le régime juridique de la vente à un contrat de construction, bien plus complexe qu'une simple vente, peut sembler quelque peu réducteur et rapidement devenir inadapté. Ainsi, en pratique, ces obligations, mêmes si elles sont toujours à la charge des parties, font généralement l'objet de divers aménagements. Ces aménagements s'avèrent opportuns et permettent de tenir compte des spécificités de la construction. Alors les parties vont décider d'user

---

<sup>31</sup> Article 5 : « *Quiconque construit un navire pour son propre compte ou pour le compte d'un client doit en faire déclaration à l'autorité administrative compétente* ».

<sup>32</sup> Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer

<sup>33</sup> Article 13 du décret du 27 octobre 1967 : « *L'hypothèque sur un bâtiment de mer en construction doit être précédée d'une déclaration faite conformément à l'article 5. Cette déclaration doit être faite au conservateur des hypothèques maritimes dans la circonscription duquel le navire est en construction. Elle doit mentionner les indications propres à identifier le navire en construction* ».

<sup>34</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 212.

<sup>35</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime : Le navire*, Dalloz, 1978, n°70, p. 87.

de leur liberté contractuelle et d'aménager leurs obligations dans le contrat de construction et ce aussi bien du côté du chantier naval, que du côté de l'armateur.

**Problématique. Obligations. Aménagements.** — Ainsi, le contrat de construction navale doit être analysé en un contrat de vente à livrer et c'est à ce régime juridique qu'il faudra se référer pour étudier les obligations des parties au contrat. Pour autant, ces obligations font l'objet de nombreux aménagements contractuels pour faire face à la réalité de la construction.

Aussi, s'il convient de s'interroger sur les obligations des parties au contrat de construction navale, il est tout aussi important d'étudier comment celles-ci peuvent être aménagées dans le contrat.

D'une part, le chantier naval, assimilé à un vendeur, sera tenu d'une obligation de délivrance et d'une obligation de garantie, celles-ci faisant l'objet de nombreux aménagements soit pour tenter de limiter la responsabilité du chantier, soit simplement pour adapter le contrat aux besoins des parties (**Partie I**). D'autre part, l'armateur, assimilé à un acheteur, devra payer le prix convenu et prendre livraison du navire construit. Ses obligations, comme celles du chantier, font l'objet d'aménagements divers et ce, toujours dans l'optique d'adapter le contrat aux réalités de la construction navale (**Partie II**).

# **PARTIE I : LES OBLIGATIONS DU CHANTIER NAVAL**

---

Aujourd'hui tant la doctrine que la jurisprudence analysent le contrat de construction de navire comme un contrat de vente et plus particulièrement, comme un contrat de vente à livrer. En l'absence de volonté contraire des parties, c'est donc au régime de la vente à livrer qu'il faudra se référer. Aux termes de l'article 1603 du Code civil, le constructeur naval, assimilé à un vendeur fabricant, « *a deux obligations principales, celle de délivrer et celle de garantir la chose qu'il vend* ». Mais ces obligations qui relèvent du droit commun de la vente font presque toujours l'objet de divers aménagements contractuels et ce aussi bien concernant l'obligation de délivrance (**Chapitre 1**) que l'obligation de garantie (**Chapitre 2**).

## **Chapitre 1 : Obligation de délivrance**

La délivrance est définie à l'article 1604 du Code civil qui prévoit que « [l]a délivrance est le transport de la chose vendue en la puissance et possession de l'acheteur ». Mais délivrance et livraison, si elles semblent proches, ne doivent pas être confondues. S'il est important d'analyser le contenu de cette obligation de délivrance mise à la charge du chantier naval et les aménagements dont elle peut faire l'objet (**Section 1**), il est tout aussi important d'étudier le contentieux relatif à l'action en non-conformité et notamment à la prescription de celle-ci (**Section 2**).

### **Section 1 : L'étendue et les aménagements de l'obligation de délivrance**

L'obligation de délivrance mise à la charge du constructeur comprend deux pendants. En effet, est présente une obligation de délivrance à terme (**Paragraphe 1**) mais également une obligation de délivrance conforme (**Paragraphe 2**), celles-ci faisant d'ailleurs toujours l'objet de différents aménagements contractuels.

#### *Paragraphe 1 : Une obligation de délivrance à terme*

**Obligation de délivrance et livraison.** — L'obligation de délivrance est définie comme « l'obligation qui pèse sur le débiteur d'une chose de mettre celle-ci à disposition du créancier »<sup>36</sup>. La « délivrance » est donc la première obligation qui pèse sur le chantier. Classiquement, la livraison intervient dès la remise de la chose par le débiteur au créancier et celle-ci n'appelle habituellement aucune formalité particulière quant à l'essai du bien livré. Cependant, en matière navale, la pratique veut que la livraison du navire ne soit effective qu'après la « recette », acte permettant le transfert de propriété du navire en l'absence de réserve émise par l'armateur. A l'issue de ces essais en mer, le client exprimera son consentement en signant le procès-verbal de recette. C'est uniquement après ces essais en mer qu'interviendra la livraison du

---

<sup>36</sup> Lexique des Termes Juridiques, « *Délivrance* », Dalloz, 19<sup>ème</sup> Edition, 2012, p. 289.

navire. Cette solution avait notamment été choisie comme règle supplétive de la volonté des parties dans la loi du 3 janvier 1967 en son article 6<sup>37</sup>, lequel a fait l'objet d'une transposition récente à l'article L. 5113-3<sup>38</sup> du Code des Transports par le biais de l'ordonnance du 28 octobre 2010<sup>39</sup>. En pratique, cette recette est généralement prévue au contrat et dans les contrats de construction français, on trouvera ainsi très souvent une clause qui subordonne la livraison du navire à la recette, telle que celle-ci :

*« Prise en charge et livraison du navire : Après les essais de bon fonctionnement à quai et en mer, et l'acceptation de l'armateur après signature du procès-verbal de recette, le navire sera réputé livré à l'armateur dans le port de [...], libre de toute hypothèque ou privilège »<sup>40</sup>.*

Ainsi, l'armateur vérifie que le navire répond bien à ses exigences contractuelles, sinon des aménagements seront effectués, allant de la simple réduction du prix à la résolution conventionnelle du contrat.

**Obligation de délivrance et retard.** — Mais cette livraison, doit être faite dans les délais prévus dans le contrat. Une clause prévoira quasi systématiquement le cas du retard à la livraison de la part du chantier. En cas de dépassement du délai, le constructeur verra sa responsabilité contractuelle engagée et le client sera en droit de demander des dommages-intérêts en réparation du préjudice subi. Souvent, les parties auront prévu une clause pénale prévoyant directement la sanction d'un retard de la part du constructeur, soit sous la forme d'une indemnité fixée globalement, soit sous la forme d'une astreinte. Habituellement, ces pénalités seront fonction de la valeur du navire et/ou du nombre de jours de retard<sup>41</sup>.

**Retard. Force majeure. Aménagement de l'obligation de délivrance à terme.** — Le seul moyen pour le chantier de s'exonérer de sa responsabilité pour retard sera de démontrer que le retard ne lui est pas imputable. Cela renvoie aux causes

---

<sup>37</sup> Article 6 de la loi du 3 janvier 1967 : « Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise avec la recette du navire après essais ».

<sup>38</sup> Article L. 5113- 3 du Code des Transports : « Sauf convention contraire, le transfert de propriété n'intervient qu'à la date de la recette du navire, après essais ».

<sup>39</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - article 7.

<sup>40</sup> Annexe n° 1, « Contrat type de construction », article 6.

<sup>41</sup> Annexe n° 1, « Contrat type de construction », article 8.

d'exonération de responsabilité du droit commun à savoir notamment la force majeure ou le cas fortuit<sup>42</sup>. Mais le Code civil ne donne pas de définition de la force majeure et celle-ci relève de l'appréciation souveraine des juges. Pour autant, la jurisprudence maritime s'est montrée très réticente à admettre la force majeure en matière de construction navale<sup>43</sup>, en témoigne la décision de la chambre arbitrale de Paris du 18 octobre 1983<sup>44</sup>, ayant « *jugé que ne peut être retenu comme un cas de force majeure un incendie survenu en cours de construction ayant rendu nécessaire le remplacement d'un certain nombre de câbles électriques, retardant ainsi la livraison de plusieurs semaines. En effet, cet événement n'était pas de nature imprévisible, puisque résultant de la simultanéité dangereuse de travaux de soudure et d'application de résines polyester* ». Par conséquent, devant l'insécurité juridique qui réside dans l'interprétation par les juges de cette notion de force majeure, les parties auront tout intérêt à définir le plus précisément possible dans leur contrat ce qui sera entendu par « *force majeure* ».

En droit anglais, auquel sont souvent soumis les contrats de construction de navire, la coutume veut que les parties envisagent et précisent ce qu'elles entendent par « *force majeure* ». Ainsi on trouvera systématiquement dans les contrats internationaux une clause encadrant strictement la force majeure. Mais cela n'est pas une chose propre au droit anglais, bien qu'il en soit coutume et on trouve aujourd'hui des clauses similaires même dans les contrats français, les parties préférant la sécurité contractuelle à l'interprétation des juges. Ainsi il n'est pas rare dans les contrats français de rencontrer des clauses semblables :

« *Il est déclaré par la présente que le terme de force majeure comprendra tout évènement imprévisible et irrésistible qui mettrait le constructeur ou ses fournisseurs principaux dans l'impossibilité absolue d'exécuter leurs obligations, à savoir notamment* »<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup> Article 1148 du Code civil : « *Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit* ».

<sup>43</sup> A. Luquiau, « Contrat de construction navale. - Obligations du constructeur : obligation de délivrance », Fasc. 1061 : NAVIRE ET AUTRES BÂTIMENTS DE MER. -, 1er mars 2012, §85.

<sup>44</sup> Chambre arbitrale maritime de Paris, sentence n° 504, 18 octobre 1983 : DMF 1984, p. 488.

<sup>45</sup> Annexe n° 1, « *Contrat type de construction* », art. 8.

Mais la clause ne se contente pas de rappeler les conditions jurisprudentielles de la force majeure, elle va plus loin et comme en droit anglais, elle énumère des cas précis :

*« Guerre, état de guerre, insurrection, émeute, incendie, accident, explosion, inondation, priorité gouvernementale, réquisition, impossibilité malgré la diligence appropriée de se procurer les matières ou fournitures et services nécessaires, ou toutes causes échappant au contrôle du constructeur ou ne résultant pas de sa faute ou de sa négligence »<sup>46</sup>.*

Force est de constater que ces causes retenues dans les contrats français sont comparables à celles régulièrement admises en droit anglais. Ici, l'inspiration de la Common Law est indéniable.

**Délivrance et transfert de propriété. Vente à livrer** — Le contrat de construction navale, s'analysant comme une vente à livrer, l'article L. 5113-3 du Code des Transports dispose que *« [s]auf convention contraire, le transfert de propriété n'intervient qu'à la date de la recette du navire, après essais »<sup>47</sup>*. Le navire en construction appartient donc au chantier et en l'absence de choix contraire des parties, le transfert de propriété n'interviendra qu'à la livraison du navire, c'est-à-dire une fois celui-ci terminé et ayant réussi ses essais en mer. Le risque est donc grand pour l'armateur qui a versé des acomptes avant ou pendant la construction. En cas de faillite du chantier, l'armateur ne pourra faire valoir aucun titre de propriété sur le navire et devra se contenter d'une place de créancier chirographaire du chantier. Deux solutions s'offrent alors à celui-ci pour palier à ce danger : la livraison du navire par tranche ou l'hypothèque sur le navire (qui sera abordée, par la suite, dans l'étude des modes de financement).

**Délivrance et livraison du navire par tranche. Transferts progressifs de propriété. Vente en l'état futur d'achèvement.** — En matière de construction navale, une clause apparaît souvent dans les contrats de construction. Celle-ci prévoit que le transfert de propriété du chantier à l'armateur se fait au fur et à mesure de son achèvement et des paiements effectués par l'armateur. On assiste alors à des transferts successifs de propriété. De tels aménagements relèvent de la liberté contractuelle et se

---

<sup>46</sup> Annexe n° 1, « *Contrat type de construction* », art. 8.

<sup>47</sup> Ancien article 6 (abrogé) de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967, codifié par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.



rapproche plus de la vente en l'état futur d'achèvement que de la vente à livrer<sup>48</sup>. A telle ou telle étape de la construction, l'armateur acquerra la propriété du navire en construction. En pratique après avoir défini les différents termes de paiements en fonction de l'avancement de la construction, le contrat envisage le transfert de propriété et pourra convenir d'un transfert progressif de la propriété du navire en construction.

Une autre question s'est posée, celle de savoir si la simple clause prévoyant le paiement par acomptes successifs valait stipulation de la clause de transfert progressif.

Mais depuis longtemps, la Cour de cassation a refusé de reconnaître dans la clause de paiement du prix par acomptes successifs une quelconque stipulation tacite de transfert de propriété. Cette jurisprudence a poussé les parties au contrat à prévoir ce transfert de manière explicite et il n'est pas rare de nos jours de trouver dans les contrats de construction la précision suivante :

*« [i]l est expressément convenu que l'armateur deviendra propriétaire du navire au fur et à mesure de son paiement progressif »<sup>49</sup>.*

Cette clause, qui peut sembler curieuse à première vue, revêt un intérêt tout particulier pour le client et lui permettra de se prémunir efficacement d'une faillite du chantier naval. Celui-ci sera en effet propriétaire du navire en construction alors même qu'il n'a pas encore été terminé par le chantier. En cas de difficulté financière de la part du chantier et de faillite, cela aura son importance puisque l'armateur s'inscrira comme propriétaire revendiquant plutôt que comme simple créancier.

---

<sup>48</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 213.

<sup>49</sup> Annexe n° 1, « *Contrat type de construction* », art. 4.

## Paragraphe 2 : Une obligation de délivrance conforme

**Généralités. Distinction non-conformité/vices cachés.** — S'il est tenu de délivrer le navire au terme convenu, le chantier est aussi tenu de le délivrer conformément à ce qui avait été prévu par les parties. Cette obligation de délivrance conforme ne doit pas être confondue avec la garantie des vices-cachés qui est aussi mise à la charge du chantier. En théorie, la garantie des vices-cachés renvoie à l'usage normal de la chose, l'usage auquel elle est habituellement destinée. En revanche, la garantie de conformité renvoie à l'usage de la chose prévue par les parties au contrat. Ce n'est plus l'usage habituel de la chose qui importe mais ce que les parties avaient décidé d'en faire. Ainsi, la Cour d'appel de Paris, dans un arrêt du 13 novembre 1991<sup>50</sup> est venue éclairer cette distinction entre vice caché et conformité en précisant que « *[l]e vice caché de la chose vendue est une défectuosité, une anomalie, ou une altération nuisant au bon fonctionnement de la chose et la rendant impropre à l'usage auquel on la destine, alors que le défaut de conformité, justifiant la résolution de la vente pour inexécution contractuelle, consiste en une différence entre la chose promise et la chose délivrée* ». Pourtant, si le principe est clair, sa mise en œuvre dans le cadre du contrat de construction navale pose des difficultés.

**Conformité et mise en œuvre dans la construction navale.** — En matière de construction navale on se rend vite compte de l'importance que peut revêtir cette obligation de conformité. En effet, la construction navale est un secteur dans lequel les caractéristiques du bien construit sont souvent uniques et très précisément prévues au contrat, que ce soit la taille, la puissance du navire, sa vitesse ou encore sa consommation par exemple. Alors, si parmi toutes ces caractéristiques propres au navire et envisagées par les parties, l'une d'entre elles fait défaut, alors on peut estimer que le constructeur a manqué à son obligation de délivrance conforme. Ainsi, la Cour de cassation, saisie d'un litige relatif à la prescription de l'action en garantie des vices-cachés, a pu estimer qu'un défaut relatif à la vitesse du navire, si celle-ci avait été prévue au contrat, n'était pas un vice caché mais une non-conformité<sup>51</sup>. Finalement,

---

<sup>50</sup> CA Paris, 7e ch. A, 13 nov. 1991 : D. 1992, inf. rap. p. 32.

<sup>51</sup> Cour de Cassation, Chambre commerciale, du 27 avril 1979, 77-10.365, publié au bulletin des arrêts n° 132 : « *Attendu qu'en statuant ainsi alors qu'elle avait constaté que le grief formulé par Brachet concernait non un vice caché mais la vitesse de cette vedette demeurée, en dépit de diverses modifications, très largement inférieure à celle par lui exigée lors de la commande, ce qui constituait un défaut de conformité, la cour d'appel a, par fausse application, violé le texte susvisé* ».

on pourra généraliser en affirmant que toutes les caractéristiques du navire qui auront expressément été prévues au contrat, si elles ne sont pas satisfaites, seront constitutives d'un défaut de conformité. Tout autre manquement quant aux caractéristiques du navire, c'est-à-dire tout ce qui n'a pas été prévue dans le contrat et qui relève de l'utilisation normale à laquelle est normalement destinée le navire, sera sanctionné sur le terrain des vices-cachés. Cette distinction, si elle peut sembler académique, a pourtant un intérêt pratique tout particulier puisque l'action en garantie des vices-cachés et l'action en non-conformité n'ont pas le même délai de prescription, l'acheteur essayant tantôt d'invoquer l'une ou l'autre en fonction des défauts affectant son navire et du délai auquel il s'est aperçu du défaut.

**Obligation de délivrance conforme et délivrance des accessoires.** — De même, se pose la question de savoir si les certificats du navire, ou tout autre accessoire comme le certificat d'immatriculation du navire par exemple, s'ils ne sont pas fournis avec le navire, peuvent être constitutifs d'un manquement à l'obligation de délivrance conforme du chantier. Concernant l'acte de francisation du navire livré, la Cour de cassation, dans un arrêt de la chambre commerciale du 9 juillet 2013, a estimé que ce dernier constituait un accessoire du navire et ce conformément à l'article 218 du Code des douanes qui dispose que « *[t]out navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation* » ou encore à l'article 4 de la loi du 3 janvier 1967<sup>52</sup>. Partant du constat que cet acte était un accessoire du navire, la Cour a estimé que manquait à son obligation de délivrance conforme, le liquidateur judiciaire qui ne délivrait pas les accessoires du navire. En effet, l'obligation de délivrance conforme implique la mise à disposition de la chose, en l'espèce le navire, mais cette obligation de délivrance implique également la mise à disposition de tous les accessoires de la chose ainsi que tout ce qui est destiné à son usage perpétuel, tout ce qui permet son utilisation normale. Cette obligation est posée par l'article 1615<sup>53</sup> du Code civil. En l'espèce, si le navire est bien délivré matériellement, ce sont les accessoires qui posent problème et en particulier l'original de l'acte de francisation. Or, comme nous l'avons vu précédemment, l'acte de francisation est indéniablement un accessoire du navire car celui-ci est nécessaire à son utilisation, l'absence de délivrance de cet acte par le

---

<sup>52</sup> Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer - Article 4 : « *Tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation* ».

<sup>53</sup> Article 1615 du Code civil : « *L'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel* ».

vendeur est donc constitutif d'un manquement à son obligation de délivrance. Il semblerait légitime d'élargir ce raisonnement à tous les accessoires du navire et donc plus largement à tous les certificats nécessaires à son utilisation, que ces derniers aient été ou non explicitement prévus dans le contrat de construction comme devant être livrés avec le navire. Ainsi, tout certificat constituant un accessoire du navire livré par le chantier ou plus simplement tout certificat manquant et prévu dans le contrat sera constitutif d'un manquement du chantier à son obligation de délivrance conforme.

Ainsi, le chantier, en sa qualité de vendeur fabriquant, est tenu d'une obligation de délivrance. Cette obligation, puisqu'elle est particulièrement large et comprend aussi bien une obligation de délivrance conforme qu'une obligation de délivrance à terme, engendre de nombreux contentieux. Celle-ci confère aussi au client un droit d'action et le contentieux relatif à cette obligation de délivrance peut parfois poser des difficultés.

## **Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de délivrance**

En contrepartie de l'obligation de délivrance mise à la charge du chantier naval, l'armateur bénéficie d'un droit d'action contre le chantier. L'action ainsi ouverte est strictement limitée à l'obligation de délivrance et ne doit pas être confondue avec d'autres actions : On parle d'action en non-conformité (**Paragraphe 1**). Une fois les traits de l'action en non-conformité posés, il convient de s'intéresser aux questions que peut soulever sa mise en œuvre et plus particulièrement à la question du délai de prescription de cette dernière (**Paragraphe 2**).

### *Paragraphe 1 : Le délai de prescription de l'action*

**Action en non-conformité et action en garantie des vices cachés.**  
**Distinction.** — La question de la prescription de l'action en conformité est essentielle. En effet, si la prescription a toujours son importance en matière de contentieux cette importance ici est double. L'armateur qui constate un défaut sur son navire se verra offrir deux actions : L'action en non-conformité et l'action en garantie des vices cachés

contre le constructeur. Mais comme nous allons le voir, alors que ces deux actions n'ont pas le même délai de prescription, la distinction entre celles-ci n'est pas toujours aisée.

**Prescription. Délai de droit commun.** — Aucun texte ne prévoit de délai de prescription particulier pour l'action en garantie de non-conformité, il faudra donc se référer au délai de prescription de droit commun. L'article 2224<sup>54</sup> du Code civil prévoit un délai de prescription de cinq ans à compter de la découverte du fait permettant l'exercice de l'action. Ainsi l'action en non-conformité se prescrira par cinq ans à compter de la découverte du défaut de conformité. Or, comme le délai spécial prévu pour l'action en garantie des vices-cachés est d'un an seulement, il est tentant pour le client qui a dépassé ce délai, de tenter d'agir contre le chantier sur le fondement de la non-conformité plutôt que sur celui des vices cachés et de bénéficier ainsi d'un délai beaucoup plus long pour mener à bien son action.

**Ordonnance du 17 février 2005. Relations professionnel/consommateur. Garantie légale de conformité** — On ajoutera que l'ordonnance du 17 février 2005<sup>55</sup>, transposée dans le Code de la consommation, est venue mettre à la charge du vendeur fabriquant une garantie légale de conformité dans les relations entre professionnel et consommateur. Le délai de prescription de cette nouvelle action en non-conformité est de deux ans à compter de la délivrance du bien. L'article L. 211-4 du Code de la consommation dispose que « *[l]e vendeur est tenu de livrer un bien conforme au contrat et répond des défauts de conformité existant lors de la délivrance* » et l'article L. 211-5 ajoute que « *[p]our être conforme au contrat, le bien doit : 1° Etre propre à l'usage habituellement attendu d'un bien semblable [...] ; 2° Ou présenter les caractéristiques définies d'un commun accord par les parties ou être propre à tout usage spécial recherché par l'acheteur, porté à la connaissance du vendeur et que ce dernier a accepté* ». Il ressort de la lecture de ces articles que la garantie légale de conformité mise à la charge du vendeur fabriquant est très large puisqu'elle regroupe aussi bien « *ce qui est habituellement attendu* », que ce qui a été convenu entre les parties. Dans un souci de protection du consommateur et en contrepartie du délai de prescription de deux ans à compter de la délivrance du bien, le Code de la

---

<sup>54</sup> Article 2224 : « *Les actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer* ».

<sup>55</sup> Ordonnance n° 2005-136 du 17 février 2005 relative à la garantie de la conformité du bien au contrat due par le vendeur au consommateur, JORF n°41 du 18 février 2005, p. 2778, texte n° 26.

consommation pose une présomption d'antériorité du défaut et l'article L. 211-7 dispose que « [l]es défauts de conformité qui apparaissent dans un délai de vingt-quatre mois à partir de la délivrance du bien sont présumés exister au moment de la délivrance, sauf preuve contraire ». On notera que pour une meilleure protection du consommateur, le délai de prescription, qui était avant de six mois seulement, a été porté à vingt-quatre mois<sup>56</sup>. Finalement, cette garantie englobe aussi bien le vice caché que le défaut de conformité et la question ne se pose plus, pour le particulier du moins, de savoir sur quel fondement il devra agir. Celui-ci pourra donc, dans presque tous les cas, agir en non-conformité au visa des articles L. 211-1 et suivants du Code de la consommation et ce durant un délai de deux ans.

Le délai de prescription de cinq ans pour l'action en non-conformité aura une influence directe sur le contentieux relatif à un défaut ou à un vice du navire. L'armateur tentant parfois de fonder son action sur le fondement de la non-conformité plutôt que sur celui des vices cachés pour bénéficier d'un délai de prescription plus long. Il convient donc d'analyser les conditions de mise en œuvre de l'action en non-conformité.

#### *Paragraphe 2 : La mise en œuvre de l'action en non-conformité*

L'obligation de délivrance conforme mise à la charge du chantier naval confère à l'armateur un droit d'action en non-conformité. Si l'étude de l'action en non-conformité ne présente pas un grand intérêt dans le cadre de l'analyse des obligations des parties au contrat de construction navale, en revanche la mise en œuvre de cette dernière dans le cadre du contrat est essentielle.

**Distinction défaut de conformité/vice caché.** — Le problème de la prescription pose, en pratique, une question essentielle, celle de la distinction entre vice caché et défaut de conformité. Leur régime juridique étant différent, il convient de qualifier précisément chacun d'entre eux. La distinction entre vice caché et défaut de conformité n'est pas aisée et ce encore moins en matière de construction navale. Si le vice qui apparaît sur un navire, peut être qualifié de vice caché, il peut aussi souvent

---

<sup>56</sup> Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation, JORF n°0065 du 18 mars 2014, p. 5400, texte n° 1.

être qualifié de défaut de conformité. En effet, le contrat de construction navale a généralement la particularité de prévoir en détail les caractéristiques du navire à construire, que ce soit sa taille, son poids ou sa vitesse par exemple. Or, si un vice affecte le navire et concerne l'une de ces caractéristiques, alors ce vice pourrait être qualifié de défaut de conformité puisque le navire n'est plus conforme à ce qui avait été stipulé. Le professeur Pierre Bonassies donne un exemple révélateur de cette confusion entre vice caché et défaut de conformité en imaginant le cas de figure dans lequel « *[p]ar exemple, au lieu d'invoquer le vice affectant tel réducteur, [l'acheteur] argue que ce réducteur, lequel présente des défauts de fonctionnement, n'est pas conforme à ce qui avait été stipulé* »<sup>57</sup>. Finalement, il semble légitime de penser que dès qu'un vice quel qu'il soit, aura un effet sur les caractéristiques du navire prévues dans le contrat, alors celui-ci pourra être constitutif d'un défaut de conformité. Ainsi, pour échapper au délai de prescription annale prévu pour l'action en garantie des vices-cachés, le client sera souvent tenté d'invoquer la non-conformité et les stipulations du contrat pour fonder son action et ainsi bénéficier d'un délai de prescription plus avantageux.

**Action en non-conformité. Action en garantie des vices-cachés. Cumul. —**

Pour autant, la Cour de cassation semble réticente à cette assimilation du vice à un défaut de conformité. Elle est notamment venue préciser que dès lors que l'action engagée contre le constructeur du navire tend à l'indemnisation des dommages consécutifs aux défauts affectant un organe mécanique, elle est soumise à la prescription annale de l'action en garantie des vices cachés du navire, prévue par l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967<sup>58</sup>. Plus généralement, on notera que la tendance aujourd'hui en droit commun est de refuser la possibilité d'une action en défaut de conformité en cas de vice caché, ce que la Cour a déjà eu l'occasion d'affirmer à propos de l'acheteur insatisfait du véhicule d'occasion dont il a fait l'acquisition<sup>59</sup>. Si cette tendance se confirme en matière de construction navale, la difficulté sera résolue : En cas de vice caché, l'armateur sera contraint d'agir en garantie contre le chantier et on appliquera le délai de prescription spécial d'un an et seulement si le vice caché n'est

---

<sup>57</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 219.

<sup>58</sup> Cour de Cassation, Chambre commerciale, du 3 avril 1990, 88-14.871, publié au bulletin 1990 IV n° 108 p. 71.

<sup>59</sup> Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 19 février 2002, 99-13.034, publié au bulletin 2002 I, n° 59 p. 45.

pas caractérisé, alors l'armateur pourra agir sur le fondement du défaut de conformité et bénéficier du délai de prescription de cinq ans. Finalement il semble que l'idée derrière cette jurisprudence, en matière maritime comme en droit commun, soit la même : Le refus d'une confusion du vice caché et du défaut de conformité. Cette solution stricte, si elle est à l'avantage des chantiers, a aussi pour effet de contribuer au maintien de la théorie des vices-cachés, théorie qui ne fait pas l'unanimité dans la doctrine, le professeur Pierre Bonassies parle notamment d' « *une institution des premiers temps du droit romain, aujourd'hui dépassée par l'évolution du droit de la vente, et [qui] devrait donc être appliquée très restrictivement* »<sup>60</sup>.

Mais l'obligation de délivrance n'est pas la seule obligation qui pèse sur le chantier naval au terme du contrat de construction. Si l'armateur se voit reconnaître une action en garantie des vices cachés, que nous avons brièvement abordée, c'est parce que le chantier est aussi tenu d'une obligation de garantie en plus de l'obligation de délivrance.

---

<sup>60</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 219.



## **Chapitre 2 : Obligation de garantie**

Le Code civil met à la charge du vendeur une obligation de garantie de la chose vendue. Cette obligation vient compléter l'obligation de délivrance et ne doit pas être confondue avec cette dernière. Le chantier naval est donc tenu de garantir les vices cachés du navire. En pratique, cette obligation est relativement lourde pour le chantier qui tentera souvent de l'aménager en limitant sa responsabilité (**Section 1**). La mise en œuvre du contentieux relatif à l'action en garantie des vices cachés contre le chantier naval pose de nombreux problèmes, notamment en ce qui concerne la prescription ou lorsqu'un sous-traitant s'ajoute au schéma contractuel (**Section 2**).

### **Section 1 : L'étendue et les aménagements de la garantie des vices cachés**

Le droit commun de la vente fait peser sur le vendeur une obligation de garantie des vices-cachés. Ainsi, cette obligation pèsera sur le chantier naval en l'absence de volonté contraire des parties. On parle de garantie légale des vices cachés (**Paragraphe 1**). Pour autant, vu la portée de cette obligation, les chantiers essaient généralement de prévoir au contrat des aménagements notamment en essayant de limiter leur responsabilité (**Paragraphe 2**).

#### *Paragraphe 1 : La garantie légale des vices cachés*

**Distinction vices cachés/vices apparents.** — En droit commun, la distinction entre vices apparents et vices cachés revêt une importance considérable : Si le vendeur est tenu de garantir à l'acquéreur les vices cachés, il n'en est pas de même pour les vices apparents. L'article 1641 du Code civil prévoit en effet que « [l]e vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus ». L'acheteur devra donc démontrer que le défaut était existant au

moment de l'achat, qu'il n'était pas apparent et que ce défaut rend le bien impropre à l'usage auquel il est destiné.

**Présomption de connaissance du vice à l'égard du chantier naval.** — Pour autant, s'il est tenu d'une obligation de garantie des vices-cachés qu'il soit au courant ou non du vice, le chantier naval peut tenter de limiter son obligation de garantie en matière de construction navale. Mais ces clauses limitatives de validité, au-delà de la question de leur validité en droit (qui sera étudiée plus tard), doivent respecter une règle impérative. L'article 1643 du Code civil<sup>61</sup>, s'il envisage les clauses limitatives de responsabilité, pose le principe de leur nullité dès lors que le défaut était connu du constructeur. Or, les juges estiment que le chantier, assimilé à un vendeur professionnel, « *est réputé avoir connaissance des vices du navire qu'il construit et, en conséquence, les clauses élusives ou limitatives de la garantie légale des vices cachés sont écartées par les juridictions* »<sup>62</sup>. Sur ce point d'ailleurs, la jurisprudence a toujours été très sévère avec le chantier naval estimant que tous les vices touchant le navire construit étaient des vices cachés. En témoigne un arrêt de la Cour d'appel de Rennes du 21 février 1984<sup>63</sup> dans lequel les juges ont estimé, après la rupture de l'ancre d'un yacht au mouillage, que le constructeur de cette ancre qui, « *par son activité, ne pouvait ignorer ou était tenu d'en connaître le vice, est entièrement responsable du dommage subi* ». Cet arrêt montre bien que le chantier est, en pratique, toujours présumé connaître le vice qui touche la chose qu'il a construite. Alors qu'aucun défaut n'était apparent sur cette ancre, que celle-ci avait, semble-t-il, été faite selon les règles de l'art et qu'un examen en laboratoire a été nécessaire pour prouver le vice de l'ancre, le chantier était malgré tout censé connaître le vice affectant la chose et a été déclaré responsable sur le fondement de la garantie des vices cachés.

Une telle interprétation, si elle est sévère à l'égard des chantiers, semble pour autant légitime. En effet, il est difficile d'imaginer qu'un chantier, qui a construit un navire et qui est censé en connaître les moindres détails, mêmes non-apparents, ne soit pas au courant d'un hypothétique vice touchant ce navire. Ainsi, la jurisprudence a

---

<sup>61</sup> Article 1643 du Code civil : « *Il est tenu des vices cachés, quand même il ne les aurait pas connus, à moins que, dans ce cas, il n'ait stipulé qu'il ne sera obligé à aucune garantie* ».

<sup>62</sup> A. Besnard, C. de Salins et C. Delormel, *Régimes français et anglais de la garantie des vices cachés en matière de construction et réparation navales*, Revue de droit des transports n° 4, octobre 2013, dossier 8.

<sup>63</sup> Cour d'appel de Rennes, 7<sup>ème</sup> chambre, 21 février 1984.

rendu un service à l'armateur, en pratique celui-ci n'aura plus à démontrer le caractère caché du vice au moment de la livraison (ou de la recette). La simple preuve d'un vice existant au moment de la livraison et rendant le navire impropre à l'usage auquel il est destiné sera suffisante pour engager la responsabilité légale du chantier. Bien entendu, face à une telle sévérité et malgré la présomption de connaissance du vice, la tentation a été grande pour les chantiers d'essayer de limiter leur responsabilité et ce notamment à l'égard de la garantie des vices cachés.

**Régime anglais de la garantie des vices cachés.** — Le droit anglais ne prévoit pas de régime légal de garanties des vices cachés similaire à celui que nous connaissons en droit français et qui serait autonome de toute faute de la part du constructeur. Le régime anglais s'apparente plus au défaut de conformité du droit français et à condition que le client ne soit pas considéré comme un consommateur non avisé, la législation anglaise sur la livraison conforme et l'adéquation à l'usage auquel l'objet vendu est destiné n'est pas impérative. Ainsi, si en droit français l'obligation de garantie du chantier est strictement encadrée par les principes impératifs, à l'inverse, en droit anglais, il semble que « *les obligations du constructeur naval et les garanties dont dispose le client dépendent, par conséquent, très largement de la volonté des parties, qui peuvent librement aménager, voire totalement exclure, les garanties légales* »<sup>64</sup>.

Dans tous les cas, face à la portée et à la rigueur de cette obligation de garantie des vices cachés, le chantier naval sera tenté d'aménager cette obligation en essayant de limiter sa responsabilité. Pour autant, si des aménagements sont envisageables, ils doivent malgré tout respecter certaines conditions.

*Paragraphe 2 : Aménagements contractuels de l'obligation de garantie : Les clauses limitatives de responsabilité*

**Garantie légale et garantie conventionnelle.** — La première question qui se pose lorsqu'une garantie conventionnelle est envisagée par les parties, c'est de savoir

---

<sup>64</sup> A. Besnard, C. de Salins et C. Delormel, « Régimes français et anglais de la garantie des vices cachés en matière de construction et réparation navales », Revue de droit des transports n° 4, octobre 2013, dossier 8.

si celle-ci vient remplacer la garantie légale, limitant ainsi la responsabilité du constructeur, ou si, au contraire, celle-ci vient s'y ajouter renforçant alors l'obligation de garantie du chantier. Si elle vient s'y ajouter pas de problème particulier. C'est parfois le cas lorsque le constructeur s'engage conventionnellement à garantir le bon fonctionnement du navire pendant une durée fixée. A ce moment-là, si l'armateur l'a accepté, le constructeur devra à son client une garantie conventionnelle en plus de la garantie légale à laquelle il est tenu. Une fois cette durée écoulée, la garantie conventionnelle ne joue plus et la seule obligation du constructeur redeviendra l'obligation de garantie légale. Par contre si elle limite la responsabilité du chantier, ce qui est plus souvent le cas, alors la solution n'est pas la même.

**Encadrement strict des clauses limitatives de responsabilité.** — En droit français, les clauses limitatives de responsabilité sont clairement encadrées. L'article 1643 du Code civil<sup>65</sup> prévoit en effet que seul le vendeur qui ignore les vices de la chose vendue peut limiter la garantie qui est due par lui. Or, comme vu précédemment, la jurisprudence estime que le constructeur étant censé connaître le navire qui sort de son chantier, ne peut invoquer l'absence de connaissance des vices cachés du bâtiment. Ainsi le chantier sera réputé connaître les vices cachés du navire et toutes les clauses limitatives de garantie seront considérées comme nulles.

De plus, ce principe de nullité des clauses limitatives de responsabilité semble confirmé, en matière de louage d'ouvrage, par la réforme du 4 janvier 1978<sup>66</sup>, qui a créé l'article 1792-5 du Code civil qui prévoit que « *[t]oute clause d'un contrat qui a pour objet, soit d'exclure ou de limiter la responsabilité prévue aux articles 1792, 1792-1 et 1792-2, soit d'exclure les garanties prévues aux articles 1792-3 et 1792-6 ou d'en limiter la portée, soit d'écarter ou de limiter la solidarité prévue à l'article 1792-4, est réputée non écrite* ». Bien que le contrat de construction navale s'analyse en une vente à livrer en non en un louage d'ouvrage, cette évolution semble dans le sens d'un encadrement toujours plus strict des clauses limitatives de responsabilité.

**Clauses limitatives de responsabilité. Professionnels de la même spécialité.**

— Pour autant, la jurisprudence admet que les clauses limitatives de responsabilité

---

<sup>65</sup> Article 1643 du Code civil : « *Il est tenu des vices cachés, quand même il ne les aurait pas connus, à moins que, dans ce cas, il n'ait stipulé qu'il ne sera obligé à aucune garantie* ».

<sup>66</sup> Loi n° 78-12 du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction.

puissent être valables entre professionnels. Pour autant elle refuse l'opposabilité de ces clauses à tous les professionnels. La distinction faite par la jurisprudence pour établir la validité ou non des clauses, réside en fait dans la spécialité du professionnel. Elle précise que les clauses limitatives ne sont valables qu'entre professionnels de la même spécialité. La question à trancher est donc de savoir si le chantier et l'armateur client sont des professionnels de la même spécialité ou non. Ce critère a été posé par la chambre commerciale de la Cour de cassation dans un arrêt du 3 décembre 1985<sup>67</sup> dans lequel elle affirme que « *la clause de non-garantie stipulée dans un contrat de vente entre un vendeur professionnel et un acheteur professionnel de la même spécialité produit effet à l'encontre de ce dernier* ». Cet arrêt du 3 décembre 1985, de par son importance, mérite une analyse détaillée.

**Arrêt du 3 décembre 1985. Relation chantier/armateur.** — Les clauses limitatives de responsabilité sont admises entre professionnels, c'est une solution classique mais la Cour de cassation, est venue ajouter une nouvelle condition à la validité des clauses limitatives entre professionnels : Il doit s'agir de professionnels de la même spécialité. Ainsi, la Cour refuse l'opposabilité de la clause limitative de responsabilité aux acquéreurs du navire en vertu de leur qualité de professionnels de la navigation. La solution généralement admise est celle de la validité des clauses limitatives de responsabilité entre professionnels. Pourtant la Cour ajoute une condition à la validité de telles clauses : Celles-ci ne sont valables qu'entre professionnels de la même spécialité.

Or, elle relève ici que les acquéreurs du navire sont certes des professionnels mais de la navigation et non de la construction comme le chantier naval. Ainsi, ces professionnels n'ont pas la même spécialité ce qui a pour effet de rendre inopposable entre eux la clause limitative de responsabilité. La Cour de cassation justifie cette solution en expliquant que, tout comme les non-professionnels, les professionnels d'une spécialité différente ne sont « *pas qualifiés pour apprécier les vices-cachés, (...) l'examen nécessitant des connaissances et des moyens techniques particuliers* ».

Cette solution semble légitime, puisque si on refuse de rendre opposable une clause limitative de responsabilité à un non-professionnel en vertu de son absence de

---

<sup>67</sup> Cour de cassation, Chambre commerciale, 3 décembre 1985, 84-13.230, Publié au bulletin : 1985 IV N° 287 p. 244.

connaissance, il est logique qu'il en soit de même pour un professionnel d'une autre spécialité qui n'a finalement pas plus de connaissance que le non-professionnel dans ce domaine précis. Cependant la solution de la Cour consistant à qualifier le chantier naval et les acquéreurs du navire de professionnels de spécialité différente semble discutable. En effet, les acquéreurs du navire étaient spécialisés dans la navigation, ce sont eux qui avaient signé le contrat de construction prévoyant la spécification du navire selon leurs attentes. Il en ressort que ces acquéreurs n'étaient pas des profanes de la construction et qu'ils semblaient aptes à apprécier les vices cachés du navire... Mais si le sous-traitant ne peut pas opposer la clause limitative de responsabilité aux acquéreurs, il peut cependant l'opposer au chantier naval qui lui, est un professionnel de la même spécialité.

**Clauses limitatives de responsabilité. Relations professionnel/consommateur.** — D'autre part, si le client n'est pas un professionnel mais un plaisancier, là encore, les clauses limitatives de responsabilité en droit français sont strictement encadrées. Anciennement, déjà, l'article 2 du décret du 24 mars 1978<sup>68</sup> sur la protection et l'information des consommateurs de produits et services énonçait que « *[d]ans les contrats de vente conclus entre des professionnels, d'une part, et, d'autre part, des non-professionnels ou des consommateurs, est interdite comme abusive au sens de l'alinéa 1er de l'article 35 de la loi susvisée la clause ayant pour objet ou pour effet de supprimer ou de réduire le droit à réparation du non-professionnel ou consommateur en cas de manquement par le professionnel à l'une quelconque de ses obligations* ». Toute clause ayant pour objet de limiter l'obligation de garantie du professionnel à l'égard du non-professionnel devait être considérée comme nulle. Aujourd'hui, ces clauses sont encadrées par l'article R. 131-1 du Code de la consommation qui dispose que « *[d]ans les contrats conclus entre des professionnels et des non-professionnels ou des consommateurs, sont de manière irréfragable présumées abusives [...] les clauses ayant pour objet ou pour effet de : [...] Supprimer ou réduire le droit à réparation du préjudice subi par le non-professionnel ou le consommateur en cas de manquement par le professionnel à l'une quelconque de ses obligations* ». Ainsi, toute clause limitative de responsabilité contenue dans le contrat de construction de navire sera réputée non-écrite et le contrat

---

<sup>68</sup> Décret n°78-464 du 24 mars 1978 en application de l'article 35 de la loi 7823 du 10 janvier 1978 (lutte contre les clauses abusives), sur la protection et l'information des consommateurs de produits et de services.

restera valable dans toutes ses autres dispositions. Cette présomption étant irréfragable, aucune preuve contraire ne pourra être apportée. Mais ce principe de nullité des clauses limitatives de responsabilité est propre au droit français, il ne touchera donc que les contrats de construction passés entre un chantier et un armateur français, pour autant que les parties n'aient pas choisi de soumettre leur contrat à un autre droit. Ce principe, en pratique, n'a qu'une portée limitée et pour la plupart des contrats de construction (non soumis au droit français), il faudra réfléchir différemment.

**Contrats internationaux.** — En revanche, dans les contrats internationaux, l'encadrement des clauses limitatives de responsabilité n'est pas si strict. Ainsi, si les parties font référence à une loi moins stricte que la loi française, alors les clauses limitatives de responsabilité seront valables, *idem* si elles soumettent leur contrat aux usages de la construction navale, usages qui veulent que les dispositions du contrat priment et donc que les clauses limitatives de responsabilité soient valides.

**Contrats internationaux soumis au droit français.** — De plus, même pour les contrats internationaux soumis au droit français, on peut penser que les clauses limitatives de responsabilité sont valables. En effet, par exemple, la clause imposant le paiement en valeur-or, nulle dans les contrats purement français, est pour autant admise par la jurisprudence dans les contrats internationaux. Rien ne semble donc venir s'opposer à la validité des clauses limitatives de responsabilité dans les contrats de construction internationaux quand bien même ces contrats seraient soumis au droit français.

Etant donné la portée et la rigueur avec laquelle elle est interprétée, l'obligation de garantie mise à la charge du chantier naval donne lieu à de nombreux contentieux. Il est donc essentiel d'analyser plus en détail la mise en œuvre de l'action en garantie des vices cachés.

## Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de garantie

L'obligation de garantie du chantier naval fait naître au profit de l'armateur une action en garantie des vices cachés. Si l'étude détaillée de celle-ci n'est pas requise en matière de construction navale, en revanche, il est nécessaire d'analyser la mise en œuvre de cette action en présence d'un sous-traitant (**Paragraphe 1**) mais aussi d'étudier précisément la prescription de cette action (**Paragraphe 2**) car ce délai, en matière de construction navale, présente des particularités et nourrit de nombreux contentieux.

### *Paragraphe 1 : Le cas de la sous-traitance*

**Action directe contre le sous-traitant.** — De par la complexité des constructions actuelles, la sous-traitance, en matière de construction navale a acquis une certaine importance et le chantier n'est plus simplement un constructeur, c'est aussi un assembleur qui a recourt à la sous-traitance. De nombreuses pièces, nécessitant souvent un savoir-faire particulier, seront fournies au chantier par ses sous-traitants et celui-ci se contentera de les assembler. C'est généralement le cas, par exemple, pour le moteur.

Le client, qui a constaté la défectuosité du moteur, ou de toute pièce directement fournie par un sous-traitant, sera alors tenté d'agir directement contre ce dernier plutôt que contre le chantier.

En principe l'action directe du maître d'ouvrage contre le sous-traitant est instituée par la loi de 1975<sup>69</sup> relative à la sous-traitance et l'article 12 de celle-ci dispose que « [l]e sous-traitant a une action directe contre le maître de l'ouvrage si l'entrepreneur principal ne paie pas, un mois après en avoir été mis en demeure, les sommes qui sont dues en vertu du contrat de sous-traitance ; copie de cette mise en demeure est adressée au maître de l'ouvrage ». Un tel recours direct avait notamment

---

<sup>69</sup> Loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance.



été admis au bénéfice de l'armateur contre le sous-traitant qui a fourni un groupe moteur au chantier<sup>70</sup>.

**Nature du recours.** — La nature de ce recours, fait débat, alors que certains juges voient dans ce recours une action purement contractuelle, d'autres y voient une action de nature délictuelle, la Cour d'appel de Poitiers<sup>71</sup>, cassée par la Cour de cassation, avait d'ailleurs retenu la responsabilité solidaire du chantier naval en vertu du contrat de construction et du fournisseur des cuves sur le fondement de la responsabilité délictuelle, ce qui empêchait le sous-traitant de se prévaloir de la clause d'exonération de responsabilité prévue contractuellement. Malgré tout, il semble que la jurisprudence, du moins en matière maritime, considère que ce recours est de nature contractuelle, « *le chantier étant censé avoir transmis son propre recours contre le sous-traitant avec le navire, et le revendeur son recours contre le constructeur* »<sup>72</sup>. La Cour de cassation dans un arrêt du 29 mai 1984<sup>73</sup> avait eu l'occasion de s'exprimer sur le fondement de la responsabilité du sous-traitant à l'égard du maître de l'ouvrage précisant que l'action directe du maître de l'ouvrage contre le sous-traitant pour la garantie des vices cachés est « *nécessairement de nature contractuelle* ». Dans l'arrêt du 3 décembre 1985, c'est encore cette interprétation qu'a choisie la Cour de cassation, cassant l'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers, qui rappelle que l'action des acquéreurs du navire contre le sous-traitant est de nature contractuelle, ce qui permet au sous-traitant de se prévaloir de la clause d'exonération de responsabilité stipulée dans le contrat de construction.

Cependant, bien que la Cour de cassation admette le fondement contractuel de l'action du maître de l'ouvrage contre le sous-traitant, lui permettant de se prévaloir de la clause limitative de responsabilité prévue au contrat, cette clause n'est pas pour autant, opposable à n'importe qui.

**Opposabilité des clauses limitatives de responsabilité par le sous-traitant au chantier.** — Comme nous l'avons vu précédemment, la Cour admet l'opposabilité des clauses limitatives de responsabilité entre professionnels de la même spécialité. C'est donc toujours sur ce critère qu'il faudra se baser pour vérifier l'opposabilité de

---

<sup>70</sup> Cour de cassation, chambre commerciale, 18 octobre 1982, publié au bulletin : Cour de Cassation Chambre commerciale n° 318.

<sup>71</sup> Cour d'appel de Poitiers chambre civile 1<sup>ère</sup>, du 8 février 1984.

<sup>72</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2010, n° 215.

<sup>73</sup> Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 29 mai 1984, 82-14.875, Publié au bulletin 1984 I n° 175.

ces clauses par le sous-traitant au chantier. L'arrêt du 3 décembre 1985 précisait que chantier et armateur, n'étant pas des « *professionnels de la même spécialité* », l'armateur ne pouvait ainsi, se voir opposer par le chantier les clauses limitatives de responsabilité. Mais la question s'est aussi posée à l'égard du sous-traitant. En effet, une fois admise l'action directe du client contre le sous-traitant en matière de construction navale, très vite, la tentation a été grande pour les sous-traitants, eux aussi, d'essayer d'opposer les clauses limitatives de responsabilité prévues dans le contrat de construction au chantier. La Cour de cassation avait eu à trancher la question de l'opposabilité de ces clauses par le sous-traitant dans ce même arrêt de 1985.

**Relation sous-traitant/chantier naval. Arrêt du 3 décembre 1985.** — Après avoir relevé que le fabricant des cuves et les acquéreurs n'étaient pas des professionnels de la même spécialité, la Cour admet en revanche l'opposabilité de la clause limitative de responsabilité par le sous-traitant, fabricant des cuves, à l'entrepreneur principal, le chantier naval, en vertu de sa qualité de professionnel de la construction. Elle estime que le fabricant des cuves et le chantier naval sont tous les deux des professionnels de la construction et donc de la même spécialité. En vertu de sa qualité de professionnel de la construction, le chantier naval devait « *nécessairement connaître les matériaux qu'il emploie et dont il a lui-même donné la spécification dans la commande* ». Il avait donc les connaissances et les moyens techniques nécessaires pour apprécier les vices-cachés des aciers utilisés dans la fabrication des cuves. La clause d'exonération de responsabilité prévue au contrat est donc opposable par le sous-traitant à l'égard du chantier naval car ce sont des professionnels de la même spécialité.

Finalement cet arrêt admet l'opposabilité de la clause limitative de responsabilité entre le fabricant des cuves et le chantier naval car ils sont tous deux des professionnels de la même spécialité alors qu'il refuse son opposabilité aux acquéreurs du navire au motif que eux, sont des professionnels de la navigation qui ne sont pas qualifiés pour apprécier les vices cachés du navire qu'ils ont commandé. Il ressort de cet arrêt un régime de responsabilité très lourd pour le chantier naval qui pourra se voir opposer une clause limitative de responsabilité par son sous-traitant mais qui lui, ne pourra pas l'opposer au maître de l'ouvrage à l'égard duquel il sera pleinement responsable.

*Paragraphe 2 : Le délai pour agir en garantie contre le chantier*

**Le délai de prescription applicable à l'action en garantie des vices cachés contre le chantier.** — Devant la pluralité des dispositions relatives au délai de prescription, la première question à laquelle il faut répondre est celle du délai qui devra s'appliquer à l'action en garantie des vices cachés contre le constructeur naval. En principe, à moins qu'un texte particulier ne s'applique, c'est le délai de droit commun qui s'appliquera aux actions nées du contrat. La loi du 17 juin 2008<sup>74</sup> qui porte réforme de la prescription en matière civile est venue mettre en place un nouveau délai de prescription de droit commun de 5 ans contre 30 ans anciennement. En matière commerciale, la réforme a aussi réduit le délai de prescription qui est passé de 10 ans à 5 ans. Cependant, ces dispositions sont celles du droit commun et des dispositions spéciales viennent encadrer certains délais de prescription, ce qui est le cas pour la prescription de l'action en garantie des vices cachés.

S'agissant de la garantie légale des vices cachés, des dispositions spéciales existent. L'ancien article 1648 du Code civil prévoyait en effet que l'action devait être intentée dans « *un bref délai* » qui était laissé à l'appréciation souveraine des juges. Devant le nombre grandissant de contentieux relatifs à ce « bref délai » et pour renforcer la prévisibilité et la sécurité juridique, la loi du 25 mars 2009<sup>75</sup> est venue modifier l'ancien article 1648 du Code civil qui dispose aujourd'hui que « *[l]'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de deux ans à compter de la découverte du vice* ».

Mais une règle exorbitante du droit commun existe concernant l'action en garantie pour vice caché du navire, elle était déjà prévue par loi de 1967 qui contenait, elle aussi, des dispositions relatives au délai de prescription de l'action en garantie. Contre le constructeur, celle-ci se prescrit par un an. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que dès sa découverte. L'ancien article 8 prévoyait en effet que « *[l]'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que de sa découverte* ».

---

<sup>74</sup> Loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile.

<sup>75</sup> Loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, Chapitre VII : Dispositions diverses – Article 109.

Avant d'être lui aussi abrogé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010<sup>76</sup> et transposé à l'article L. 5113-5 du Code des Transports qui dispose finalement qu'« [e]n cas de vice caché, l'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la date de la découverte du vice caché ». Ces dispositions spécifiques à l'action en garantie des vices cachés contre le chantier naval sont de droit positif. C'est donc ce délai qu'on appliquera. Il a l'avantage de définir un délai de prescription très court qui ne commence à courir qu'à compter de la découverte du vice par le client.

**Délai de prescription et aménagements en droit anglais.** — En droit anglais, le délai de prescription applicable est celui de droit commun, soit un délai de 6 ans<sup>77</sup> qui commence à courir à compter de la date de naissance du droit à agir. Mais à la différence du droit français, le droit anglais permet aux parties de prévoir des aménagements à ce délai de prescription<sup>78</sup>. Mais un problème subsiste à savoir la date de fixation de la découverte du vice.

**Date de la découverte du vice caché. Interruption du délai de prescription.** — Une fois acquis le délai de prescription d'un an à compter de la découverte du vice<sup>79</sup> applicable à l'action en garantie des vices cachés contre le chantier fixé, une question subsiste, c'est celle du moment de la « découverte du vice ». En effet, le délai commencera à commencer à partir de cette date de découverte du vice et, en pratique, celle-ci est à l'origine de nombreux contentieux. Généralement, il est laissé à l'appréciation souveraine des juges le soin de fixer cette date. Mais en matière maritime notamment, le client qui aura constaté le mauvais fonctionnement de son navire demandera la saisie d'un expert en référé, se pose le problème de l'interruption de ce délai de prescription et de la date de découverte des vices cachés affectant le navire livré. Généralement, alors que l'expert mettra souvent plus d'un an à rendre son rapport d'expertise, le problème était de savoir si la nomination en référé interrompait le délai de prescription, permettant ainsi au client de poursuivre son action après le rendu du rapport d'expertise ou si ce dernier, contraint par un délai de prescription

---

<sup>76</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V).

<sup>77</sup> Limitation Act 1980, sect. 5.

<sup>78</sup> A. Besnard, C. de Salins et C. Delormel, « Régimes français et anglais de la garantie des vices cachés en matière de construction et réparation navales », Revue de droit des transports n° 4, octobre 2013, dossier 8.

<sup>79</sup> Article L. 5113-5 du Code des Transports : « En cas de vice caché, l'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la date de la découverte du vice caché ».

d'un an seulement, courrait le risque de voir son action en garantie des vices cachés prescrite.

En droit commun, l'action en référé n'interrompait pas le délai de prescription et c'est là tout le problème. Le client, tenté d'attendre le dépôt du rapport d'expertise pour intenter son action en garantie des vices cachés et ainsi en apporter la preuve, courrait le risque de voir son action prescrite. Cette solution aboutissait à une restriction des droits de l'armateur et pour pallier à cette situation, la jurisprudence était venue apporter une nouvelle précision, non sans importance, quant à la date de la découverte du vice caché. La Cour d'appel de Rouen, dans un arrêt du 25 avril 1985 a estimé que la date de la découverte du vice n'était certaine qu'à compter du jour du dépôt du rapport d'expertise<sup>80</sup>. Ainsi, l'armateur pouvait se permettre d'attendre que l'expert ait rendu son rapport, apportant ainsi la preuve du vice avant d'intenter son action en garantie des vices cachés contre le constructeur. Cette solution semble logique puisqu'elle contribue à rééquilibrer le rapport de force entre les parties, le délai de prescription d'un an seulement que se voit opposer l'armateur pour agir en garantie contre le chantier commencera à courir qu'une fois le rapport d'expertise rendu et la preuve du vice potentiellement apportée.

Aujourd'hui, la question de la date de découverte du vice semble résolue et ne devrait plus, en pratique, poser de problème. L'article 2241 du Code civil, instauré par la loi du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription, prévoit en effet que *« [l]a demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription ainsi que le délai de forclusion. Il en est de même lorsqu'elle est portée devant une juridiction incompétente ou lorsque l'acte de saisine de la juridiction est annulé par l'effet d'un vice de procédure »*.

Ainsi, peu importe que la date de découverte du vice soit fixée à la remise par l'expert de son rapport ou non puisque, quoi qu'il arrive, le délai de prescription sera interrompu, laissant à l'armateur le temps d'attendre la remise du rapport, avant d'intenter son action contre le chantier. Cette solution a le mérite de mettre fin à l'insécurité qui résidait dans l'appréciation de la date de découverte du vice par les juges (même si, on l'a vu, les juges semblaient préférer commencer à faire courir le délai de prescription à la remise du rapport d'expertise) et contribue elle-aussi à

---

<sup>80</sup> Voir aussi : Cour d'appel d'Aix, 2<sup>e</sup> chambre, 12 juillet 1979.

rééquilibrer la relation armateur/chantier en renforçant l'effectivité des droits de l'armateur.

**Cumul délai droit commun et délai du Code des transports.** — Il convient aussi de noter que le délai de prescription de droit commun, aujourd'hui de 5 ans, et le délai spécial de prescription de l'action en garantie des vices cachés contre le chantier, prévu par l'article L. 5113-5 du Code des Transports ne pouvaient pas être mis en œuvre l'un sans l'autre et devaient s'imbriquer. C'est ce qu'a précisé la Cour de cassation dans un arrêt de la chambre commerciale du 27 novembre 2001 dans lequel elle a estimé qu'une fois la prescription décennale acquise, est irrecevable l'action en référé intentée, pour vice caché, par l'acheteur d'un navire, alors même que cette assignation intervenait moins d'un an après la découverte du vice. Ainsi, même si l'armateur agissait dans le délai d'un an à compter de la découverte du vice, il devait malgré tout agir aussi dans le délai de prescription de droit commun, qui était de 10 ans, à compter de l'exécution des obligations et donc de la livraison du navire.

C'est ce qu'avait anticipé Marc Bruschi, en écrivant avant que cet arrêt ne soit rendu, que « *[l]es courtes prescriptions (il traitait du bref délai de l'article 1648) sont un délai durant lequel doit être exercée l'action en garantie à partir du moment où le vice est découvert. Or il est permis de penser que ce bref délai doive lui-même être intenté à l'intérieur de la prescription décennale (5 ans depuis la réforme de la prescription de 2008). En effet, les longues prescriptions de droit commun viennent éteindre d'abord le droit substantiel à la garantie que doit tout vendeur [...]. Il convient donc de distinguer soigneusement le délai de l'article 1648 c. civ. qui éteint l'action en garantie des vices cachés de la durée d'existence de la garantie* »<sup>81</sup>.

Cependant, aujourd'hui cette articulation n'est plus nécessaire puisque la loi de 2008 portant réforme de la prescription est venue modifier le point de départ du délai de prescription en droit commun. L'article 2224 du Code civil modifié par la loi de 2008 prévoit dorénavant que « *[l]es actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer* ». Ainsi, force est de constater que le délai de droit commun et le délai spécial instauré par le Code des Transports commencent à courir à

---

<sup>81</sup> Marc Bruschi, note sous Cass. Civ. 21 octobre 1997, D. 1998, p. 409, spéc. n° 18

la même date : Celle de la découverte du vice. Ainsi, ces deux délais n'ont plus à s'articuler et le délai spécial d'un an du Code des Transports s'imposera systématiquement en matière de construction navale. Cette réforme contribue à alourdir l'obligation mise à la charge du chantier. Auparavant il savait qu'aucune action en garantie ne pourrait être intentée contre lui une fois le délai de prescription de droit commun dépassé, soit 5 ans (anciennement 10 ans) après la livraison du navire, et ce indépendamment de la date de la découverte du vice. En revanche, avec cette réforme, le chantier est susceptible de voir sa responsabilité au titre de la garantie des vices engagée à tout moment et ce parfois même plus de 10 ans après la livraison du navire, seule importe dorénavant la date de la découverte du vice par l'armateur. Cette réforme vient donc, dans la pratique, renforcer l'obligation de garantie à la charge du chantier et ce dans un souci de protection des droits du client, ici l'armateur.

**Délai de prescription et sous-traitance.** — Sous-traitance et délai de prescription, s'ils se cumulent, peuvent aussi poser un nouveau problème, celui de l'opposabilité du délai de prescription annale au sous-traitant. Les sous-traitants face aux avantages du délai court d'un an seulement, offert au constructeur naval, ont eux aussi revendiqué le bénéfice de ce délai au motif que participant à l'opération de construction navale, ils devaient être soumis au même délai de prescription que le constructeur, à savoir un délai d'un an.

**Sous-traitant participant directement à la construction.** — Comme nous l'avons vu, le constructeur, à la différence du vendeur, se verra appliquer le délai de prescription spéciale d'un an de l'article L. 5113-5 du code des transports. Ainsi, le délai de prescription de l'action contre la garantie des vices cachés de 2 ans, prévu dans le droit de la vente semble être légitime à s'appliquer pour le fournisseur si on admet qu'il n'est rien d'autre qu'un vendeur.

Dans un arrêt du 28 mai 1991<sup>82</sup>, la chambre commerciale avait déjà admis sur le fondement de la participation à une même opération économique maritime, l'application de ce délai de prescription annale à l'action contre le sous-traitant participant à une opération de construction.

---

<sup>82</sup> Cour de Cassation, Chambre commerciale, du 28 mai 1991, 89-15.846, Publié au bulletin 1991 IV N° 184 p. 130.

Pour justifier l'application du délai de prescription d'un an de l'action intentée contre le sous-traitant, la Cour de cassation avait relevé que le sous-traitant participait à l'opération de construction au sens large et qu'il fallait donc lui appliquer le même délai de prescription qu'au constructeur car finalement celui-ci se trouvait dans une situation identique. Tout l'intérêt est donc de savoir si le fournisseur d'une pièce d'équipement se trouve lui aussi dans la même situation et s'il participe lui aussi à l'opération de construction.

**Sous-traitant fournisseur.** — Cet arrêt a le mérite d'apporter une réponse à la question de l'opposabilité du délai de prescription d'un an au sous-traitant qui participe à l'opération de construction. Cependant, le doute subsiste pour le fournisseur qui ne participe pas directement à la construction mais qui se contente de fournir une pièce d'équipement. Le problème est donc de savoir si le délai de prescription de l'action en garantie contre le constructeur s'applique également au fournisseur d'une pièce d'équipement ? La Cour de cassation a eu l'occasion de rappeler la solution dégagée sur cette question dans l'arrêt du « *Navire Supertoy* », rendu par la chambre commerciale le 1er octobre 2013.

La Cour a refusé de se fonder uniquement sur la qualité de vendeur du fournisseur en décidant que « *la prescription annale est applicable aux demandes en garantie formées à l'encontre des fournisseurs* »<sup>83</sup>.

La cour de cassation semble ainsi privilégier le fait que le fournisseur participe à une opération économique maritime d'ensemble et doit donc se voir appliquer le régime juridique entourant cette opération et le délai spécial de l'article L. 5113-5 du Code des Transports. Finalement, la prescription annale prévue à l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est applicable aux demandes en garantie formées à l'encontre des sous-traitants, qu'ils participent à l'opération de construction ou qu'ils ne fassent que fournir une pièce d'équipement.

Au terme de contrat de construction navale, le chantier est donc tenu d'une obligation de garantie et d'une obligation de délivrance qu'il aménage avec souplesse, dans le cadre des dispositions impératives, pour adapter le régime de la vente à livrer aux besoins de l'industrie navale. Mais le cocontractant du chantier, l'armateur, se voit lui aussi imposer une obligation de paiement du prix ainsi qu'une obligation de prendre

---

<sup>83</sup> Cour de Cassation, Chambre commerciale, 1 octobre 2013, 12-17.067 12-17.250, Inédit.



livraison du navire. Là encore, des aménagements seront possibles et ce aussi bien au niveau du paiement que du retraitement du navire construit, faisant du contrat de construction navale l'outil privilégié de la volonté des parties.

## **PARTIE II : LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR**

---

Le contrat de construction navale s'analyse comme un contrat de vente et plus particulièrement, comme un contrat de vente à livrer. Alors, si les parties n'en conviennent pas autrement en aménageant leurs obligations par exemple, c'est toujours au régime de la vente à livrer qu'il faudra se référer pour mettre en lumière les obligations des parties et encadrer les divers aménagements. Aux termes de l'article 1650 du Code civil, l'armateur, assimilé à un simple acheteur, a pour « *principale obligation [...] de payer le prix au jour et au lieu réglés par la vente* ». En matière de construction navale et étant donné le coût d'une telle construction, on peut considérer qu'une obligation préalable s'ajoute à celle de payer le prix : C'est le financement du navire. En effet, rares sont aujourd'hui les navires financés en fonds propres et en pratique, le financement du navire est devenu une obligation de fait, bien qu'elle ne découle pas strictement des termes du contrat de construction. Mais cette obligation de paiement du prix (**Chapitre 1**) mise à la charge de l'armateur n'est pas la seule puisque celui-ci est aussi tenu, aux termes de la construction, de prendre livraison du navire construit (**Chapitre 2**). Comme pour le chantier naval, ces obligations relèvent du droit commun de la vente et font presque toujours l'objet d'aménagements contractuels, aussi bien concernant l'obligation de paiement du prix, que concernant l'obligation de prendre délivrance du navire.

## **Chapitre 1 : Obligation de paiement du prix**

En contrepartie de la livraison du bien par le chantier naval, l'armateur se voit contraint de payer le prix contractuel du navire. Mais en pratique, l'obligation de paiement du client fait l'objet de nombreux aménagements (**Section 1**), puisque les coûts de construction sont tels que cette obligation revêt une importance grandissante et ce aussi bien du côté de l'armateur que du côté du chantier. Alors que le chantier tentera d'obtenir des avances pour mener à bien la construction, le client lui, devra obtenir les fonds nécessaires à un tel projet. Ainsi, en pratique, l'obligation de paiement du prix mise à la charge de l'armateur ne peut pas être étudiée sans envisager les modes de financements auxquels il peut avoir recours (**Section 2**). Finalement, il semble que l'on puisse parler, en pratique du moins, d'une obligation préalable au paiement du prix.

### **Section 1 : Le paiement du prix contractuel**

Le droit commun de la vente à livrer prévoit les caractéristiques du paiement mais aussi du prix (**Paragraphe 1**). Mais cela ne s'applique qu'en l'absence de volonté contraire des parties et, en ce qui concerne paiement, les aménagements sont la règle (**Paragraphe 2**).

#### *Paragraphe 1 : Les caractères du prix et du paiement*

**Principe.** — L'article 1650 du Code civil met à la charge de l'acheteur une obligation de paiement du prix, il dispose que « [l]a principale obligation de l'acheteur est de payer le prix au jour et au lieu réglés par la vente ». Cet article pose le principe de la liberté contractuelle pour la date et le lieu du paiement. Mais l'article 1651 vient préciser ce qu'il en est en l'absence de choix des parties quant au moment et au lieu du paiement et prévoit que « [s]'il n'a rien été réglé à cet égard lors de la vente, l'acheteur doit payer au lieu et dans le temps où doit se faire la délivrance ». Ainsi on en déduit qu'en droit commun de la vente, le principe, est celui du paiement

à la livraison du bien. C'est ce principe qui, en l'absence de choix contraire des parties, s'appliquera en matière de construction navale. Mais face à la complexité et au coût de la construction, ce paiement, en une seule fois et à la livraison du navire, n'est qu'exceptionnel et là encore, presque toujours, les parties en auront convenu autrement dans le contrat.

**Le montant du prix.** — L'article 1591 du Code civil prévoit que « *[l]e prix de la vente doit être déterminé et désigné par les parties* ». Mais la jurisprudence est venue apporter une précision et a quelque peu assoupli ce principe en admettant la validité d'un prix simplement déterminable et pas encore déterminé, la Cour de cassation précise pour autant que le prix doit être déterminable « *en fonction d'éléments ne dépendant pas de la volonté de l'une des parties* »<sup>84</sup>. Le principe est simple et le prix, qu'il soit déterminé ou déterminable, devra toujours être prévu au contrat. Le client aura donc l'obligation de payer le prix convenu à la livraison du navire.

*Paragraphe 2 : Les aménagements à l'obligation de paiement du prix*

**Indivisibilité du paiement. Paiements successifs.** — L'article 1244 alinéa 1 du Code civil dispose que « *[l]e débiteur ne peut forcer le créancier à recevoir en partie le paiement d'une dette, même divisible* ». Cet article pose le principe du paiement unique, en l'absence de volonté contraire des parties, tout paiement d'une dette devra être fait en une seule fois et entièrement. C'est ce qu'on appliquera au contrat de construction navale si les parties n'en n'ont pas convenu autrement. Une fois le navire livré, c'est-à-dire une fois que celui-ci a réussi ses essais en mer, alors l'armateur paiera en une seule et unique fois le prix convenu au contrat pour le navire dont il a pris livraison par le chantier.

Cependant, force est de constater que ce principe, en matière de construction navale, ne trouve que peu d'application puisqu'en matière de construction navale, « *[l]a valeur des grands navires est telle qu'un constructeur ne peut pas attendre l'achèvement pour demander des acomptes sur le prix* »<sup>85</sup>. En effet, dans la pratique,

---

<sup>84</sup> Chambre des requêtes, Cour de cassation, 7 janvier 1925.

<sup>85</sup> R. Rodière - E. Du Pontavice, Droit maritime, Dalloz, Paris, 2000, n° 73, p. 65.

rare sont les contrats de construction qui ne prévoient pas qu'il en sera autrement. Souvent, les parties prévoient que le paiement se fera par avances sur le prix. Un système d'acomptes échelonnés sera prévu au contrat qui prévoira tous les détails de ces acomptes. Bien souvent, les acomptes seront fonction de l'avancement du navire puisqu'étant donné la taille et la complexité des navires construits de nos jours (aussi bien les navires de commerce que ceux de plaisance), il est difficile, pour les chantiers, d'avancer les sommes nécessaires aux matériaux et à la construction. Ainsi, des acomptes seront versés par le client au chantier et le versement de ces acomptes sera précisément encadré par le contrat en fonction de l'avancement de la construction. Par exemple, une fois la coque terminée, le client devra payer X% du prix, idem une fois le moteur installé ou encore la quille posée. En pratique, une clause du contrat de construction prévoit avec précision le terme de chaque paiement de la sorte :

*« Le règlement du prix stipulé à l'article 3 sera effectué de la façon suivante :*

- *1<sup>er</sup> versement de X euros à la commande couvrant le paiement de la matière première fournie par le constructeur, soit X %.*
- *2<sup>ème</sup> versement de X euros, soit environ X % du prix contractuel, à la présentation en atelier de l'ensemble des bordés et des éléments de structure de coque découpés avant assemblage.*
- *3<sup>ème</sup> versement de X Euros, soit X % du prix contractuel à la présentation des couples sur fond.*
- *4<sup>ème</sup> versement de X Euros, soit X % du prix contractuel à la présentation de la timonerie finie de chaudronnerie.*
- *5<sup>ème</sup> versement de X Euros, soit X % du prix contractuel à la mise en place à blanc du cocon.*
- *6<sup>ème</sup> versement de X Euros, soit X % du prix contractuel à la mise en place définitive du cocon.*
- *Solde de X Euros soit X % sur prix contractuel à la livraison. »<sup>86</sup>*

Ces paiements échelonnés, s'ils sont autorisés, posent cependant une question, celle du transfert de propriété du navire construit.

---

<sup>86</sup> Annexe n° 1, « Contrat type de construction navale », article 4.

### **Paiements successifs et transfert progressifs de la propriété. —**

Généralement, ce système d'acomptes successifs s'accompagnera d'un transfert progressif de la propriété et la clause envisageant les différents termes de paiement ne manquera pas de préciser qu' « [i]l est expressément convenu que l'armateur deviendra propriétaire du navire au fur et à mesure de son paiement progressif »<sup>87</sup>. L'armateur ne se contentera pas de verser des acomptes, mais il acquerra, proportionnellement aux acomptes versés, la propriété du navire en construction. Ce moyen de paiement, bien que particulièrement adapté à la construction navale et permettant à l'armateur d'avancer les sommes nécessaires à la construction de son navire, sommes dont le chantier ne pourrait disposer autrement, pose pour autant une difficulté. Il n'est pas toujours simple de faire correspondre un certain montant avec une étape précise de la construction du navire. Par exemple au tout début de la construction, le chantier aura déjà besoin d'un minimum de fonds pour lancer le projet ou encore pour acheter des matériaux, or il est difficile d'imaginer quelle propriété acquiert l'armateur en échange du premier paiement, si ce n'est peut-être celle des matériaux seulement. Quoi qu'il en soit, de tels aménagements sont autorisés et ce aussi bien au niveau du paiement, que du transfert progressif de la propriété au profit de l'armateur.

Ainsi les parties peuvent prévoir un échelonnement des paiements pour faciliter le paiement du prix par l'armateur et permettre l'avance des sommes nécessaires à la construction au chantier. Mais pour cela, l'armateur doit être en mesure d'avancer les fonds au chantier et en pratique, il aura presque toujours recours au financement par un établissement bancaire.

## **Section 2 : Le financement du navire, une obligation préalable au contrat de construction**

Il est très rare de nos jours qu'un armateur puisse financer la construction d'un navire uniquement sur fonds propres. Seule une partie du prix sera généralement payée en fonds propres alors que le reste sera apporté par un établissement financier. Bien que le financement du navire ne soit pas une obligation, à proprement parler, de

---

<sup>87</sup> Annexe n° 1, « Contrat type de construction navale », article 4.

l'armateur, il semble pourtant impossible d'étudier les obligations des parties au contrat de construction et comment celles-ci peuvent être aménagées dans le contrat, sans évoquer le financement. En effet, en pratique, le financement s'avère être une obligation préalable à la construction du navire. Financement et construction, dans les faits, sont donc indissociables et le financement fait l'objet d'un contrat propre et différent du contrat de construction : On peut parler de contrat de financement. Pourtant construction et financement sont intimement liés et il semble légitime de considérer que le financement n'est finalement rien d'autre qu'une obligation accessoire à l'obligation de l'armateur de payer de prix.

La combinaison de contrat de construction et contrat de financement est aujourd'hui fréquente, surtout pour les gros navires, pour lesquels ni le constructeur ni l'armateur ne sont en mesure de faire l'avance du coût de la construction, ni même des éventuels acomptes versés par l'armateur au cours de la construction. Pour ce faire, les parties au contrat pourront s'accorder pour un financement classique par crédit consenti par une banque ou bien choisir un financement structuré plus spécialement adapté à la construction navale.

*Paragraphe 1 : Un mode de financement classique : le crédit hypothécaire*

**Crédit acheteur. — Crédit fournisseur. Financement par un établissement bancaire.** — On distingue le crédit fournisseur du crédit acheteur. Dans le cas du crédit fournisseur, c'est le chantier qui se chargera du financement du navire jusqu'à sa livraison au client. Généralement, le crédit fournisseur sera doublé d'une hypothèque au profit du chantier sur le navire en construction. Certains chantiers proposent ainsi des contrats de construction dans lesquels le paiement est prévu en deux fois, 20% à commande par exemple et les 80% restants à la livraison. Pour se faire, le chantier fera appel à ses fonds propres, aux acomptes du client mais aussi au crédit consenti par une banque en échange d'une hypothèque sur le navire en construction, lui permettant de se protéger contre une éventuelle faillite du chantier. Dans le cas du crédit acheteur, comme son nom l'indique, c'est l'armateur qui se chargera du financement du navire tout au long de la construction et au fur et à mesure des différentes échéances de paiement prévues dans le contrat et ce, par le biais d'un

crédit consenti par des banques. En pratique, ces deux modes classiques de financement sont indissociables de l'hypothèque maritime, sûreté essentielle en matière de construction navale.

**Hypothèque maritime. Crédit hypothécaire.** — L'hypothèque maritime a été instaurée par une loi de 1885<sup>88</sup> et même si cette institution est ancienne, elle est depuis peu régie par le Code des douanes<sup>89</sup> (titre IX), ainsi que la loi du 3 janvier 1967 (chapitre VI) et sa place dans les financements maritimes actuels reste considérable. Si le fondement, ainsi que la fonction de l'hypothèque maritime, sont similaires à ceux de l'hypothèque classique, pour autant, sa définition n'est pas exactement la même et celle-ci mérite d'être adaptée au bien sur lequel elle porte, à savoir le navire. Ainsi, l'hypothèque maritime peut être définie comme « *une sûreté réelle mobilière constituée sans la dépossession du débiteur par une convention, et en vertu de laquelle le créancier qui a procédé à l'inscription hypothécaire à la faculté de faire vendre le navire grevé en quelques mains qu'il se trouve et d'être payé par préférence sur le prix* »<sup>90</sup>. On notera donc que l'hypothèque maritime, à la différence de l'hypothèque classique, porte sur un bien meuble, le navire et qu'elle ne peut découler que d'une convention.

Mais ces financements sont relativement classiques même s'ils font appel à l'hypothèque maritime. En revanche, à côté de ces modes de financements classiques, on retrouve des financements dits structurés, tout particulièrement adaptés à la construction navale et ce notamment avec la cession bail. Ces nouveaux modes de financements sont venus pallier aux lacunes de l'hypothèque maritime. En effet, si cette dernière constitue une sûreté pour l'établissement financier, cette sûreté n'est pas sans faille et la procédure, en cas de faillite du chantier, comporte toujours des risques. C'est pour cela que ce sont développés ces nouveaux modes de financement offrant à l'établissement financier la possibilité d'être directement propriétaire de la chose et lui permettant ainsi de courir un moindre risque.

---

<sup>88</sup> Loi du 10 juillet 1885 relative aux hypothèques maritimes, JORF du 11 juillet 1885 page 3578.

<sup>89</sup> Article 43A de la loi du 3 janvier 1967 : « *Les règles relatives aux hypothèques maritimes sont fixées à la section 7 du chapitre 1er du titre IX du code des douanes ainsi qu'au présent chapitre* », créé par la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 - art. 10.

<sup>90</sup> K. Oilleau, *Le Crédit Tiré du Navire*, 2010, n° 292, p. 351.



*Paragraphe 2 : Financements structurés et construction navale : du crédit hypothécaire à la « cession bail »*

**Crédit-bail. Leasing.** — Le crédit-bail de droit commun s'analyse comme « *l'opération de locations de biens par une entreprise (crédit-bailleur) qui en demeure propriétaire, en donnant au locataire (crédit-preneur) la possibilité, au terme du contrat, de se porter acquéreur des biens loués* »<sup>91</sup>. Le leasing maritime ne s'écarte pas du leasing classique, si ce n'est en ce qu'il remplace la location de droit commun par un affrètement coque-nue au profit de l'armateur exploitant du navire. Finalement, le crédit-bail affrètement coque nue « *s'appuie sur une distinction de la propriété et de l'utilisation du navire et s'analyse alors en un affrètement coque nue avec promesse de vente* »<sup>92</sup>. Mais le crédit-bail part d'un postulat : Le crédit-bailleur est propriétaire du bien et le crédit-preneur l'exploite, ainsi, dans le cadre du contrat de construction navale, cela implique que ce soit le crédit-bailleur et donc la banque, qui fasse construire un navire. Or, en pratique, il est rare que des établissements financiers acceptent, sur demande des armateurs, de porter un projet de construction de navire. Ainsi, pour répondre à la demande de financements en matière de construction navale, un autre modèle de financement s'est développé, venant finalement adapter le leasing à la construction.

**Cession bail. Lease back.** — Le mécanisme de la cession bail se caractérise essentiellement par un transfert de la propriété de la chose au créancier. On parle de cession bail ou lease back qui est défini comme une « *technique de crédit dans laquelle l'emprunteur, par une vente dont le prix représente le montant du prêt, transfère dès l'origine au prêteur la propriété d'un bien offert en garantie et conserve ce bien à titre de locataire, tout en le rachetant progressivement, en vertu d'une promesse unilatérale de vente jointe au bail qui accompagne la vente initiale* »<sup>93</sup>. Un tel mode de financement appelle donc une pluralité de contrats et « *la cession bail recourt à trois types de mécanismes contractuels entre les deux mêmes parties : la vente, le bail et la promesse unilatérale de vente* »<sup>94</sup>. La distinction avec le crédit-bail est subtile

---

<sup>91</sup> J. Mestre, E. Putman et M. Billiau, *Traité de droit civil*, sous la direction de J. Ghestin, *Droit commun des sûretés réelles*, LGDJ, 1996, n° 22, p. 20.

<sup>92</sup> K. Oilleau, *Le Crédit Tiré du Navire*, 2010, n° 432, p. 513.

<sup>93</sup> G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, PUF, coll. Quadrige, 2007, *Cession-bail*.

<sup>94</sup> K. Oilleau, *Le Crédit Tiré du Navire*, 2010, n° 424, p. 501.

mais bien présente. En effet, alors que dans le crédit-bail le bailleur est propriétaire de la chose, dans la cession bail, c'est l'armateur qui est propriétaire du navire à sa sortie du chantier et le bailleur n'en deviendra propriétaire qu'aux termes d'une vente. Finalement, c'est grâce à la vente que l'armateur percevra des liquidités. En principe, cette vente de l'armateur au bailleur interviendra concomitamment à la livraison du navire par le chantier. Ainsi, ce type de financement ne modifiera pas ni le contrat de construction, ni les parties au contrat et l'armateur continuera d'être le cocontractant du chantier. Pour autant, dès que le navire sera livré à l'armateur par le chantier, celui-ci procédera à la vente du navire au profit du prêteur qui a financé la construction. En pratique, une fois la banque propriétaire du navire construit, elle confiera son exploitation à l'armateur à travers un contrat d'affrètement coque-nue, c'est une forme de crédit-bail avec souvent une option d'achat au bénéfice de l'armateur qui deviendra propriétaire une fois le navire amorti par la banque. Cependant, ce financement implique un isolement de l'actif et de son financement, on constate donc en pratique, que le propriétaire du navire n'est jamais directement une banque, et que l'isolement de cet actif que constitue le navire se fait généralement au moyen de la création d'une société ad hoc (Special Purpose Vehicle ou SPV)<sup>95</sup> qui sera contrôlée par le prêteur (les banques). Il ressort de l'étude de la cession bail que ce mode de financement semble particulièrement adapté à la construction navale. En effet, si à la sortie du chantier l'établissement financier devient propriétaire du navire, pour autant, c'est l'armateur qui restera propriétaire pendant toute la durée de la construction du navire. Ainsi, c'est l'armateur qui assumera le suivi de la construction ainsi que le risque d'une faillite du chantier et non la banque, frileuse à assumer un tel risque. Alors, ces modes de financements dits structurés, s'ils n'impliquent pas d'aménagements au contrat de construction, peuvent malgré tout être considérés comme une obligation préalable mise à la charge de l'armateur qui souhaite faire construire un navire.

Mais si l'armateur est tenu de payer le prix convenu au contrat de construction, il a aussi classiquement une seconde obligation qui est celle de prendre livraison du navire construit. Celle-ci, notamment en période de crise, fait l'objet de nombreux contentieux, les armateurs refusant parfois, en plus de payer le prix, de prendre livraison du navire.

---

<sup>95</sup> A. Luquiau, « *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur* », JurisClasseur Transport, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 19.

## **Chapitre 2 : Obligation de prendre livraison du navire**

En contrepartie de l'obligation de délivrance mise à la charge du chantier naval, l'armateur, assimilé à un acheteur, a pour obligation de prendre livraison du navire construit. Cette obligation n'étant pas expressément prévue par le Code civil et celle-ci s'imposant malgré tout au client du chantier, il convient d'en étudier la portée ainsi les aménagements possibles (**Section 1**). D'autre part, il n'est pas rare, en temps de crise, que cette obligation soit à l'origine de nombreux contentieux, notamment en cas de refus de prendre livraison du navire par l'armateur (**Section 2**).

### **Section 1 : L'étendue de l'obligation de prendre livraison du navire**

L'obligation de prendre livraison du navire, à l'image de l'obligation de délivrance du chantier, a deux pendants. Si le chantier est tenu de prendre livraison à une date précise, il est aussi tenu, bien souvent, de le faire en un lieu précis. Mais cette obligation n'étant pas prévue par le Code civil, son encadrement est donc laissé à l'aménagement des parties (**Paragraphe 1**). Pourtant, il arrive parfois qu'un manquement à l'obligation de prendre livraison du navire soit caractérisé, dans ce cas les aménagements des parties et notamment la présence ou non d'un terme, auront des conséquences sur le contentieux relatif à cette obligation (**Paragraphe 2**).

*Paragraphe 1 : L'obligation de retirement du navire, une obligation susceptible d'aménagements*

**Principes.** — L'obligation de délivrance à la charge du chantier a son pendant du côté de l'armateur. Si le chantier doit livrer le navire à une date donnée, le client lui a obligation d'en prendre livraison à cette même date. L'une des conséquences principales de la transmission de propriété engendrée par la construction du navire puis

par sa délivrance, se manifeste par l'obligation par l'armateur de prendre possession dudit navire (à travers la recette ou la livraison de celui-ci)<sup>96</sup>.

En théorie, l'obligation mise à la charge de l'acheteur est simple, légitime et ne devrait poser aucun problème. L'armateur a obligation de prendre livraison du navire qu'il a fait construire (et qu'il a, bien souvent, déjà payé en partie) et on voit mal pourquoi celui-ci refuserait de prendre livraison de ce navire.

Mais la pratique justifie parfois le refus de prendre livraison du navire. Soit parce que le chantier est dans l'incapacité d'achever le navire, dans ce cas souvent, les frais qui seront engendrés pour terminer le navire dans un autre chantier ainsi que la complexité de l'opération (déplacement du navire, compétence du chantier reprenneur, délais de la procédure collective, difficulté de communication avec le chantier et son mandataire...), pousseront plutôt le client à refuser de prendre livraison du navire. Dans ce cas, pas de problème particulier puisque l'armateur pourra invoquer l'exception d'inexécution pour se défaire de son obligation de prendre livraison. Mais ce peut aussi être le cas d'un armateur qui n'est plus en mesure de payer le prix du navire. Cette situation n'est pas rare, la construction d'un navire étant longue et les commandes généralement passées dans des périodes économiquement fructueuses pour l'armateur, il n'est pas rare qu'une fois le navire construit, l'armateur ne soit plus en mesure de payer le prix de celui-ci et préfère refuser d'en prendre livraison. C'est encore l'hypothèque dans laquelle l'armateur refuse simplement d'en prendre livraison, non pas parce qu'il n'en a pas les moyens, mais parce qu'il est déjà en surcapacité et qu'il ne parvient pas à exploiter tous ses navires. Ce nouveau navire ne constituant pour lui qu'une dépense supplémentaire puisqu'il ne serait pas utilisé.

Cette situation dans laquelle l'armateur refuse de prendre livraison d'un navire, soit parce qu'il en est incapable, soit parce qu'il préfère ne pas le faire, n'est pas si rare et appelle une réflexion sur deux points essentiels ; D'abord, qu'en est-il si l'armateur refuse de prendre livraison du navire ? D'autre part, qu'en est-il du transfert de la propriété et de ses accessoires, notamment le transfert des risques de la chose ? Le principe est simple, en matière navale, le transfert de propriété intervient à la signature

---

<sup>96</sup> A. Luquiau, « *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur* », JurisClasseur Transport, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 63.

du procès-verbal de recette. Or, l'accessoire suivant le principal<sup>97</sup>, le transfert des risques suit le transfert de propriété. Ainsi, en cas de refus de prendre livraison du navire de la part de l'armateur, c'est le chantier qui, en conservant la propriété, conservera la garde de la chose et assumera les risques. Le seul moyen pour lui de s'en libérer sera la résolution ou la sommation.

Mais si l'acceptation de la livraison entraîne le transfert de la propriété, la pratique a montré que des aménagements étaient envisageables.

**Aménagements à l'obligation de prendre livraison du navire. Moment de la livraison. Transfert de la propriété.** — En droit commun de la vente, le transfert de propriété s'effectue normalement dès la conclusion du contrat et l'article 1583 du Code civil dispose que la vente « *est parfaite entre les parties, et la propriété est acquise de plein droit à l'acheteur à l'égard du vendeur, dès qu'on est convenu de la chose et du prix, quoique la chose n'ait pas encore été livrée ni le prix payé* ». Il ressort de cet article que le transfert de propriété, en droit commun est indépendant de la remise de la chose à l'acheteur puisqu'il se fait dès qu'il y a accord sur la chose et sur le prix. Cependant, en matière de construction navale, ce principe diffère et l'article 6 de la loi de 1967 prévoit en effet que le transfert de propriété à l'armateur « *se réalise avec la recette du navire après essais* ». Ainsi, le transfert de la propriété du navire n'interviendra qu'une fois le procès-verbal de recette signé, c'est-à-dire une fois que l'armateur aura pris livraison du navire. Pour autant, si le principe veut que cette obligation de prendre livraison du navire se réalise lors de la recette, les parties peuvent dans le contrat en décider autrement et « *rien n'empêche les parties de retarder le moment de livraison, malgré la recette du navire* »<sup>98</sup>. Ainsi, l'obligation de prendre livraison du navire mise à la charge de l'armateur est susceptible d'être aménagée contractuellement et les parties peuvent convenir que la livraison du navire, qui intervient normalement après les essais en mer et la recette, n'interviendra finalement qu'à *posteriori*. Pour autant, même si l'armateur peut parfois être tenté de reculer le moment de la livraison du navire, il est rare qu'il soit conscient de cela lors de la négociation du contrat, cela relevant généralement de difficultés économiques ou pratiques qu'il ne pouvait prévoir au moment de la signature du contrat. Finalement,

---

<sup>97</sup> Article 546 du Code civil : « *La propriété d'une chose soit mobilière, soit immobilière, donne droit sur tout ce qu'elle produit, et sur ce qui s'y unit accessoirement soit naturellement, soit artificiellement. Ce droit s'appelle "droit d'accession"* ».

<sup>98</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Le navire*, 1978, n° 76 (suite), p. 96.

comme le relève le doyen Rodière, « *on ne voit pas bien d'ailleurs quel intérêt présenterait cette clause pour l'armateur, sinon celui de retarder le moment où il aura la garde du navire au sens de l'article 1384, alinéa 1, code civil* »<sup>99</sup>. Ainsi, bien que l'obligation de prendre livraison du navire, mise à la charge de l'armateur, puisse faire l'objet d'aménagements reportant notamment le moment de la livraison du navire, en pratique cela ne présente que peu d'intérêt et de tels aménagements ne seront que rarement prévus au contrat de construction navale.

*Paragraphe 2 : Le manquement à l'obligation de prendre livraison du navire*

**Le refus de l'armateur de prendre livraison. Force majeure. Obligation de résultat.** — S'il est relativement fréquent, comme le relève le professeur Pierre Bonassies, « *que le propriétaire d'un petit navire de plaisance, voire d'un petit navire de pêche, qui a confié son bâtiment à un chantier pour le réparer ou le rénover, ne puisse régler le prix prévu pour la réparation et abandonne son navire* »<sup>100</sup>, il n'est pas rare non plus de voir de grands armateurs refuser de prendre livraison du navire qu'ils ont fait construire.

Le manquement du client à son obligation de prendre livraison du navire sera constitué « *sur simple constatation du défaut de retirement par l'armateur, sans qu'il y ait lieu de rechercher si ce défaut revêt ou non un caractère fautif ou même s'il résulte d'une circonstance de force majeure* »<sup>101</sup>. L'armateur est donc tenu, à l'égard du chantier, d'une obligation de résultat et il ne pourra pas invoquer la force majeure pour s'exonérer. Pour autant cela peut avoir une importance et comme le précise Antoine Luquiau, « *une telle distinction pourrait être introduite à l'occasion de l'indemnisation à laquelle le constructeur prétendrait en réparation du préjudice consécutif à la résolution ; en effet, les dommages-intérêts susceptibles de lui être alloués pourraient tenir compte de la bonne ou de la mauvaise foi de l'armateur, lequel en serait éventuellement dispensé si le défaut du retirement trouvait sa cause dans un*

---

<sup>99</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Le navire*, 1978, n° 76 (suite), p. 96.

<sup>100</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 222 bis.

<sup>101</sup> A. Luquiau, « *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur* », *JurisClasseur Transport*, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 67.

*cas de force majeure* »<sup>102</sup>. Ainsi, en pratique, bien que le manquement soit constitué indépendamment de toute force majeure, le résultat du litige, lui, dépendra bien de l'existence ou non d'une force majeure empêchant l'armateur de prendre livraison du navire.

En revanche, le fait du constructeur peut être exonératoire de responsabilité et aucun manquement à l'obligation de retirement du navire ne sera caractérisé si le défaut de retirement est dû au fait du constructeur. Celui-ci doit en effet faire son possible pour mettre le navire à disposition du client à la date convenue et bien entendu, son défaut de présentation ne saurait caractériser un manquement à l'obligation de retirement mise à la charge de l'armateur.

Pour autant, l'aménagement de l'obligation de l'armateur de prendre livraison du navire dans le contrat de construction, et notamment la présence ou non d'un terme de livraison, peut avoir des effets sur les droits du chantier. Ainsi, dans le cadre d'une étude de l'aménagement des obligations des parties dans le contrat de construction naval, il semblerait illogique d'étudier l'obligation de l'armateur sans évoquer les droits dont bénéficie le chantier en cas de refus de la part du client de prendre livraison du navire, au moins en ce que ces droits dépendent de l'obligation contractuelle du client et de l'existence ou non d'un terme précis de livraison.

## **Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de prendre livraison et les sanctions du non retirement**

Face à un manquement de l'armateur à son obligation de retirement du navire, le chantier lésé se verra offrir plusieurs solutions. S'il peut tout d'abord, sur le fondement du droit commun, demander des dommages-intérêts ou encore l'exécution forcée, une règle exorbitante du droit commun admet aussi la résolution de plein droit du contrat de construction (**Paragraphe 1**). D'autre part, le chantier se voit aussi reconnaître le droit de faire sommation à l'armateur de prendre livraison, cette sommation faisant généralement l'objet d'aménagements (**Paragraphe 2**).

---

<sup>102</sup> A. Luquiau, « *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur* », JurisClasseur Transport, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 67.

*Paragraphe 1 : La résolution du contrat de construction navale*

**Dommages-intérêts. Exécution forcée. Résolution de la vente.** — Comme le précise le professeur Pierre Bonassies, si l’armateur refuse de prendre livraison du navire, « *le chantier peut certainement user alors des voies de droit commun, demande en dommages-intérêts, injonction de faire éventuellement assortie d’une astreinte* »<sup>103</sup>.

Conformément au droit commun, en cas de manquement à l’obligation de retirement du navire, le chantier se verra libéré des risques sur ce dernier, dont la propriété aura malgré tout été transférée à l’armateur, ce qui permettra au chantier de demander des dommages-intérêts pour le préjudice subi du fait du refus de prendre livraison du navire par le client. Mais ces procédures ne présentent pas d’originalité particulière et ne sont pas propres au droit maritime, ni ne font l’objet d’aménagements particuliers et leur développement ici ne semble pas nécessaire. D’autre part, le manquement à cette obligation d’enlèvement du navire ouvre aussi au chantier constructeur le droit de réclamer la résolution de la vente, conformément à l’article 1184 du Code civil énonçant que « *la condition résolutoire est toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques pour le cas où l’une des deux parties ne satisfera point à son engagement* ». Le chantier aura donc le choix entre la résolution du contrat, des dommages-intérêts en réparation du préjudice subi, ou l’exécution forcée, mais comme nous allons le voir, en ce qui concerne la résolution du contrat une règle particulière existe, permettant, sous certaines conditions, la résolution de plein droit du contrat.

**Résolution de plein droit du contrat de construction. Terme convenu. Article 1657 du Code civil.** — Au-delà de l’article 1184 et de la résolution de droit commun, l’article 1657 du Code civil prévoit une règle spéciale exorbitante du droit commun. Cet article prévoit en effet qu’ « *[e]n matière de vente de denrées et effets mobiliers, la résolution de la vente aura lieu de plein droit et sans sommation, au profit du vendeur, après l’expiration du terme convenu pour le retirement* ». A première vue, la lettre de cet article ne semble viser que les « *denrées et effets mobiliers* ». Mais il est depuis longtemps admis que cette expression doit concerner toutes les marchandises susceptibles de détériorations et tous les meubles corporels ou

---

<sup>103</sup> P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 222 bis.



incorporels<sup>104</sup> comme l'a précisé la Cour de cassation dans un ancien arrêt du 19 février 1973<sup>105</sup>. Finalement, une seule condition semble nécessaire pour que cet article trouve à s'appliquer au contrat de construction navale, c'est l'existence d'un terme convenu dans le contrat. Pour que l'article 1657 puisse trouver application, il faut que le contrat prévoie une date de livraison ou plus généralement, que le terme convenu puisse être identifié avec certitude.

Généralement, les contrats internationaux de construction prévoient un terme fixe et clairement exprimé de livraison. Ils comporteront presque toujours une clause similaire à celle-ci : « *The Vessel shall be delivered by the BUILDER to the SHIPOWNER at the BUILDER's shipyard in [...], safely afloat at a safe berth, on the delivery date specified by the relevant VESSEL CONSTRUCTION ORDER* »<sup>106</sup>. Ainsi le chantier pourra bénéficier de la résolution de plein droit offert à lui par l'article 1657 du Code civil. En revanche, dans certains contrats français, on retrouve encore la simple clause prévoyant qu' « *après les essais en mer et l'acceptation de l'armateur après signature du procès-verbal de recette, le navire sera réputé livré à l'armateur dans le port de [...], libre de toute hypothèque ou privilège* »<sup>107</sup>, ne sera pas considérée comme fixant un terme précis et ne permettra pas au chantier de bénéficier de la résolution de plein droit du contrat prévue par l'article 1657 du Code civil.

Ainsi, force est de constater que les contrats de construction navale prévoient presque toujours une date de retirement ou un terme. En pratique, le chantier sera donc exonéré de son obligation de mise en demeure dans quasiment tous les cas. La mise en œuvre de cette résolution de plein droit semble finalement être particulièrement avantageuse pour le chantier.

Cependant, une condition à la mise en œuvre de cette résolution de plein droit existe tout de même et « *il faut enfin que le défaut de retirement dans le terme convenu soit dû au fait de l'armateur, le constructeur, ayant fait le nécessaire pour mettre la chose vendue à sa disposition conformément aux stipulations du contrat* »<sup>108</sup>.

---

<sup>104</sup> Antoine Luquiau, Jurisclasseur, Fasc. 1063 : Navire et autres bâtiments de mer

<sup>105</sup> Cass. req., 19 févr. 1873 : DP 1873, 1, p. 301

<sup>106</sup> « *Le navire sera livré par le constructeur à l'armateur au chantier naval du constructeur à [...], en toute sécurité à flots et à un poste d'amarrage sûr, à la date de livraison prévue dans la commande de construction.* »

<sup>107</sup> Annexe n° 1, « *contrat type de construction navale* », article 6.

<sup>108</sup> A. Luquiau, *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur*, JurisClasseur Transport, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 67.

**Résolution de plein droit. Aménagements.** — Dans le cadre de l'étude des obligations des parties au contrat de construction navale et de leurs aménagements, il convient de noter que le constructeur peut renoncer au bénéfice de la résolution de plein droit, sous la seule réserve que cette renonciation soit formelle. Cette renonciation devra donc être clairement exprimée dans le contrat de construction qui pourra prévoir « *que le défaut de retirement au terme convenu n'entraînera pas la résolution de la vente* »<sup>109</sup>.

*Paragraphe 2 : La sommation et ses aménagements contractuels*

**Sommation. Aménagements. Dommages-intérêts.** — La sommation est une procédure spéciale prévue par l'article 1264 du Code civil qui prévoit que « *[s]i la chose due est un corps certain qui doit être livré au lieu où il se trouve, le débiteur doit faire sommation au créancier de l'enlever, par acte notifié à sa personne ou à son domicile, ou au domicile élu pour l'exécution de la convention. Cette sommation faite, si le créancier n'enlève pas la chose, et que le débiteur ait besoin du lieu dans lequel elle est placée, celui-ci pourra obtenir de la justice la permission de la mettre en dépôt dans quelque autre lieu* ». Le texte envisageant « *un corps certain qui doit être livré au lieu où il se trouve* », on en déduit que celui-ci trouvera souvent à s'appliquer en matière de construction navale, puisque le navire, en plus d'être un corps certain, est généralement livré au lieu où il a été construit, c'est-à-dire directement au chantier. L'objectif de ce texte est clair, c'est celui de protéger le chantier contre un manquement de l'armateur à son obligation de retirement et empêchant le constructeur de profiter de son outil de travail. Ce principe général est essentiel pour le chantier qui aménagera souvent plus en détail cette obligation de l'armateur de retirer le navire. Ainsi, il n'est pas rare de trouver dans les contrats de construction navale une clause telle que celle-ci :

*« L'Armateur devra prendre possession du Navire immédiatement après ladite livraison et si nécessaire, devra retirer le Navire du chantier naval du Constructeur dans les X jours ouvrés suivants la date effective de livraison.*

---

<sup>109</sup> A. Luquiau, *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur*, JurisClasseur Transport, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 68.

*Si l'Armateur ne retire pas le Navire des locaux du Constructeur dans les X jours ouvrés susmentionnés, alors, en tel cas, sans préjudice des droits du Constructeur de demander à tout moment par la suite à l'Armateur de retirer le Navire immédiatement, l'Armateur devra payer au Constructeur les droits d'amarrages raisonnables »<sup>110</sup>.*

Afin de se prémunir d'un défaut de retraitement du client, il est habituel que le chantier se couvre, notamment par une clause pénale, qui peut prévoir le paiement de dommages-intérêts ainsi que leur montant.

**Aménagements. Transfert des risques.** — Parfois même, le contrat envisage que cette sommation, à elle seule, « opère transfert des risques sans que le débiteur ait besoin de procéder à une consignation »<sup>111</sup>. Dans ce cas, le chantier pourra, après avoir fait sommation à l'armateur de retirer le navire, s'adresser à la justice pour, par exemple, disposer de son outil de travail. Pour ce faire il devra tout de même obtenir une permission du juge à condition qu' « il justifie d'un intérêt à ne pas conserver la garde de la chose »<sup>112</sup>.

Il ressort du cadre légal de l'obligation de prendre livraison de la chose et surtout des droits offerts au chantier naval lésé, que l'obligation de retraitement mise à la charge de l'armateur est particulièrement lourde. Tout semble avoir été fait pour protéger le chantier contre un tel manquement. En plus de cela, la liberté contractuelle étant toujours ici la base, les parties semblent souvent aménager cette obligation de retraitement, soit en renforçant encore plus les droits du chantier, soit en prévoyant directement la sanction du client en cas de manquement.

---

<sup>110</sup> Exemple d'une clause d'un contrat de construction navale.

<sup>111</sup> A. Luquiau, *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur*, JurisClasseur Transport, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 70.

<sup>112</sup> A. Luquiau, *Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur*, JurisClasseur Transport, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010, n° 70

## CONCLUSION

---

Ainsi, le contrat de construction navale doit s'analyser, en droit français comme en droit anglais, en une vente à livrer. Or, de la qualification dépend le régime juridique et c'est au droit commun de la vente qu'il faudra se référer pour connaître le régime applicable au contrat de construction du navire. Alors, le chantier naval assimilé au vendeur fabricant, devra délivrer la chose et la garantir, l'armateur lui, assimilé à l'acheteur, devra en payer le prix convenu et en prendre livraison.

Mais le contenu du contrat n'étant pas encadré par la loi de 1967, sa rédaction repose sur le principe de la liberté contractuelle et les parties sont libres d'aménager leurs obligations comme bon leur semble.

Si le contrat de construction navale est régi par les dispositions applicables à la vente à livrer, ces dispositions ne s'imposent pas aux parties et il semble qu'en la matière, le maître mot soit l'inventivité des parties. Il ressort de cette étude, que le régime juridique de la vente à livrer ne semble que partiellement adapté à la construction navale et n'englobe pas toutes ses réalités. Face à la complexité de l'opération de construction, les parties ont été contraintes de s'adapter et choisissent presque toujours d'aménager en détails leurs obligations.

Ainsi, les principes de droit commun, ne sont, la plupart du temps, que supplétifs de la volonté des parties et la liberté contractuelle doit triompher.

On constate donc que toutes les obligations des parties font l'objet, à un moment ou à un autre du contrat, d'aménagements divers pour que celui-ci réponde aux attentes des parties. Ces aménagements, s'ils peuvent déroger aux principes du droit commun de la vente à livrer, doivent pour autant se soumettre aux principes impératifs auxquels restent, malgré tout, tenues les parties. L'aménagement des obligations, même s'il est le principe en matière de construction navale, devra suivre certaines règles impératives au risque que la volonté des parties ne soit pas respectée.

Pour autant, le droit applicable au contrat de construction navale relève de la volonté des parties qui choisiront bien souvent de soumettre leur contrat au droit anglais. Dans ce cas, il conviendra d'analyser plus en détails leurs obligations dans la

Common Law. Il ressort pourtant de cette étude que le droit français a su, de par sa souplesse et la liberté qu'il laisse aux parties, s'adapter aux besoins de la construction navale, laissant, à l'image du droit anglais, les parties aménager en détails leurs obligations. Ainsi, les contrats de construction navale mériteraient-il peut-être, d'être plus souvent soumis au droit français.

# BIBLIOGRAPHIE

---

## I – Traités et manuels

- ❖ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2<sup>ème</sup> édition, 2010.
- ❖ Malcolm A. Clarke, *Shipbuilding contracts*, London : Lloyd's of London Press, Second edition, 1982.
- ❖ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, PUF, coll. Quadrige, 2007.
- ❖ S. Curtis, *The Law of Shipbuilding Contracts*, Lloyd's shipping law library, 3<sup>ème</sup> édition, LLP, 2002.
- ❖ J. Mestre, E. Putman et M. Billiau, *Traité de droit civil*, sous la direction de J. Ghestin, Droit commun des sûretés réelles, LGDJ, 1996.
- ❖ A. Montas, *Droit Maritime*, Vuibert, 2<sup>ème</sup> édition, 2015.
- ❖ K. Oilleau, *Le Crédit Tiré du Navire*, Presse universitaire d'Aix-Marseille, 2010.
- ❖ R. Rodière, *Traité général de droit maritime : Le navire*, Dalloz, 1978.
- ❖ R. Rodière - E. Du Pontavice, *Droit maritime*, Dalloz, 2000.

## II – Revues

- ❖ Besnard, C. de Salins et C. Delormel, « Régimes français et anglais de la garantie des vices cachés en matière de construction et réparation navales », *Revue de droit des transports* n° 4, octobre 2013, dossier 8
- ❖ A. Luquiau, « Contrat de construction navale. - Formalités. - Nature du contrat », *JurisClasseur Transport*, Fascicule 1060 : Navire et autres bâtiments de mer, 14 Avril 2011.
- ❖ A. Luquiau, « Contrat de construction navale. - Obligations du constructeur : obligation de délivrance », *JurisClasseur Transport*, Fascicule 1061 : Navire et autres bâtiments de mer, 1er Mars 2012.
- ❖ A. Luquiau, « Contrat de construction navale. - Obligations du constructeur : obligations de garantie et de délivrance conforme. Conventions relatives à la responsabilité », *JurisClasseur Transport*, Fascicule 1062 : Navire et autres bâtiments de mer, 15 Novembre 2009.
- ❖ A. Luquiau, « Contrat de construction navale. - Obligations de l'armateur », *JurisClasseur Transport*, Fascicule 1063 : Navire et autres bâtiments de mer, 5 Juillet 2010.
- ❖ BRS – 2016 Annual Review

### III – Notes

- ❖ P. Tourret, « *Etat des lieux de la construction navale internationale* », Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes – Saint Nazaire, Note de Synthèse N° 118, ISEMAR, Octobre 2009.
- ❖ B. Fedorovsky, « *Navires - Construction navale* », Encyclopædia Universalis.

### IV – Sites internet

- ❖ Cluster Maritime Français  
[[www.cluster-maritime.fr](http://www.cluster-maritime.fr)]
- ❖ Encyclopédie Universalis  
[<http://www.universalis.fr/encyclopedie/navires-construction-navale/>]
- ❖ European Commission  
[[ec.europa.eu](http://ec.europa.eu)]
- ❖ Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes – Saint Nazaire  
[[www.isemar.asso.fr](http://www.isemar.asso.fr)]
- ❖ Légifrance  
[[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)]
- ❖ United Nations Conference on Trade and Development  
[[unctad.org](http://unctad.org)]

## TABLE DES ANNEXES

---

**Annexe I** : Contrat type de construction navale (contrat entre un chantier et un armateur français spécialisé dans l'offshore et soumis au droit français)



# Annexe I : Contrat type de construction navale

Annexe I, page 1 :

## CONTRAT TYPE DE CONSTRUCTION

---

### SOMMAIRE.

- Contrat de construction d'une vedette type
- Liste des travaux à réaliser pour la construction de la vedette .
- Plans du
- Liste type des équipements                          fournis par

**Entre**  
**l'armateur**  
**et**  
**le constructeur**

Il a été convenu ce qui suit :

## ARTICLE 1

### Objet du contrat

Le constructeur s'engage à construire pour le compte de l'armateur, une vedette type définie par les documents suivants annexés au présent contrat :

- liste des travaux
- plans et en particulier le plan de disposition générale de la vedette
- liste des équipements achetés par l'armateur (notamment l'appareil propulsif).

Ces documents auront valeur contractuelle.

En cas de différence entre la spécification technique et le plan de la disposition générale, la spécification technique prévaudra.

## ARTICLE 2

### Etendue de la fourniture

1/ La fourniture comprendra :

- les travaux tels que définis par la « liste contractuelle des travaux à réaliser » pour la construction de la vedette par le constructeur suivant devis annexé au présent contrat
- les modifications éventuelles apportées en cours de construction à la spécification technique à la demande de l'armateur et qui ne sont pas chiffrées dans le devis annexé.

L'armateur aura le droit en cours de construction de demander au constructeur d'apporter des modifications à la liste des travaux à réaliser, à condition que ces modifications restent dans les limites raisonnables compte tenu de l'avancement des travaux, et soient compatibles avec le programme général des travaux du constructeur.

Le constructeur fera connaître à l'armateur, les augmentations ou les diminutions de prix, de poids et de performances qui résulteraient des modifications demandées par l'armateur, ainsi que leur influence sur le délai contractuel.

### ARTICLE 3

#### Prix

Le prix de la fourniture tel que définie à l'Article 2 ci-dessus est de :

Euros

Ce prix ne comprend pas la TVA, s'agissant d'un navire marchand.  
Ce prix ferme et définitif, remis pour une commande groupée de trois unités, comprend les travaux réalisés par le constructeur pour l'implantation de la climatisation, de la FIFI et du groupe électrogène fournis par l'armateur, ainsi que l'installation d'un deuxième projecteur orientable, la fourniture d'un câble inox pour la défense et de l'hydraulique de barre qui ont fait l'objet de facturations supplémentaires sur les unités du même type précédemment réalisées pour le compte de l'armateur, par le constructeur.

L'armateur fera connaître au constructeur le n° de francisation du navire afin de permettre au constructeur d'établir sa facture hors TVA.

Le prix est ferme et non révisable en l'état actuel de la législation.

### ARTICLE 4

#### Paiement

Le règlement du prix stipulé à l'article 3 sera effectué de la façon suivante :

- 1er versement de           Euros à la commande couvrant le paiement de la matière première fourni par le constructeur, soit           %
- 2ème versement de           Euros, soit environ    % du prix contractuel, à la présentation en atelier de l'ensemble des bordés et des éléments de structure de coque découpés avant assemblage.
- 3ème versement de           Euros soit        % du prix contractuel à la présentation des couples sur fond.
- 4<sup>ème</sup> versement de           Euros soit        % du prix contractuel à la présentation de la timonerie finie de chaudronnerie.



## ARTICLE 6

### Prise en charge et livraison du navire

Après les essais de bon fonctionnement à quai et en mer, et l'acceptation de l'armateur après signature du procès verbal de recette, le navire sera réputé livré à l'armateur dans le port de \_\_\_\_\_, libre de toute hypothèque ou privilège.

## ARTICLE 7

### Date de livraison contractuelle

Mise à l'eau :

Livraison après les essais du navire :

## ARTICLE 8

### Retard à la livraison et pénalité de retard

La date de livraison prévue à l'article 7 est impérative sous réserve des cas de force majeure dûment reconnus. Au-delà de cette date, des pénalités pour retard seront appliquées selon la formule :

Pénalité = valeur du navire en F x nombre de jours de retard

Il est déclaré par la présente que le terme de force majeure comprendra tout événement imprévisible et irrésistible qui mettrait le constructeur ou ses fournisseurs principaux dans l'impossibilité absolue d'exécuter leurs obligations, à savoir notamment :

guerre, état de guerre, insurrection, émeute, incendie, accident, explosion, inondation, priorité gouvernementale, réquisition, impossibilité malgré la diligence appropriée de se procurer les matières ou fournitures et services nécessaires, ou toutes causes échappant au contrôle du constructeur ou ne résultant pas de sa faute ou de sa négligence.

Dans de tels cas, la durée prévue du contrat sera prolongée du nombre de jours nécessaires à la suppression des causes de retard.

Le constructeur s'oblige à informer l'armateur des causes et de l'importance du retard dans les quinze (15) jours suivant les faits qui motivent les retards par télécopie ou lettre recommandée.

Le constructeur fera tous ses efforts pour éviter ou éliminer les dites causes de retard et poursuivra l'exécution de la commande dès que les dites causes auront été éliminées.

## ARTICLE 9

### Surveillance de la construction

La construction de la vedette sera supervisée par

L'armateur sera en droit d'établir un contrôle et de suivre les progrès de la construction et l'exécution du travail conformément aux spécifications. Cette surveillance ne doit pas gêner l'exécution en provoquant des retards injustifiés.

## Article 10

### Approbation - classification

La construction du navire sera supervisée par le (prestation à la charge de l'armateur). Un certificat de conformité sera délivré par le

Le navire est conçu et sera construit pour l'homologation « Navire Spécial » permis de navigation 3ème catégorie Marine Marchande Française pour 25 passagers et 2 membres d'équipage.

L'armateur se chargera d'organiser les visites intermédiaires, et la visite de mise en service. Ces visites seront exécutées par le Centre de Sécurité de sous les directives de la

Les matériaux fournis par le constructeur devront être homologués par l'Administration Française (service : Bureau de Contrôle des Navires SN2) où répondre aux exigences de l'armateur qui fera alors son affaire de les faire accepter par l'autorité compétente.

Les matériaux et équipements seront installés selon les exigences de l'autorité compétente. L'armateur fera son affaire des éventuelles demande de dérogation auprès de la

## ARTICLE 11

### Essais

Durant tous les essais de recette, le personnel nécessaire sera mis à disposition par le constructeur, à l'exception du pilote.

Le personnel que l'armateur pourrait être amené à fournir pour qu'il se familiarise avec le navire restera à la charge de ce dernier.

Il sera dressé un Procès Verbal des essais qui rendra définitive la réception du navire.

### Essais à quai

- *Essais de l'appareil propulsif*
- *Contrôle des isolements*
- *Essais de démarrage consécutif (6 fois de suite) des moteurs principaux*
- *Contrôle du bon fonctionnement des appareils et éclairages*
- *contrôle des finitions et de l'armement*

### Essais de recette définitive en mer

*Les essais de recette définitive auront lieu au large de et comprendront les essais réglementaires Marine Marchande Française demandés dans le cadre de la délivrance d'un permis de navigation en 3ème catégorie.*

## ARTICLE 12

### Frais d'essais

Pour tous les essais officiels, les frais de personnel, sauf le pilote de la vedette, seront à la charge du constructeur.



## ARTICLE 13

### Responsabilité du constructeur - Garantie

Le constructeur livre la vedette \_\_\_\_\_ à l'armateur, conforme à la spécification et aux plans faisant partie intégrante du contrat.

Pendant une période de 12 mois à partir de la date de prise en recette du navire par l'armateur, et sous réserve que celui-ci soit exploité conformément aux guides de conduite et d'entretien, le constructeur garantit le navire contre tout vice de construction ou de matière que pourrait se présenter dans la coque, les équipements, ainsi que tout montage du matériel fourni par l'armateur (notamment l'appareil propulsif).

La responsabilité du constructeur ne saurait en aucun cas être retenue en ce qui concerne les pertes indirectes immatérielles consécutives à l'utilisation du navire.

L'armateur sera seul responsable des recours en garantie qui pourraient être exercés pour défaut de fonctionnement ou vice de matière et/ou équipements qu'il aura fournis au constructeur.

## ARTICLE 14

### Juridiction - Litiges

Tout différent découlant du présent contrat relèvera du Tribunal de Commerce de \_\_\_\_\_

Toutefois, un différent éventuel portant sur une question technique mineure, pourra être soumis à l'arbitrage d'un expert choisi par les parties ou à défaut par le tribunal de commerce de \_\_\_\_\_ qui interviendra comme amiable compositeur et ce, dans un délai maximum d'un mois après la demande de l'une des parties, la sentence arbitrale sera définitive, les parties s'engageant à l'accepter en renonçant à l'appel, opposition ou toute autre voie de recours.

## ARTICLE 15

### Exclusivité

En acceptant de construire cette unité, le constructeur a pris connaissance que les plans de construction sont la propriété exclusive de l'armateur. En conséquence il s'interdit de commercialiser et de construire un unité similaire ou un contretypé sans l'accord formel de l'armateur.

Fait à            le  
en deux exemplaires originaux

Pour le constructeur

Pour l'armateur

Son représentant

# TABLE DES MATIERES

---

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INTRODUCTION.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>PARTIE I : LES OBLIGATIONS DU CHANTIER NAVAL .....</b>   | <b>20</b> |
| <b>Chapitre 1 : Obligation de délivrance.....</b>   | <b>21</b> |
| Section 1 : L'étendue et les aménagements de l'obligation de délivrance .....   | 21        |
| Paragraphe 1 : Une obligation de délivrance à terme.....  | 21        |
| Paragraphe 2 : Une obligation de délivrance conforme .....  | 26        |
| Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de délivrance .....   | 28        |
| Paragraphe 1 : Le délai de prescription de l'action .....   | 28        |
| Paragraphe 2 : La mise en œuvre de l'action en non-conformité.....  | 30        |
| <b>Chapitre 2 : Obligation de garantie .....</b>  | <b>33</b> |
| Section 1 : L'étendue et les aménagements de la garantie des vices cachés...  | 33        |
| Paragraphe 1 : La garantie légale des vices cachés .....  | 33        |
| Paragraphe 2 : Aménagements contractuels de l'obligation de garantie : Les clauses limitatives de responsabilité..... | 35        |
| Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de garantie .....   | 40        |
| Paragraphe 1 : Le cas de la sous-traitance.....   | 40        |
| Paragraphe 2 : Le délai pour agir en garantie contre le chantier .....  | 43        |
| <b>PARTIE II : LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR .....</b>  | <b>50</b> |
| <b>Chapitre 1 : Obligation de paiement du prix .....</b>  | <b>51</b> |
| Section 1 : Le paiement du prix contractuel.....  | 51        |
| Paragraphe 1 : Les caractères du prix et du paiement .....  | 51        |
| Paragraphe 2 : Les aménagements à l'obligation de paiement du prix .....  | 52        |
| Section 2 : Le financement du navire, une obligation préalable au contrat de construction .....                       | 54        |
| Paragraphe 1 : Un mode de financement classique : le crédit hypothécaire  | 55        |
| Paragraphe 2 : Financements structurés et construction navale : du crédit hypothécaire à la « cession bail » .....    | 57        |
| <b>Chapitre 2 : Obligation de prendre livraison du navire.....</b>  | <b>59</b> |
| Section 1 : Etendue de l'obligation de prendre livraison du navire .....  | 59        |
| Paragraphe 1 : L'obligation de retraitement du navire, une obligation susceptible d'aménagements .....                | 59        |

|   |           |
|---|-----------|
| Paragraphe 2 : Le manquement à l'obligation de prendre livraison du navire .....                                  | 62        |
| Section 2 : Le contentieux relatif à l'obligation de prendre livraison et les sanctions du non retraitement ..... | 63        |
| Paragraphe 1 : La résolution du contrat de construction navale.....   | 64        |
| Paragraphe 2 : La sommation et ses aménagements contractuels .....  | 66        |
| <b>CONCLUSION.....</b>  | <b>68</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>   | <b>70</b> |
| <b>TABLE DES ANNEXES .....</b>  | <b>72</b> |
| <b>TABLE DES MATIERES .....</b>   | <b>83</b> |

## RÉSUMÉ/ABSTRACT

---

Les obligations des parties au contrat de construction navale relèvent du régime juridique de la vente à livrer. Ainsi, le chantier naval se voit imposer une obligation de délivrance et de garantie, alors que l'armateur lui, devra payer le prix et prendre livraison du navire. En l'absence de volonté contraire des parties, c'est donc au régime juridique de la vente à livrer qu'il convient de se référer. Mais le contrat de construction navale repose avant tout sur la liberté contractuelle et consacre la volonté des parties. Ainsi, de nombreux aménagements à ces obligations seront faits, dans le respect des règles impératives, permettant de les adapter à la réalité de la construction navale.

### Mots-clés

Droit maritime – contrat de construction navale – chantier naval – armateur – vente à livrer – obligations des parties – délivrance – garantie – paiement – livraison – liberté contractuelle – aménagements

The obligations of the parties to the shipbuilding contract are subject to the legal regime of the sale of goods. As a consequence, the shipyard has an obligation to deliver and to guarantee, whereas the shipowner must pay the price and take delivery of the vessel. In the absence of contrary intention from the parties, it is therefore to the legal regime of the sale of goods that reference must be made. But the shipbuilding contract is based above all on the contractual freedom and enshrines the willingness of the parties. As a result, many adjustments to these obligations will be made, in compliance with the mandatory rules, which allow to adapt them to the shipbuilding reality.

### Key words

Maritime law – shipbuilding contract – shipyard – shipowner – sale of goods – obligations of the parties – delivery – guarantee – payment – contractual freedom – adjustments