

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
REMERCIEMENTS	2
INTRODUCTION	3
PARTIE I: LA REQUISITION DE NAVIRES MARCHANDS PAR LES ARMEES	6
TITRE PREMIER : L OUVERTURE DU DROIT DE REQUISITION	7
<i>Chapitre I : La notion de réquisition</i>	7
Section 1 : Définition de la réquisition	7
Section 2 : Réquisition et notions voisines	8
<i>Chapitre II : Les conditions d'exercice du droit de réquisition</i>	10
Section 1 : Les conditions de fond	10
Section 2 : Les conditions de forme relatives à la décision de réquisition	14
TITRE 2 : L EXERCICE DU DROIT DE REQUISITION	19
<i>Chapitre I : La mise en œuvre de la réquisition</i>	19
Section 1 : Les opérations préalables à la réquisition	19
Section 2 : Les possibilités de contrainte offertes à l'autorité requérante	20
Section 3 : La contrepartie financière de la réquisition, les indemnités	24
<i>Chapitre II : La réquisition des navires marchands, une procédure en déclin</i>	28
Section 1 : Les conséquences désastreuses de la réquisition de navires au cours la première guerre mondiale	28
Section 3 : La loi Tramin, une alternative à la réquisition	34
PARTIE II: L AFFRETEMENT DE NAVIRES MARCHANDS PAR LES ARMEES	38
TITRE PREMIER : L AFFRETEMENT, UN MODE DE TRANSPORT ADAPTE AUX BESOINS DES ARMEES	39
<i>Chapitre I : La procédure de choix des navires affrétés</i>	39
Section 1 : L'appel d'offres	40
Section 2 : La délibération	40
<i>Chapitre II : Etude des modalités d'affrètement</i>	42
Section 1 : Présentation du contrat d'affrètement	42
Section 2 : Les différents affrètements au voyage conclus par les armées	46
TITRE 2 : LA VOLONTE DES ARMEES DE MAITRISER L ENSEMBLE DES OPERATIONS RELATIVES AU TRANSPORT	49
<i>Chapitre I : Une maîtrise importante des opérations de transport</i>	50
Section 1 : La maîtrise des opérations annexes au voyage maritime	50
Section 2 : La maîtrise de la préparation du voyage maritime	52
<i>Chapitre II : L'impossibilité de maîtriser l'intégralité des opérations</i>	55
Section 1 : Les limites aux prérogatives des armées	55
Section 2 : Les interventions nécessaires de personnels civils	57
CONCLUSION	60
BIBLIOGRAPHIE	61
BIBLIOGRAPHIE	61
ENTRETIENS	61
ANNEXES	62
TABLE DES MATIERES	63

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier mon professeur Pierre Bonassies et mon directeur Christian Scapel pour leur disponibilité et les connaissances qu'ils ont pu m'apporter.

J'adresse également toute ma gratitude à l'ensemble des personnes qui m'ont permis de réaliser ce travail en me fournissant des informations de grande qualité. Je pense ici tout particulièrement au Commandant Chelminiak, chef du bureau opérations transit du district de transit interarmées de Marseille, au Lieutenant Blanc, officier responsable d'affrétés au district de transit interarmées de Marseille, au Lieutenant-colonel Thoyer, chef du commandement de transport interarmées maritime et enfin au Commissaire Lieutenant-colonel De Laparre De Saint-Sernin, directeur du commissariat de la base de transit interarmées (La Rochelle)

INTRODUCTION

Winston Churchill avait pour habitude de qualifier la marine marchande de « quatrième arme ». Cette formule montre bien l'intérêt crucial que présente une flotte commerciale pour un Etat. L'importance de ces navires de commerce explique qu'il est impossible de dissocier totalement marine marchande et armées. En effet, de nombreux navires commerciaux sont impliqués dans des interventions militaires. Ils peuvent dans certains cas bénéficier de la protection de l'armée, notamment quand ils se trouvent dans des zones qui présentent des dangers importants. Dans cette hypothèse il s'agit pour l'armée, et en règle générale pour la Marine Nationale, de veiller sur « l'arme économique » que représentent les navires marchands. A contrario, les navires de commerce peuvent s'avérer être une véritable « arme de complément » pour les armées lorsque les moyens propres de celles-ci ne permettent pas de faire face à leurs besoins.

Ces liens entre marine marchande et interventions militaires ne sont pas apparus avec la navigation moderne ; les croisades sont en quelque sorte les premières expéditions militaires maritimes à avoir mis en évidence la nécessité d'utiliser des navires de commerce pour mener à bien ces opérations¹. Ainsi, lors de la troisième croisade, conduite de 1188 à 1192 par le roi de France Philippe Auguste, et le roi d'Angleterre Richard Cœur de Lion, plusieurs dizaines de milliers d'hommes ont embarqué sur des navires marchands qui étaient à l'époque essentiellement des vaisseaux et des nefes pour reconquérir Jérusalem. Poursuivant cette entreprise de reconquête au XIII^{ème} siècle, Saint Louis utilisa lui aussi des navires marchands pour faire transporter les hommes, chevaux et matériel nécessaires aux croisades qu'il avait engagées.

Le navire marchand allait ensuite jouer un rôle de plus en plus important puisqu'il était utilisé au cœur même des combats.

1

Ce fut le cas par exemple au cours de la guerre de Catalogne menée par Louis XI en 1475. Le navire marchand a donc permis d'assurer le transport des hommes et du matériel nécessaires à la conquête de nouveaux territoires mais s'est également avéré être une force de complément indispensable pour les combats qui avaient lieu sur les mers.

L'apparition de la marine militaire eut pour effet d'exclure les navires de commerce des batailles. Toutefois, comme le montre l'expédition d'Égypte de Bonaparte ces navires civils sont restés impliqués dans les conflits en servant, d'une part à acheminer les moyens nécessaires au combat et d'autre part à ravitailler les troupes situées sur le théâtre des opérations.

Les deux guerres mondiales ont mis d'avantage encore en évidence l'intérêt d'utiliser des navires marchands pour assurer le soutien des forces armées. Les navires étaient employés à des fins militaires, parfois bien différentes de ce à quoi ils étaient normalement destinés : certains d'entre eux assuraient les fonctions qui étaient les leurs dans le cadre normal de leur activité, nous penserons ici aux navires qui transportaient des troupes en lieu et place de passagers ; d'autres en revanche se voyaient conférer de nouvelles attributions, par exemple certains paquebots étaient devenus des croiseurs auxiliaires, d'autres étaient transformés en hôpitaux ou bien encore certaines embarcations servaient de base de lancement à des avions de chasse. Ces différentes interventions de navires marchands au cours des conflits se sont avérées décisives même si elles ont été lourdes de conséquence pour la flotte de commerce française qui a en outre subi la perte de 6 604 navires au cours de la première guerre mondiale.

L'utilisation de navires marchands est donc apparue de plus en plus indispensable pour mener à bien des opérations militaires en cas de guerre. Néanmoins il serait trop réducteur de penser que l'armée ne fait appel à la marine marchande qu'en cas de conflits. En effet, les autorités militaires utilisent également des navires civils en temps de paix pour des besoins très divers. Ainsi par exemple, le recours au transport maritime est indispensable pour acheminer les effets personnels des militaires mutés à l'étranger, il l'est parfois lorsqu'il s'agit d'assurer des missions humanitaires et de porter secours à certaines populations. Toutefois nous consacrerons nos développements à l'étude de l'utilisation militaire des navires marchands c'est-à-dire l'analyse des situations dans lesquelles les armées font appel à la marine marchande pour leurs besoins propres ainsi nous ne ferons que très

exceptionnellement allusion à la Marine Nationale puisqu'elle n'a recours aux services des bâtiments de commerce que de manière très occasionnelle.

Dans cette hypothèse, l'Armée de Terre et l'Armée de l'Air sont donc en quelque sorte dans la situation d'un opérateur privé qui fait appel aux services d'un transporteur maritime.

Cependant les relations entre le propriétaire du navire et les armées sont affectées par la qualité de personne publique de ces dernières. En effet, le régime juridique français, fondé sur la propriété privée, ne permet à l'Etat d'obtenir certaines prestations de personnes privées, que dans des cas bien déterminés. Les autorités militaires doivent donc respecter certaines règles lorsqu'elles souhaitent faire appel aux services d'un armateur. Ainsi, comme toute autre autorité publique française, les armées peuvent prendre deux types d'acte : un acte administratif unilatéral qui ne laisse aucune marge de manœuvre à la personne privée ou un contrat dont le régime plus souple permet une négociation entre les parties.

Ainsi les armées ont à leur disposition deux modes juridiques distincts et opposés qui leur permettent de recourir aux services d'un armateur. L'un, est un mode autoritaire où la décision des autorités militaires s'impose à l'armateur, il s'agit de la réquisition (PARTIE I). L'autre, plus connu de la pratique maritime est nettement plus souple puisqu'il instaure une relation contractuelle entre les armées et l'armateur : c'est l'affrètement (PARTIE II).

PARTIE I :

LA REQUISITION DE NAVIRES MARCHANDS PAR LES ARMEES

TITRE PREMIER : L OUVERTURE DU DROIT DE REQUISITION

La réquisition de navires marchands par les autorités militaires ne fait l'objet que de rares dispositions spéciales et est donc pour l'essentiel soumise au régime commun des réquisitions. Ainsi, avant d'étudier spécifiquement les conditions d'exercice de ce droit de requérir des navires marchands (chapitre 2) il paraît nécessaire d'envisager la notion même de réquisition (chapitre 1).

Chapitre I : La notion de réquisition

L'étude de la réquisition nécessite que cette notion soit définie (section 1) mais également qu'elle soit distinguée d'autres concepts qui pourraient à tort sembler équivalents (section 2).

Section 1 : Définition de la réquisition

Robert Ducos-Ader définit la réquisition comme étant « une opération par laquelle l'autorité administrative, en la forme unilatérale, contraint des particuliers -personnes physiques ou morales -à fournir, soit à elle-même, soit à des tiers, des prestations de service, l'usage des biens immobiliers ou la propriété ou l'usage de biens mobiliers, en vue de la satisfaction de besoins exceptionnels et temporaires reconnus d'intérêt général dans des conditions définies par la loi »²

La réquisition peut donc être envisagée comme un acte administratif unilatéral dont l'exercice doit rester exceptionnel en tant qu'il porte atteinte aux droits des administrés.

² Robert Ducos Ader « Le droit de réquisition théorie générale et régime juridique » LGDJ 1956 p83

La réquisition affecte le droit de propriété des personnes qu'elle concerne quand elle vise des biens et elle porte atteinte à la liberté d'exercice professionnel quand elle porte sur des prestations de service.

La réquisition n'est pas la seule mesure administrative unilatérale qui ait une telle incidence sur les droits des administrés, il convient donc d'envisager brièvement quelques autres notions que l'on peut qualifier de voisines.

Section 2 : Réquisition et notions voisines

L'objet de cette brève comparaison est de distinguer la réquisition de navires marchands d'autres concepts susceptibles de concerner la flotte commerciale. Ainsi, nous n'envisagerons que des mesures qui concernent l'usage ou la propriété de biens meubles. Par exemple, l'expropriation ne fera pas l'objet de développements puisqu'elle ne concerne que les biens immeubles.

I/ Réquisition et confiscation

La principale différence entre la réquisition et la confiscation réside dans le but poursuivi par chacun de ces deux procédés : la réquisition vise à satisfaire des besoins d'intérêt général alors que la confiscation a pour objectif de sanctionner les personnes dont le bien est confisqué. En effet, la confiscation doit s'analyser comme une sanction, sanction qui était à l'origine prononcée par les juges et qui est progressivement devenue une prérogative de l'Administration pour un certain type d'infractions, notamment économiques.

II/ Réquisition et mise sous séquestre

L'article 1226 du code civil prévoit la possibilité d'insérer des clauses pénales dans un contrat de droit privé. Cette faculté est également offerte à l'Administration: les conditions générales des contrats administratifs et plus particulièrement des contrats de concession prévoient fréquemment de telles sanctions.

L'Administration peut en vertu de ce contrat sanctionner elle-même directement son co-contractant en mettant l'entreprise concédée sous séquestre. L'objectif de cette mesure est moins de punir le co-contractant que d'assurer la satisfaction de l'intérêt général.

En effet, grâce à la mise sous séquestre, l'Administration entend poursuivre l'activité qui faisait l'objet de la concession et que le concessionnaire n'était plus en mesure d'effectuer. Toutefois si cette volonté de satisfaire l'intérêt général est bien un point commun entre la réquisition et la mise sous séquestre, il existe une différence fondamentale entre ces deux notions. La mise sous séquestre trouve son origine dans un contrat qui lie l'Administration à l'entreprise qui fait l'objet d'une mise sous séquestre, la réquisition, elle, n'est pas d'origine contractuelle.

La définition de Mr Ducos-Ader précise que la réquisition doit s'effectuer dans les conditions prévues par la loi. Il convient donc, après avoir précisé la notion générale de réquisition, de présenter les textes qui régissent la réquisition des navires marchands par les autorités militaires ainsi que les conditions dans lesquelles elle peut être mise en œuvre.

Chapitre II : Les conditions d'exercice du droit de réquisition

La réquisition est à un acte de puissance publique qui porte atteinte aux droits du propriétaire du bien requis, il est donc indispensable que son exercice soit encadré. Ainsi, nous verrons successivement que la mise en œuvre du droit de réquisition est subordonné à des conditions de fond (section 1) ainsi qu'à des conditions de forme relatives à la décision de réquisition (section 2).

Section 1 : Les conditions de fond

La réquisition répond à des besoins exceptionnels, son exercice est donc réservé à des situations particulières (I), et ne doit concerner que les éléments nécessaires aux objectifs poursuivis (II).

I/ L'exigence de circonstances nécessitant la réquisition de navires

Comme nous l'avons précédemment précisé, la réquisition a pour objectif de répondre à des besoins d'intérêt général. Il était donc impératif que le législateur définisse les circonstances dans lesquelles pouvaient s'ouvrir le droit de requérir des navires marchands ; principalement pour éviter que l'Armée n'utilise son droit de réquisition à des fins autres que la satisfaction de besoins d'intérêt général. Toutefois, ces exigences varient selon que la réquisition est de nature militaire (A), de nature civile (B) ou que l'autorité militaire souhaite appliquer les dispositions de la loi Tramin (C).

A) En matière de réquisition militaire

La réquisition militaire est celle qui répond à des impératifs spécifiquement militaires. Elle est initialement régie par la loi du 3 juillet 1877 qui prévoit la réquisition en cas de mobilisation, partielle ou totale.

La loi du 21 janvier 1935 a ensuite admis les réquisitions dans tous les cas où les « circonstances l'exigent ». Ce même texte a également autorisé les ministres de la Marine et de l'Air à exercer des réquisitions en tout temps et en tout lieu alors que sous l'empire de la précédente loi, la réquisition ne pouvait être exercée que sur le territoire français.

Une loi du 11 juillet 1938, tout en conservant le principe de l'ouverture du droit de réquisition par décret, a précisé les circonstances dans lesquelles la réquisition pouvait être mise en œuvre. En vertu de cette loi trois hypothèses ouvrent droit à réquisition :

- L'agression manifeste mettant le pays dans la nécessité de pourvoir à sa défense.
- Les cas prévus par le pacte de la SDN.
- Une période de tension extérieure, lorsque les circonstances l'exigent.

B) En matière de réquisition civile effectuée par l'Armée

Les autorités militaires peuvent exercer des réquisitions civiles (les autorités civiles ne peuvent pas, elles, a contrario exercer des réquisitions militaires). Les réquisitions civiles peuvent se définir comme celles qui ont pour objectif de satisfaire des besoins d'intérêt général, qui ne sont donc pas spécifiquement militaires. Lorsque l'Armée effectue une réquisition de nature civile le régime de la loi de 1877 précitée s'intègre dans ce système.

En vertu de l'article 3 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la Défense, la mise en œuvre des réquisitions dites civiles est subordonnée à l'existence de deux circonstances : la mise en garde ou la mobilisation générale.

La mise en œuvre de ces réquisitions civiles est relativement lourde puisqu'il est obligatoire qu'un décret en Conseil de ministres proclame l'existence de circonstances ouvrant droit à réquisition.

C) Les dispositions de la loi Tramin

La loi sur les transports maritimes d'intérêt national du 20 mai 1969, dite loi Tramin, ne vise pas exclusivement les réquisitions. Néanmoins, comme nous le verrons ultérieurement [cf Titre 2], le système qu'elle a mis en place ne peut être complètement dissocié de celui des réquisitions.

En effet, selon l'article premier de cette loi « les armateurs sont tenus d'assurer les transports maritimes d'intérêt national », l'objectif est donc bien en adéquation avec celui poursuivi par les réquisitions. : la sauvegarde de l'intérêt général (toutefois, les moyens d'y parvenir diffèrent [cf infra]).

C'est l'article 2 de cette loi qui précise les conditions qui permettent l'application de ce système : il faut que le transport maritime soit justifié par l'intérêt national. Seul le ministre en charge de la marine marchande peut reconnaître le caractère d'intérêt national. Ainsi le ministre de la défense n'est pas investi de prérogatives particulières et doit donc solliciter l'avis du ministre chargé de la marine marchande s'il veut mettre en œuvre le système prévu par la loi Tramin.

II/ Domaine de la réquisition

L'objet principal de la réquisition est le navire (A); toutefois certains éléments ne peuvent parfois pas être dissociés du navire et font donc l'objet de la même réquisition (B).

A) La réquisition du navire

1/ Le critère de la nationalité du navire requis

L'article 5 de la loi du 3 juillet 1877 avait seulement permis la réquisition des « bateaux ou embarcations qui se trouvent sur les fleuves, rivières, lacs et canaux » pour une durée de 24 heures.

Le décret du 28 novembre 1938 dans son article 52 prévoit la réquisition « des navires, embarcations et matériel flottant nécessaires à la marine militaire ». Ainsi peuvent être réquisitionnés les navires de commerce battant pavillon français, peu importe l'endroit où ils se trouvent.

Les navires étrangers peuvent également faire l'objet d'une réquisition s'ils se trouvent dans les eaux territoriales et sous réserve des conventions internationales en vigueur. On parle dans ce cas d'angarie.

En revanche, il est impossible de mettre en œuvre le droit de réquisition, hors des eaux territoriales, à l'encontre d'un navire appartenant à des français mais battant pavillon étranger. Enfin, de manière plus anecdotique les navires de plaisance et engin flottant, de nationalité française peuvent faire l'objet de réquisitions.

2/ Etendue de la réquisition

La réquisition peut aussi bien porter sur la propriété du navire que sur son simple usage. Il est intéressant de préciser que la réquisition de l'usage peut être convertie en réquisition de la propriété, cette possibilité de conversion peut s'avérer très utile, notamment en cas de perte du navire au cours de la réquisition.

B) La réquisition des éléments attachés au navire

Dans le souci de satisfaire des besoins d'intérêt général il paraît fondamental que le navire qui va être réquisitionné puisse fonctionner dans les meilleures conditions. Cela peut donc naturellement comprendre la réquisition du personnel navigant et du matériel nécessaires à l'exploitation du navire. De même, le personnel sédentaire, y compris l'armateur, peut faire l'objet d'une réquisition.

Il est important de préciser que la réquisition de ces éléments n'est pas une réquisition distincte de la réquisition du navire puisque ces derniers sont compris *ipso facto* dans la réquisition du navire.

Conformément aux règles de droit administratif général, la décision de requérir un navire marchand n'est en principe valable que si elle répond également à des exigences de forme.

Section 2 : Les conditions de forme relatives à la décision de réquisition

Les conditions de forme ne concernent pas exclusivement l'acte de réquisition lui-même (B). En effet, pour être valable, la réquisition doit également n'être exercée que par des autorités qui y sont habilitées (A).

I/ Les autorités habilitées à exercer le droit de réquisition sur les navires

Le recours à la réquisition doit être envisagé comme exceptionnel, son exercice est donc normalement réservé à une autorité de rang élevé, l'autorité titulaire (A). Toutefois, certaines circonstances exigent que ce formalisme soit quelque peu assoupli et l'exercice de la réquisition pourra ainsi être confié à des autorités déléguées (B).

A) L'autorité titulaire

L'autorité titulaire du droit de requérir des navires marchands ne sera pas la même en fonction des circonstances qui ont été de nature à mettre en œuvre la réquisition. Ainsi, dans un souci de clarification la direction générale du commissariat de la marine a mis en chantier un projet intitulé « memento Réquisitions »³. Ce projet présenté sous forme de tableau récapitulatif, détermine l'autorité qui sera investie du droit de réquisition en fonction des circonstances.

Ainsi le ministre de la défense sera titulaire du droit de réquisition en toutes circonstances, conformément à la loi de 1877. C'est donc le ministre de la défense qui dispose de l'autorité de principe pour exercer la réquisition des navires marchands.

³ Direction générale du Commissariat de la Marine, bureau droit de la mer (24 novembre 1989)

En cas de crise ponctuelle ou de tension extérieure la mise en œuvre du droit de réquisition appartient au conseil des ministres, que cette réquisition visent à satisfaire les besoins des armées en application de la loi de 1877 ou qu'elle ait pour objectif de répondre aux besoins de la nation dans son ensemble en vertu de la loi du 11 juillet 1938. La situation est identique en cas de crise très grave.

De même le conseil des ministres sera compétent en cas de crise grave ou de menace d'agression, mais dans ces hypothèses sa compétence est fondée sur la volonté d'assurer la protection des populations et des équipements et de garantir la sécurité des opérations militaires.

Le conseil des ministres perd cette compétence au profit du préfet de zone de défense en cas de crise grave au cours de laquelle les communications avec le gouvernement sont rompues. Dans cette situation, le souci d'assurer la protection des populations, des équipements et la sécurité des opérations militaires implique que l'autorité titulaire du droit de réquisition puisse agir rapidement et il est donc nécessaire que l'absence de communications ne soit pas un obstacle à la mise en œuvre du droit de réquisition. La compétence est ainsi transférée d'une autorité centrale qui ne peut exercer son droit de réquisition vers une autorité qui dispose de moyens d'actions efficaces, le préfet de zones de défense. Toutefois, il ne s'agit pas d'une délégation : les autorités délégataires se voient en effet attribuer leur compétence par l'autorité titulaire.

B) Les autorités délégataires

Les autorités qui peuvent bénéficier de délégation de compétence ne sont pas les mêmes selon que la réquisition est régie par la loi de 1877 sur les réquisitions militaires ou par la loi de 1938 visant les besoins de la nation.

1/ Les autorités délégataires selon la loi du 3 juillet 1877

D'une part, peuvent se voir déléguer la compétence pour décider d'exercer le droit de réquisition : les chefs de service de l'intendance militaire et les officiers commandant les détachements⁴.

D'autre part, en application de l'article 7 de la loi du 3 juillet 1877 certaines autorités civiles parmi lesquelles les préfets, les sous-préfets et les maires sont habilités à recevoir délégation pour mettre en œuvre la réquisition. La loi de 1877 est donc relativement souple quant aux possibilités de délégation de compétence.

La jurisprudence du Conseil d'Etat relative à ces délégations de compétence est elle aussi très souple à tel point que selon le doyen Vedel « il n'y avait guère de problèmes litigieux de compétence en matière de réquisitions militaires »⁵. En effet, s'appuyant sur la théorie des circonstances exceptionnelles, les Hauts Magistrats administratifs ont validé des procédures qui semblaient irrégulières⁶. La position du conseil d'Etat n'était pas une spécificité administrative puisque les tribunaux judiciaires amenés à statuer sur ce problème appliquaient la même solution⁷.

2/ Les autorités délégataires selon la loi du 11 juillet 1938

En matière de délégation la loi de 1938 est nettement moins souple que la loi de 1877. Ainsi, la délégation doit, sauf circonstances exceptionnelles, être écrite et elle ne peut bénéficier qu'à des autorités expressément visées par la loi, ce qui exclut par exemple les subdélégations.

A ce formalisme textuel il faut ajouter la rigueur de la jurisprudence relative à la distinction entre pouvoirs civils et militaires. Le Conseil d'Etat a par exemple refusé qu'un préfet puisse bénéficier d'une délégation de compétence pour décider d'une réquisition dont l'objet était purement militaire⁸.

4 TC 21 juillet 1949 Dame Villard Sirey 1950-3-29

5 Références incomplètes

6 CE 18 janvier 1946 Brad Gaz Pal 1946-I-129

7 Bastia 20 juin 1949 Luiggi c. Int militaire D 1949-J-435

8 CE 18 mai 1945 Consorts Teyssier et Blanche Gaz Palais 1945-II-19

Si les règles de compétence sont respectées, la dernière étape de la procédure visant à exercer une réquisition consiste à avertir la personne dont le navire fera l'objet de la réquisition : le prestataire. Cette signification doit elle aussi répondre à quelques exigences de forme.

II/ La signification de la réquisition

L'étude de la signification de la réquisition implique que soient successivement envisagés l'acte au sens formel du terme (A) et la notification de cet acte au prestataire (B).

A) L'ordre de réquisition

L'article 3 de la loi de 1877 dispose que « les réquisitions sont toujours formulées par écrit et signées. Elles mentionnent l'espèce et la quantité des prestations imposées et, autant que possible, leur durée. » Ainsi, le législateur a entendu imposer un certain formalisme dans la rédaction de l'ordre de réquisition. Néanmoins, en application de la théorie des circonstances exceptionnelles, le Conseil d'Etat a peu à peu réduit les exigences pour finalement aboutir à une solution en vertu de laquelle aucune mention n'est requise. Par exemple, les visas de la loi applicable erronés ou même absents n'entraînent pas la nullité de la décision⁹. De même un ordre de réquisition qui comporte une erreur sur l'identité du prestataire¹⁰ ou du bénéficiaire¹¹ est considéré comme valable par les hauts magistrats administratifs. Enfin, la loi de 1877 n'exige de référence à la durée que dans la mesure du possible, l'absence de précisions relatives à la durée de la réquisition n'est donc pas de nature à invalider la décision; et par extension le Conseil d'Etat a considéré que la solution devait être identique pour ce qui est de la date de prise de possession.

Comme nous l'avons précédemment précisé en matière de délégation de compétence, les juges offrent donc grâce à la théorie des circonstances exceptionnelles une marge de manœuvre très importante aux autorités qui désirent exercer leur droit de réquisition.

9 CE 10 février 43 Mochet Gaz Palais 1944-1-205

10 CE 3 janvier 1947 Lévy Semaine juridique 1947-IV-62

11 CE 10 février 43 Mochet Gaz Palais 1944-1-205

L'obligation qui incombe à l'autorité requérante de notifier l'ordre de réquisition ne porte pas non plus réellement atteinte à la liberté d'action de cette autorité.

B) La notification de l'ordre de réquisition

Conformément aux principes généraux du droit administratif, les actes qui affectent les droits d'un administré doivent lui être notifiés. Cette obligation de principe paraît fondamentale en matière de réquisition ; dans la mesure où le prestataire perd, au moins temporairement, l'usage ou la propriété du navire requis il semble en effet indispensable qu'il en soit averti.

Toutefois, cette obligation de notifier la réquisition reste bien souvent une simple règle de principe. En effet, la décision de réquisition reste valable même si la notification est erronée, ainsi sera par exemple valable la notification qui comporte une erreur sur l'identité du prestataire (cf supra). Le défaut de notification peut également s'avérer sans effets sur la validité de la réquisition ; la Cour de Cassation, suivant la jurisprudence souple du Conseil d'Etat, pour déterminer la validité d'une décision de réquisition s'attache en effet non pas à la forme de la notification mais à la connaissance que le prestataire a pu en avoir¹². Ainsi, en application de cette jurisprudence il suffit que l'armateur ou le capitaine du navire¹³ ait eu connaissance de la réquisition pour que cette dernière soit valable.

La mise en œuvre de la réquisition de navires marchands doit donc répondre à un double impératif : elle doit être la plus simple possible pour permettre de faire face rapidement à des besoins exceptionnels et urgents mais elle ne doit pas pour autant porter trop atteinte aux droits du prestataire. Or comme l'a montré l'étude des conditions d'ouverture de la réquisition il est très difficile pour le prestataire de contester la validité de la décision de réquisition et comme le souligne Mr Ducos-Ader « le contentieux a ainsi eu tendance à se déplacer du contrôle de la décision vers le contrôle de l'exécution de la réquisition ». ¹⁴

12 Cass. Com 19 juillet 1949 Solmitz SJ 1949-IV-138

13 CE 26 novembre 1943 Lui y Costa R273

14 Robert Ducos Ader « Le droit de réquisition théorie générale et régime juridique » LGDJ 1956

TITRE 2 : L EXERCICE DU DROIT DE REQUISITION

Chapitre I : La mise en œuvre de la réquisition

La réquisition doit pouvoir être mise en œuvre rapidement tout en ne portant pas trop gravement atteinte aux droits du prestataire. Cette volonté de trouver un équilibre entre ces intérêts opposés se manifeste tant au stade de la décision de procéder à la réquisition d'un navire [cf supra] qu'au cours de l'exécution de la réquisition proprement dite. Ainsi, afin de limiter au maximum les contestations qui pourraient résulter de l'exécution de la réquisition certaines opérations doivent être préalablement effectuées (*section 1*). A contrario, l'autorité requérante dispose de certaines prérogatives pour « forcer » l'exécution de la réquisition (*section 2*) mais elle doit en contrepartie de la réquisition indemniser le prestataire pour en quelque sorte limiter, au moins partiellement, l'atteinte portée aux droits de ce dernier (*section 3*).

Section 1 : Les opérations préalables à la réquisition

L'ensemble de ces opérations présentées ci-dessous se déroule dans le port désigné par l'autorité requérante. Dans un premier temps les passagers et/ou les marchandises embarqués sur le navire qui ne sont pas compris dans la réquisition doivent être débarqués. Ensuite afin d'établir un état du navire avant la réquisition, un examen est effectué par une commission de visite qui, en principe, est composée d'un officier de marine, d'un technicien spécialisé (soit un ingénieur des constructions et armes navales soit un ingénieur mécanicien), d'un représentant des autorités maritimes (commissaire de la marine ou administrateur des affaires maritimes) et d'un médecin militaire.

Cette commission établit, contradictoirement avec l'armateur du navire requis ou son représentant, un état descriptif du navire et dresse un inventaire de l'ensemble du matériel, des marchandises et des approvisionnements compris dans la réquisition.

L'ensemble des opérations de visite du navire est consigné sur un procès-verbal, l'armateur ou son représentant peut formuler ses observations sur ce document. Enfin, après que l'armateur a signé l'ensemble des documents établis pendant la visite le reçu réglementaire de réquisition est établi puis remis à l'armateur.

L'urgence exceptionnelle peut ici aussi justifier des aménagements. En effet, si le propriétaire du navire y consent formellement, dans de telles circonstances la commission peut se contenter d'établir un inventaire des matières consommables lors de sa visite. Toutefois, dès que les conditions le permettent une seconde visite doit être effectuée par la commission afin de dresser un inventaire exhaustif de l'ensemble des matériels embarqués sur le navire. Cette dernière visite doit être en tous points semblable aux visites réalisées dans des circonstances « normales ».

Ces visites et les documents qui sont établis contradictoirement entre l'autorité requérante représentée par la commission et le prestataire ont pour principal objectif de limiter les éventuels conflits et contestations. Toutefois, il serait infondé de penser que l'armateur et l'autorité militaire sont placés sur un pied d'égalité. En effet, les Armées en tant qu'autorité requérante, disposent de moyens qui lui permettent d'obliger le prestataire à agir conformément à leur volonté.

Section 2 : Les possibilités de contrainte offertes à l'autorité requérante

L'armée ne dispose pas de prérogatives qui lui permettent de contraindre elle-même le prestataire à « collaborer », la coercition relève en effet de la compétence judiciaire (I), cela dans le souci d'éviter d'éventuels abus de l'autorité requérante. Si malgré ces précautions l'autorité requérante abuse de ses pouvoirs, elle encourt des sanctions qui peuvent être très importantes (II).

I/ La coercition judiciaire

Il faut ici aussi distinguer les dispositions des deux principales lois qui régissent les réquisitions effectuées par les autorités militaires.

La loi du 3 juillet 1877 vise les réquisitions qui ont pour objectif de satisfaire des besoins militaires ; le législateur a donc introduit dans ce texte diverses dispositions qui permettent au juge pénal de sanctionner le prestataire qui s'opposerait à la réquisition et ainsi de l'obliger à contribuer aux besoins des Armées. Le juge répressif peut dans cette hypothèse examiner la régularité de la décision de réquisition pour statuer. Par exemple, il prononcera la relaxe si cette décision présente une illégalité substantielle (ce qui en pratique sera rarement le cas en raison de la souplesse tant législative que jurisprudentielle en matière de conditions de validité de la décision de réquisition, cf supra) mais en aucun cas le juge pénal ne statuera sur la légalité de la décision.

La loi de 1877 ne prévoit pas expressément de sanctions contre le propriétaire qui s'opposerait à la réquisition de son navire, il semble néanmoins intéressant de citer en exemple la sanction prévue contre le propriétaire d'une voiture qui refuserait formellement de laisser l'autorité militaire procéder à la réquisition de son véhicule. L'article 51 de la loi du 3 juillet 1877 prévoit à l'encontre de ce propriétaire une amende d'un montant équivalent « à la moitié du prix moyen d'acquisition des voitures dans la région », ce qui représente une somme fortement dissuasive et l'on peut imaginer qu'en matière de réquisition de navires marchands cette somme le serait d'avantage encore en raison de la valeur du bien en cause.

Parallèlement à cette coercition judiciaire l'autorité militaire peut procéder à l'exécution forcée de la réquisition : les articles 21 et 51 de la loi de 1877 prévoient que le « recouvrement des prestations est assuré au besoin par la force ». Le terme « au besoin » contenu dans ces articles montre bien que l'exécution forcée ne doit être envisagée que comme un ultime recours, la priorité devant être accordée à l'intervention judiciaire.

La loi du 11 juillet 1938 ne permet pas à l'autorité requérante de forcer l'exécution de la réquisition elle réserve le droit de sanctionner le prestataire récalcitrant au juge pénal. L'article 31, modifié par une ordonnance du 19 septembre 2000, prévoit une peine d'emprisonnement d'une durée maximale d'un an et une amende de 3 750 euros ; ces peines pouvant être doublées en cas de récidive.

Ce même article met en place des sanctions contre le prestataire qui fournirait sciemment de faux renseignements ou fait de fausses déclarations. Dans ce cas le juge pourra prononcer une peine d'emprisonnement d'un an et/ou une amende de 4 500 euros, le montant de l'amende étant porté à 10 000 euros e cas de récidive.

L'autorité requérante dispose donc de moyens de contrainte importants, cette possibilité de coercition doit néanmoins rester encadrée. Ainsi le prestataire bénéficie de moyens de protection pour agir contre d'éventuels abus.

II/ Les moyens de protection du prestataire

Dans certaines hypothèses la réquisition qui serait effectuée de manière abusive peut constituer une voie de fait, le prestataire peut donc intenter une action devant le juge civil sur ce fondement pour faire condamner l'autorité qui n'aurait pas agi conformément aux pouvoirs qui lui sont conférés. La notion de la voie de fait ne présentant aucune originalité en matière de réquisitions exercées par les autorités militaires, elle ne fera pas l'objet de développements dans cette étude.¹⁵

En revanche, les sanctions pénales prévues contre les autorités militaires qui abusent de leurs pouvoirs en matière de réquisition sont régies par des textes spéciaux.

L'article 22 de la loi de 1877 fait écho à l'article 21 qui établit les sanctions contre le prestataire [cf supra] et prévoit que les autorités militaires qui abusent des pouvoirs qui leur sont conférés en matière de réquisitions militaires. sont passibles des sanctions.

¹⁵ Sur la notion de voie de fait consulter les manuels de droit administratif général de René Chapus (éd Montchrestien 13 édition 2001 Tome I) et de Martine Lombard (collection cours Dalloz 4^{ème} édition 2001)).

Ces sanctions sont prévues par l'article 463 du code de justice militaire¹⁶.et sont variables en fonction du comportement fautif de l'autorité militaire :

L'abus de pouvoir ou le refus de donner reçu des quantités fournies est puni de deux ans d'emprisonnement. L'exercice d'une réquisition sans avoir qualité pour le faire est puni de cinq d'emprisonnement si la réquisition est faite sans violence et il est puni de réclusion criminelle pour une durée de dix ans en cas de violence.

En plus de ces sanctions pénales, l'officier coupable encourt une sanction purement militaire à savoir la destitution ou la perte du grade.

Le législateur de 1938, également pour faire directement écho aux sanctions prévues contre le prestataire à l'article 31, a prévu dans l'article 32 des sanctions contre l'autorité qui a exercé une réquisition fautive. Cette autorité étant soit civile soit militaire, les sanctions encourues seront différentes selon la qualité de cette autorité.

Le personnel civil qui procède à des réquisitions illégales encourt les peines prévues par l'article 432-10 du code pénal, c'est-à-dire 7 500 euros d'amende et une peine d'emprisonnement de cinq ans.

Le personnel militaire est passible des sanctions prévues à l'article 443 du code de justice militaire, ces peines sont exclusivement des peines d'emprisonnement dont la durée peut être de cinq, dix ou vingt ans selon les circonstances définies à l'article 442 du même code. La réclusion criminelle à perpétuité peut être appliquée aux militaires les plus élevés en grade.

L'exercice de la réquisition terminé, le prestataire dont le navire a été réquisitionné a en principe droit à une indemnisation pour avoir été privé de l'usage ou de la propriété de son bien.

¹⁶ L'article 463 du code de justice militaire correspond à l'ancien article 193 du même code

Section 3 : La contrepartie financière de la réquisition, les indemnités

« Toutes les prestations donnent droit à des indemnités représentatives de leur valeur, sauf dans les cas spécialement déterminées par l'article 15 de la présente loi ». L'article 2 de la loi de 1877 prévoit ainsi le versement d'indemnités au profit du prestataire, il convient donc de déterminer la nature de ces indemnités (I) ; le versement de ces indemnités peut dans certains cas soulever des difficultés il paraît donc nécessaire de présenter le contentieux qui peut résulter du règlement de ces indemnités (II).

I/ Nature des indemnités

L'indemnisation des prestations est régie par l'ordonnance 59-63 du 6 janvier 1959, le décret portant règlement d'administration 62-367 du 26 mars 1962 et l'instruction générale du 13 novembre 1981. Conformément à ces textes, l'indemnité doit compenser uniquement la perte matérielle directe et certaine subie par le prestataire du fait de la réquisition, elle ne doit en aucun cas couvrir une éventuelle perte de bénéfice. L'indemnisation dépend de la perte matérielle et donc du type de réquisition utilisée.

Ainsi, s'il s'agit d'une réquisition portant sur la propriété du navire l'indemnisation sera équivalente au prix du navire. Si seul l'usage du navire a fait l'objet de la réquisition le dédommagement correspondra à la privation de jouissance qui en résulte.

Dans l'hypothèse où le prestataire a employé de la main d'œuvre pour assurer la prestation, la rémunération de ces employés devra correspondre aux salaires normaux et courants attribués à des salariés occupant les mêmes fonctions. Quelque soit le type de réquisition en cause, l'indemnité sera calculée à compter du jour de la prise de possession par l'autorité jusqu'au jour de la levée de la réquisition (déréquisition).

A ces dédommagements que l'on peut qualifier d'indemnités de base peuvent s'ajouter d'autres compensations financières, soit parce que la perte matérielle s'est étendue au-delà de la période de réquisition, soit parce que des travaux d'aménagement du navire ont dû être effectués pour accomplir la mission dans les meilleures conditions.

D'une part, le prestataire peut percevoir des indemnités dites de pré-réquisition s'il apporte la preuve qu'il a subi un préjudice direct et certain causé par l'immobilisation de son navire entre la notification de la réquisition et son exécution ; il pourra également se voir indemniser si la remise en état de son navire nécessite des travaux qui durent après la levée de la réquisition, on parle dans ce cas d'indemnités de post-réquisition.

D'autre part, les travaux effectués pour assurer la mission à laquelle est affectée le navire peuvent avoir une incidence sur le versement des indemnités. Il faut ici distinguer trois hypothèses :

- si les travaux ont entraîné une moins-value, l'autorité requérante a le choix entre remettre le navire dans l'état dans lequel il se trouvait avant la réquisition, ou verser une indemnité au prestataire ;
- si les travaux ont eu pour effet d'augmenter la valeur du navire, l'autorité requérante est en droit de demander au prestataire de lui verser une indemnité pour cette plus-value mais lorsque cela est possible, l'armateur peut demander à l'autorité requérante de retirer le matériel nouvellement installé ;
- si les travaux ont simplement causé un trouble à la jouissance sans pour autant voir affecté la valeur vénale du navire, l'armateur peut demander une indemnité pour la remise en état du navire à condition qu'il justifie de l'exécution des travaux nécessaires.

Enfin, en plus de ces indemnités, l'article 71 du décret de 1962 prévoit que les dommages causés aux biens réquisitionnés sont indemnisables. Cette disposition ne concerne que les réquisitions qui portent sur l'usage du navire puisqu'en cas de réquisition de la propriété du navire ce dernier ne sera pas restitué au prestataire. Les dommages sont évalués à partir de la comparaison entre l'état des matériels avant la réquisition et leur situation après la levée de la réquisition ; les différentes visites effectuées jouent donc ici un rôle primordial.

En application des règles classiques de responsabilité l'autorité requérante peut s'exonérer si elle prouve que les dommages résultent :

- du fait du prestataire ou du propriétaire,
- du vice de la chose,
- de la force majeure, y compris des faits de guerre.

En ce qui concerne les dommages causés par faits de guerre à un bien meuble il faut ajouter qu'ils n'exonèrent pas l'autorité requérante si la réquisition en est la cause directe. La charge de cette preuve incombe à l'armateur pour qui il sera vraisemblablement difficile d'empêcher l'exonération de l'autorité requérante.

L'importance des sommes en cause et la diversité des indemnités auxquelles le prestataire a droit expliquent qu'il existe un contentieux spécifique aux indemnités relatives aux réquisitions.

II/ Le contentieux lié aux indemnités

L'étude des règles de procédure relatives au contentieux lié au règlement des indemnités dues pour la réquisition nécessite que l'on procède à la distinction classique entre la compétence *ratione materiae* et la compétence *ratione loci*.

En vertu de l'article 25 de l'ordonnance 59-63 du 6 janvier 1959, les tribunaux de l'ordre judiciaire sont seuls compétents pour connaître des litiges relatifs au montant des indemnités de réquisition. Cette règle de procédure peut se justifier par le grand principe selon lequel l'autorité judiciaire est la gardienne de la propriété privée et des libertés fondamentales. La compétence du juge judiciaire s'étend à tous les dommages subis par le prestataire lorsqu'ils ne sont pas détachables de la réquisition.

En application des règles classiques de procédure, le litige devra être porté soit devant le tribunal d'instance, pour les demandes dont le montant n'excède pas 4 500 euros, soit devant le tribunal de grande instance pour les autres litiges.

Il faut ici noter que le juge est lié au barème ou aux tarifs d'indemnisation qui ont été fixés antérieurement par arrêté interministériel. Dans cette hypothèse son rôle consistera uniquement à vérifier que le tarif ou le barème préétabli a bien été respecté. En dehors de ce cas particulier, le juge judiciaire peut réévaluer lui-même le montant des indemnités dues au prestataire pour la réquisition.

Le juge civil est donc compétent pour connaître des litiges concernant le montant des indemnités de réquisition, il reste néanmoins à déterminer la compétence géographique de ce tribunal.

Le principe est d'attribuer la compétence au tribunal dans le ressort duquel la prestation a été fournie, ce qui en matière de réquisition de navires marchands revient à conférer la compétence au tribunal dont le ressort comprend le service chargé d'effectuer le règlement des indemnités ; ce service étant en règle générale le bureau du contentieux du commissariat des armées qui a eu à connaître de la réquisition.

Enfin, pour que le prestataire puisse valablement contester le montant des indemnités, il doit intenter son action dans les six mois qui suivent le jour de la notification de ce montant.

Le recours à la réquisition de navires marchands est devenu exceptionnel pour deux raisons majeures. D'une part, la France n'est plus impliquée dans des conflits dont l'importance justifierait l'utilisation de ce mécanisme. D'autre part, la mise en œuvre de la réquisition a eu des conséquences dramatiques au cours des deux guerres mondiales, il convient donc de se demander si cette procédure n'est pas désuète.

Chapitre II : La réquisition des navires marchands, une procédure en déclin

La première guerre mondiale a mis en évidence les inconvénients de la mise en œuvre des réquisitions (section 1). Au cours de la deuxième guerre mondiale les réquisitions ont été quelque peu assouplies (section 2) ; le régime alors mis en place s'est avéré plus convaincant si bien que législateur a poursuivi ce mouvement et a consacré un système original dans le cadre de la loi sur les transports maritimes d'intérêt national du 20 mai 1969, dite loi Tramin (section 3).

Section 1 : Les conséquences désastreuses de la réquisition de navires au cours la première guerre mondiale

Lors de la première guerre mondiale les réquisitions ont constitué le moyen le plus important de mobilisation de la Marine marchande et comme le montre la lettre adressée le 3 août 1914 au ministère de la marine par la Compagnie des Messageries Maritimes¹⁷ les armateurs se sont d'abord montrés coopératifs :

« Nous vous informons que, si les pouvoirs publics nous en font demande, et après entente sur les conditions dans lesquelles nous pourrions accéder à leurs vues, notre Compagnie mettra à leur disposition les navires de sa flotte commerciale, afin qu'ils puissent être utilisés au mieux des intérêts du pays. Sans parler de leur éventuelle participation aux transports de troupes, ces navires pourraient, une fois la sécurité de la navigation assurée en Méditerranée, être employés à toutes opérations de ravitaillement que décideraient les pouvoirs publics.»

Malheureusement, les opérations qui devaient initialement être brèves ont duré si bien que le mécanisme de la réquisition a montré ses limites et les armateurs ont perdu leur enthousiasme initial. En effet, la réquisition a suscité des problèmes tant sur la gestion de leurs navires (I) que sur l'économie même du transport maritime (II).

¹⁷ Yan Siegesmund « Le transport maritime pendant la grande guerre »
Mémoire Centre de droit maritime et des transports Aix en Provence 1999 p 40

I/ Les incidences de la réquisition sur la gestion des navires

La réquisition des navires marchands transfère soit l'usage soit la propriété du navire de l'armateur vers l'autorité militaire qui a procédé à la réquisition, l'armateur perd ainsi en quelque sorte le contrôle de son bien et dans certaines situations cela n'est pas sans poser de problèmes. Ainsi par exemple, le personnel de bord étant dégagé du contrôle de son armement avait parfois tendance à négliger l'entretien des navires. La situation était telle que par une circulaire du 31 août 1915 les capitaines des navires furent institués gérants de leurs bâtiments et donc comptables des deniers de leur emploi.¹⁸ Les capitaines étaient ainsi responsabilisés.

De même l'arrimage des navires n'était plus effectué par des marins expérimentés mais par des militaires qui pour la plupart n'étaient absolument pas spécialistes des opérations de manutention, ces carences ont été la source de nombreux dommages causés aux navires de commerce.

En plus de la dégradation progressive de l'état des navires il existait un réel souci quant à l'utilisation même des navires, par exemple pour certains « les chargements étaient effectués en dépit du bon sens »¹⁹. Afin d'illustrer ces problèmes de gestion de la flotte commerciale réquisitionnée il semble intéressant d'évoquer le cas du navire « Ville de Bordeaux » qui fut expédié de Marseille avec un chargement de 400 tonnes alors que sa capacité était de 6 000 tonnes, cet exemple permet de comprendre à quel point les chargements étaient mal répartis sur l'ensemble des navires réquisitionnés.

Pour endiguer ces problèmes de répartition des chargements sur les navires l'ambassadeur de France à Londres, M. Cambon, proposa de « supprimer tous les transports qui ne sont pas absolument nécessaires afin de n'employer les navires qu'aux services indispensables et de diriger les mouvements des bâtiments de commerce de manière à éviter toute perte de temps et donner à tout navire son rendement maximum »²⁰

¹⁸ Laure Bauducco « Le rôle stratégique du navire marchand du Moyen-âge à nos jours »
Thèse faculté de droit d'Aix en Provence 1998 p 375

¹⁹ Adolphe Laurens « Marine militaire et Marine Marchande 1914-1918 » Centre historique de la Marine Nationale, Toulon p 150

²⁰ Extraits d'une lettre reproduite dans le mémoire de Yan Siegesmund « Le transport maritime pendant la grande guerre » Centre de droit maritime et des transports Aix en Provence 1999 p 118

Les problèmes de rendement évoqués par M. Cambon montrent bien que la réquisition de navires marchands avait un effet perturbateur sur l'économie même du transport maritime. Afin d'éviter de troubler d'avantage encore une économie qui était déjà bien souffrante, les bâtiments de commerce réquisitionnés devaient être utilisés de la meilleure manière possible.

II/ Les incidences économiques de la réquisition

Le marché du transport maritime est fortement dépendant de la conjoncture politico-économique et comme l'a montré la première guerre mondiale, une crise majeure peut avoir des conséquences redoutables sur l'économie d'un marché d'ordinaire déjà très instable.

En effet, l'augmentation croissante du nombre de navires requis au cours de la grande guerre a eu pour effet de diminuer d'autant le nombre de navires disponibles sur les marchés du transport maritime et de l'affrètement. L'offre était ainsi largement inférieure à la demande ce qui a logiquement provoqué une véritable flambée des frets.

Dès 1915 les frets-types sont dépassés et les armateurs dont certains navires n'étaient pas requis enregistraient des gains exceptionnels. Ainsi à titre d'exemples, au cours de cette période entre Saïgon et le Royaume-Uni le prix du fret est multiplié par trois et il est passé de 17 francs à 78 francs la tonne entre Cardiff et Marseille, enfin en 1916 le fret du coton entre Alexandrie et l'Angleterre est multiplié par quatre.²¹

Ces augmentations très importantes des frets n'ont profité qu'aux armateurs des pays qui n'étaient pas engagés dans la guerre et qui donc n'ont pas eu à subir la réquisition de leurs navires. Les profits dégagés ont été tels que de nombreux nouveaux armements ont vu le jour au cours de cette période, notamment au Danemark ou en Norvège où ont respectivement été fondées 64 et 266 maisons d'armement.

Les pays alliés ne pouvaient pas faire face à cette domination croissante des armateurs neutres puisqu'en plus de la réquisition de la quasi-totalité de leur flotte commerciale les alliés, et la France en particulier, étaient incapables de mettre de nouveaux navires en chantier, notamment à cause de la des personnels travaillant sur les chantiers navals.

²¹ Yan Siegesmund « Le transport maritime pendant la grande guerre » Centre de droit maritime et des transports Aix en Provence 1999 p 115

A l'issue de la première guerre mondiale, la situation de la marine marchande française était donc catastrophique. En effet, en plus des très lourdes pertes qu'elle avait subies, la flotte commerciale française devait abandonner son statut de puissance majeure. Cet affaiblissement de la force de la marine marchande doit sans aucun doute être essentiellement imputé à l'utilisation des navires marchands pour les besoins de la guerre :

D'une part, comme nous l'avons expliqué la réquisition massive des navires de commerce a permis à certains armateurs étrangers de dégager des bénéfices sans précédents et de s'emparer d'un marché jusque là dominé par les armateurs français.

D'autre part, les gouvernements de l'époque n'ont pas particulièrement cherché à soutenir la marine marchande et ont, au contraire, bien souvent essayé de se soustraire à leur obligation d'indemniser les armateurs dont les navires avaient été réquisitionnés pendant la guerre soit en invoquant l'irrégularité de certains actes soit en indemnisant ces derniers sur des bases monétaires calculées avant la guerre et qui étaient donc grandement défavorables aux armateurs.²²

La réquisition des navires civils avait donc porté un réel coup dur à la flotte commerciale française et malheureusement cette flotte devait à nouveau être mise à contribution pendant la seconde guerre mondiale. Ainsi l'Amiral Lemonier quittant la direction des bureaux de la marine marchande Alger transmet au mois d'août 1943 le message suivant « Que tous les français sachent que sur toutes les mers, contribuant à l'effort commun, deux cents bâtiments de notre marine marchande font flotter le pavillon tricolore »²³.

²² Laure Bauducco « Le rôle stratégique du navire marchand du Moyen-âge à nos jours »
Thèse faculté de droit d'Aix en Provence 1998

²³ Laure Bauducco « Le rôle stratégique du navire marchand du Moyen-âge à nos jours »
Thèse faculté de droit d'Aix en Provence 1998 p 379

Section 2 : Des réquisitions de navires plus souples au cours de la seconde guerre mondiale

Conscient des lourdes pertes subies par les armateurs lors de la première guerre mondiale, le législateur est intervenu pour tenter de structurer d'avantage le recours aux moyens civils pour faire face au conflit qui s'annonçait et a ainsi élaboré la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre. En application de cette loi la priorité devait être de rechercher un accord amiable avec les armateurs pour utiliser leurs navires ; l'article 20 de cette loi, depuis abrogé, prévoyait que « la fourniture des prestations nécessaires pour assurer les besoins du pays était obtenue par accord amiable et, à défaut, par réquisition (...) ».

Cette volonté d'obtenir à nouveau la confiance des propriétaires de navires de commerce se traduisit par la mise en place d'une charte-partie amiable directement inspirée des contrats d'affrètement classiques.

Cette charte-partie n'excluait pas l'application des règles relatives à la réquisition mais elle permettait au prestataire de connaître avec précision l'étendue des modalités d'utilisation de son navire.

En pratique le propriétaire du navire avait donc intérêt à signer cette charte-partie, d'autant plus que comme ne manquaient pas de le souligner les autorités requérantes, la jurisprudence relative à l'indemnisation en cas de perte du navire se montrait favorable aux armateurs. En effet la première chambre de la Cour d'Appel Rouen, le 18 février 1920, a jugé que « l'indemnité due au propriétaire d'un navire réquisitionné, lorsque ce navire vient à périr au service de l'administration, doit être fixée sur sa valeur non au jour de la perte, mais au jour de la réquisition »²⁴.

Ainsi dans un premier temps, l'Etat proposa aux armateurs des chartes-parties provisoires qui, prévoyaient des conditions d'utilisation moins désavantageuses pour le prestataire que ce qu'elles n'étaient par le passé ; par exemple une étendue des indemnités de jouissance et certaines modalités intéressantes de fin de réquisition.

²⁴ CA Rouen 1^{ère} chambre 18 février 1920 Etat c/ Cie des Chargeurs réunis et Etat c/ Veuve Delihette et autres Gaz Palais 1920,2-434

En effet, en cas de perte du navire la réquisition de l'usage du navire, à laquelle les autorités avaient majoritairement recours, était transformée en réquisition de la propriété du navire pour permettre l'indemnisation intégrale du préjudice subi par le prestataire du fait de la perte de son bien.

Finalement en 1939 les autorités requérantes et les armateurs étaient parvenus à un accord d'ensemble et des chartes-parties définitives furent utilisées si bien que la réquisition telle qu'elle était conçue lors de la première guerre mondiale ne constituait plus qu'un moyen exceptionnel d'utilisation des navires de commerce.

La seconde guerre mondiale marquait donc un certain déclin de la réquisition des navires marchands et le législateur devait donc consacrer les mécanismes mis en place au cours de ce conflit.

Ainsi, Monsieur Bertaud, président et rapporteur des affaires économiques et du plan lors de la séance parlementaire du 20 décembre 1968 soulignait que « jusqu'à maintenant la législation en vigueur résultait de la reconduction de mesures antérieures, de caractère autoritaire justifié par l'état de guerre, il est apparu nécessaire de renoncer à ce système et d'adopter une formule plus libérale et permanente »²⁵ la loi sur les transports maritimes d'intérêt nationale, loi dite Tramin, allait reprendre cette formule plus « libérale et permanente ».

²⁵ Journal des débats du 20 décembre 1968

Section 3 : La loi Tramin, une alternative à la réquisition

La loi Tramin a mis en place un système qui permet d'utiliser les services des compagnies de navigation françaises dès que l'intérêt national l'exige. Cette loi ne vise donc pas spécifiquement l'utilisation des navires marchands par le ministère de la Défense, les dispositions de la loi Tramin peuvent ainsi être appliquée en cas d'actions humanitaires par exemple. Toutefois, notre étude ne concernera que les hypothèses dans lesquelles le ministre de la Défense sollicite auprès du ministre chargé de la marine marchande l'application de cette loi. Il convient donc d'envisager les dispositions de la loi (I) ainsi que les conventions qui permettent de faciliter sa mise en œuvre (II) avant de présenter un exemple intéressant du recours à cette loi Tramin : l'opération daguet (III).

I/ Les dispositions de la loi Tramin

L'article premier de la loi Tramin dispose que « les armateurs sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un caractère d'intérêt national. La voie contractuelle est privilégiée pour laisser à l'armateur le choix du navire, que celui-ci lui appartienne en propre, soit qu'il l'affrète pour l'opération demandée ».

L'armateur peut également négocier les conditions d'utilisation de son navire puisqu'en vertu de l'article 3 de la loi « les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports susvisés sont déterminées d'un commun accord entre le ministre utilisateur et l'armateur intéressé. Cet accord règle le cas échéant, le remboursement des frais supplémentaires spécialement et raisonnablement engagés par l'armateur pour mettre le ou les navires à la disposition du ministre utilisateur à la date et au lieu prescrits ». Cet article en plus de préciser que les conditions d'utilisation du navire marchand doivent être déterminées par l'utilisateur et l'armateur propose aux parties de s'entendre sur des points particulièrement sensibles. Cette précision montre bien la volonté du législateur de limiter au maximum les cas qui, par le passé, avaient suscité des difficultés.

Ces différentes dispositions permettent donc à l'armateur d'intervenir dans la procédure qui tend à utiliser son navire pour des besoins d'intérêt national, néanmoins l'armateur n'est pas dans une situation de négociation classique puisque les autorités qui désirent utiliser des navires de commerce bénéficient de moyens leur permettant de contraindre l'armateur à mettre son navire à disposition.

L'article 4 de la loi prévoit en effet qu'« à défaut d'accord amiable ou en cas d'inexécution dudit accord par l'armateur, la réquisition des services de l'armateur ou de l'usage des navires nécessaires est décidée par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances (...) ». Ainsi la loi Tramin n'abroge pas les dispositions relatives à la réquisition, notamment la loi de 1938, mais elle conditionne leur mise en œuvre. La réquisition doit donc être envisagée comme le dernier recours permettant l'utilisation des navires marchands pour la satisfaction des besoins des armées. La priorité doit être de trouver un accord entre l'autorité utilisatrice et l'armateur et, compte tenu des différents inconvénients de la réquisition, il semble que le propriétaire du navire ait tout intérêt à trouver un accord et ainsi soumettre l'utilisation de son navire aux dispositions de la loi Tramin. Afin de faciliter les négociations et de permettre de trouver un accord rapidement des conventions types ont été annexées à la loi.

II/ Les conventions types permettant l'application de la loi Tramin

La demande formulée par le ministère de la défense est accompagnée d'une convention particulière qui doit fixer :

- le coût journalier du navire
- le règlement des frais de combustible et des frais d'escale
- les dépenses engagées par le navire pour les besoins de l'opération
- les frais exceptionnels d'assurance corps et risques de guerre, d'assurance facultés, d'assurance des P and I clubs en responsabilité civile, d'assurance pour les marins
- les primes spéciales pour l'équipage
- les frais de préjudices commerciaux, de recours des tiers détenteurs et de marchandises à bord.

Le ministère de la défense dispose de différentes conventions préétablies qui reprennent l'ensemble de ces éléments.

L'efficacité du dispositif mis en place par la loi Tramin a pu être prouvée lors d'un conflit majeur dans lequel la France a été impliquée : la guerre du golfe de 1991.

III/ Le recours à la loi Tramin au cours de l'opération Daguet

Le recours à la marine marchande pour mener des opérations militaires n'est pas une spécificité française ; on peut par exemple évoquer la guerre des Malouines au cours de laquelle l'armée britannique a fait appel à la flotte commerciale selon des méthodes qui ne sont pas sans rappeler celles de la loi Tramin : les navires étaient employés selon des procédures qui combinaient réquisition et affrètement, ce système semble s'inscrire dans la même idée que l'affrètement obligatoire prévu par la loi française sur les transports maritimes d'intérêt national.

Opération militaire de très grande ampleur dans laquelle les forces françaises étaient impliquées, la guerre du Golfe de 1991 a permis de mettre en évidence le rôle fondamental du navire marchand pour mener à bien les opérations militaires. Le mécanisme prévu par la loi sur les transports maritimes d'intérêt national a permis à l'état-major des armées de conduire l'ensemble des mouvements de transport tout en conservant son autonomie de décision.

La présentation de quelques chiffres permet de prouver l'exceptionnelle efficacité du système de transport utilisé. L'acheminement de la division Daguet par voie maritime représentait le transport de personnels et de matériel de 13 régiments. Les navires utilisés, encore appelés flotte auxiliaire opérationnelle, ont été au nombre de 35 :

- 10 paquebots-transbordeurs pour 22 voyages,
- 15 cargos-rouliers pour 42 voyages,
- 10 porte-conteneurs pour 26 voyages.

Le bilan de l'ensemble de ces voyages représente le transport de 10000 hommes. En ce qui concerne le matériel, 13000 tonnes de munitions furent ainsi acheminées, le fret conditionné fait ressortir 4000 conteneurs maritimes 20 pieds entre le 15 septembre 1990 et le 28 février 1991 ce qui représente un flux d'entretien de 4000 à 8000 tonnes par semaine au cours de cette période. Au total le recours à la Loi Tramin a donc permis d'acheminer 10000 hommes, 80000 tonnes, 350000 mètres entre Toulon et l'Arabie saoudite.

Les armées disposent donc d'un mécanisme efficace permettant d'utiliser les navires de la marine marchande lors de conflit. Ce mode d'utilisation a peu à peu été assoupli, il présente néanmoins un caractère autoritaire. Parallèlement à ce mode autoritaire, les autorités militaires peuvent recourir à une formule amiable : l'affrètement des navires de commerce.

PARTIE II :

L'AFFRETEMENT DE NAVIRES MARCHANDS PAR LES ARMÉES

TITRE PREMIER : L AFFRETEMENT, UN MODE DE TRANSPORT ADAPTE AUX BESOINS DES ARMEES

L'affrètement de navires n'est pas le seul mode d'utilisation de la flotte de commerce par les armées ; parfois les autorités militaires ont recours à des navires de ligne régulière pour transporter leur matériel et/ou leur marchandise; c'est notamment le cas pour l'acheminement de fret du continent vers la Corse ou bien encore de la métropole vers Nouméa ou Tahiti. Ce mode d'utilisation n'est pas la voie privilégiée des armées qui ont plus souvent recours à l'affrètement.

L'affrètement est un contrat dont l'une des principales caractéristiques est d'accorder une très grande liberté contractuelle aux parties ; dans l'hypothèse où l'une des parties est une personne publique, comme les armées, cette liberté se trouve quelque peu atténuée par la procédure qui doit être respectée pour choisir les navires affrétés (chapitre I). En revanche, les armées disposent de moyens tels qu'elles se trouvent dans une situation où elles peuvent maîtriser de nombreuses opérations relatives au transport (chapitre II).

Chapitre I : La procédure de choix des navires affrétés

L'article 1 du code des marchés publics prévoit que « le marché conclu par la personne publique doit avoir pour objet exclusif de répondre à ses besoins ». Ainsi, la définition et l'expression des besoins sont les étapes préalables indispensables à tout affrètement. Les besoins sont déterminés par les unités militaires implantées sur des territoires étrangers et qui sont les destinataires du fret.

Les besoins définis par ces destinataires sont ensuite exprimés au Commandement de transit interarmées maritime qui établit avec précision la demande d'affrètement au Commissariat de la base de transit interarmées qui est l'autorité responsable des opérations juridiques et financières en matière de transport effectués par les armées. A ce stade les autorités militaires doivent respecter la procédure qui régit la conclusion de marchés par les personnes publiques.

Cette procédure comporte deux étapes essentielles régies par les articles 33 et 58 à 60 du code des marchés publics: l'appel d'offres (section 1) et la délibération (section 2).

Section 1 : L'appel d'offres

La procédure de l'appel d'offres est la procédure par laquelle la personne publique choisit l'offre économiquement la plus avantageuse, sans négociation et sur la base de critères objectifs préalablement portés à la connaissance des candidats. En matière d'affrètement de navires marchands par les armées, l'appel d'offres est dit ouvert, c'est-à-dire que tout candidat peut présenter une offre.

La nationalité des candidats n'est pas un critère de choix, les armateurs communautaires peuvent être candidats et il arrive ainsi que les armées affrètent des navires étrangers. Les candidats potentiels doivent proposer leur offre dans les délais impartis, lorsque ce délai est écoulé la personne publique procède à l'étude des candidatures.

Section 2 : La délibération

La délibération, encore appelée ouverture des enveloppes, est la phase au cours de laquelle le commissariat de la base de transit interarmées analyse et juge les offres présentées par les candidats afin de retenir celle qui semble la plus adaptée.

L'étude des offres présentées par les candidats est effectuée par une commission désignée par la personne responsable du marché, cette dernière sollicite ainsi l'avis de différents spécialistes, notamment sur les aspects techniques. Cette commission ne dispose pas du pouvoir de décision, son avis est consultatif et c'est à la personne responsable du marché qu'il incombe de choisir. Cette personne est d'ailleurs personnellement responsable de la passation du marché.

En principe, un représentant de la direction de la répression des fraudes assiste également à la délibération. Sa présence se justifie par la volonté d'éviter toute illégalité dans la passation des marchés.

Le choix de l'autorité publique doit être guidé par des critères objectifs préalablement portés à la connaissance des candidats, en matière d'affrètement de navires deux critères sont pris en compte : le prix de la prestation et le délai d'exécution et d'acheminement.

Le futur titulaire du marché ne peut donc pas négocier la conclusion du contrat alors que l'affrètement laisse en principe toute latitude aux parties pour déterminer et donc négocier les termes du contrat. Les armées conservent le choix du titulaire du marché, ce choix est cependant encadré puisque le transporteur ou le commissionnaire de transport qui obtient le marché doit être choisi parmi les candidats qui ont proposé une offre.

Lorsque la personne responsable du marché a arrêté son choix, le marché est notifié au titulaire et est donc conclu. Le titulaire s'engage ainsi à mettre l'un de ses navires à disposition des armées et il s'engage également à respecter les dispositions du marché relatives au contrat d'affrètement.

Chapitre II : Etude des modalités d'affrètement

L'affrètement par les armées de navires civils présente des spécificités justifiées tant par la qualité de personne publique des autorités militaires que par la diversité des besoins auxquels l'armée doit faire face. Ces particularités se manifestent dans le contrat (section 1) mais également dans les critères qui déterminent le choix des modalités d'affrètement (section 2).

Section 1 : Présentation du contrat d'affrètement

Le terme affrètement désigne le contrat par lequel le fréteur s'engage, contre rémunération, à mettre un navire à la disposition de l'affréteur. L'une des parties à ce contrat peut indifféremment être une personne privée ou une personne publique. En effet, une autorité publique peut recourir aux services d'un armateur pour des opérations dont le but n'est pas commercial. Si l'identité de l'affréteur ne porte en rien atteinte au principe de la liberté entre les parties contractantes, il convient néanmoins d'envisager la nature du contrat compte tenu de cette particularité (I) avant d'apporter quelques précisions relatives au contenu du contrat (II).

Les références que nous serons amenés à citer au cours de ces développements sont des exemples tirés d'un cahier des clauses particulières²⁶. Il est en effet impossible de se référer à un modèle unique dans la mesure où la forme de ce document est variable ; ces différences de forme sont toutefois sans incidence sur les dispositions elles mêmes.

²⁶ Cahier des clauses particulières N°2003/14 du 24 juin 2003 cf annexes

I/ La nature du contrat d'affrètement conclu par les armées

En application du droit administratif des contrats, un contrat ne peut être administratif que si une des deux parties est une personne publique. Toutefois, cette seule qualité de personne publique ne suffit pas à qualifier ce contrat de public, plusieurs critères doivent être envisagés.

L'objet même du contrat peut permettre de déterminer sa nature ; il peut s'agir de l'exécution de travaux publics, de l'occupation du domaine public ou de l'exécution même d'un service public. Seule cette dernière hypothèse peut concerner un contrat d'affrètement conclu entre les armées et le fréteur ; ce sera notamment le cas lors d'opérations qui visent à ravitailler des populations par voie maritime.

Souvent l'affrètement d'un navire permet aux armées de transporter des marchandises et du matériel destinés à faire face à leurs propres besoins, l'objet du contrat ne permet donc pas de déterminer sa nature. Or si le critère de l'objet du contrat ne permet pas de déterminer sa nature il faut recourir à un critère relatif au contenu du contrat. Ainsi, un contrat conclu entre une personne publique et une personne privée qui contient des « clauses exorbitantes de droit commun »²⁷ est un contrat de droit public. Ces clauses sont définies par le juge administratif comme celles qui confèrent aux parties des droits, ou qui mettent à leur charge des obligations « étrangers par leur nature à ceux qui sont susceptibles d'être consentis par quiconque dans le cadre des lois civiles et commerciales ».

Afin de déterminer la nature juridique du contrat d'affrètement conclu entre les armées et le fréteur il est nécessaire de s'intéresser au cahier des clauses particulières, document intégré au marché conclu entre les armées et le fréteur et qui définit les relations juridiques entre les parties. On trouve dans ce document des clauses que l'on peut qualifier d'exorbitantes du droit commun car elles sont impossibles ou inconcevables dans les contrats entre des parties privées, c'est par exemple le cas des dispositions relatives aux litiges.

Le cahier des clauses particulières précise en effet que « le ministre de la défense statue en dernier ressort, sauf recours devant le tribunal administratif de Versailles ».

²⁷ Critère dégagé par l'arrêt du Conseil d'Etat du 31 juillet 1912 *Société des granits porphyroïdes des Vosges* Revue de droit public 1914 p 145

Cette clause est exorbitante du droit commun puisque c'est au ministère de la Défense, c'est-à-dire à l'une des parties au contrat de statuer sur d'éventuels litiges, ce qui paraît totalement inenvisageable dans les contrats conclus entre des personnes privées. De plus le juge compétent est le juge administratif, ce qui est impossible dans le cadre de contrats conclus entre parties privées. Toutefois cette dernière précision ne lie pas le juge administratif, il s'agit plus d'un indice sur la nature du contrat que d'une clause exorbitante.

D'autres clauses en revanche sont clairement exorbitantes dans la mesure où elles placent le titulaire du marché sous l'autorité de la personne publique. Ainsi par exemple, le cahier des clauses particulières prévoit la possibilité pour l'affrèteur de résilier unilatéralement le contrat en cas de non respect par son cocontractant des dispositions relatives à la sécurité, ces dispositions devant «être appliquées par le titulaire du marché, sans délai et dans la limite des moyens dont il dispose conformément à ce que prescrit l'autorité militaire ».

Le caractère exorbitant de ces différentes clauses permet donc de qualifier le contrat d'affrètement conclu entre les armées et un armateur de contrat public. Cependant, la nature originale de ce contrat n'empêche pas que certaines de ses dispositions soient semblables à celles contenues par les chartes-parties conclues entre des co-contractants privés.

II/ Présentation générale du contenu du contrat d'affrètement

En matière d'affrètement de navires il n'existe pas de règles impératives et les parties disposent de la plus grande liberté pour convenir des termes du contrat : par exemple les dispositions de la loi française du 18 juin 1966 et de son décret d'application du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime sont supplétives de la volonté des parties. La pratique a néanmoins permis d'établir des chartes-parties types en fonction du mode d'affrètement employé. Certains modèles, sont utilisés dans de nombreux affrètements au voyage, il paraît intéressant de comparer l'un de ces modèles et le cahier des clauses particulières. Ce document compris dans le marché conclu entre les armées et le titulaire régit en effet l'exécution de l'affrètement du navire par les armées.

Nous utiliserons comme référence la charte-partie Gencon, cette charte-partie issue de la Conférence de la Baltique et de la mer Blanche est non spécialisée et peut donc être utilisée pour tous les trafics qui ne sont pas soumis à un formalisme particulier.

En ce qui concerne la désignation des parties, la Gencon contient des « cases » qui correspondent à l'identité des parties concernées par l'affrètement, ainsi la case 3 est réservée au propriétaire du navire désigné par le terme « owner », la case 4 concerne le « charterer », c'est-à-dire l'affrèteur. Le cahier des clauses particulières pris ici en exemple désigne dans son article 4 les parties au marché qui seront donc les parties au contrat d'affrètement : le sous-directeur logistique de la direction centrale du commissariat de l'armée de terre (DCCAT) représente l'Etat, son cocontractant est désigné par le terme général de « titulaire ». L'identité du titulaire est ensuite précisée dans les annexes 1 et 2 du cahier des clauses particulières. La méthode retenue par les autorités militaires ressemble donc à celle employée pour désigner les parties dans la Gencon.

La Gencon, comme le cahier des clauses particulières prévoit que les caractéristiques techniques du navire doivent être décrites. Les cases 5 et 6 concernent respectivement le nom et la capacité commerciale du navire ; le cahier des clauses particulières renvoie là aussi aux annexes 1 et 2.

Le cahier des clauses particulières reprend ainsi les dispositions de l'article 5 du décret du 31 décembre 1966 et apporte d'autres précisions comme celles relatives au prix de la prestation, aux lieux de chargement et de déchargement, au temps accordés pour le chargement et le déchargement ou la nature de la cargaison²⁸.

D'autres dispositions relatives à l'exécution du contrat d'affrètement sont spécifiques au contrat conclu entre les armées et le fréteur. Par exemple, ce dernier est tenu à un devoir de confidentialité et doit « maintenir confidentielles les informations ainsi que les documents et renseignements qui lui ont été communiqués ou présentés ». Le non-respect de cette obligation peut entraîner « la résiliation du contrat par l'administration aux tords du titulaire ».

²⁸ Cf Cahier des clauses particulières N°2003/14 du 24 juin 2003 présenté en annexe

Ces dispositions spécifiques au cahier des clauses particulières sont justifiées à la fois par la nature des marchandises transportées et par la nature sensible des besoins de la défense nationale. Ces particularités ont comme nous le verrons une incidence importante sur le déroulement des opérations destinées à préparer le voyage maritime.

Ces dispositions sont applicables à tous les affrètements maritimes conclus par les armées, ces affrètements au voyage ne sont en effet pas toujours destinés à répondre aux mêmes exigences.

Section 2 : Les différents affrètements au voyage conclus par les armées

Les modalités d'affrètement des navires varient en fonction de l'utilisation que les armées souhaitent faire de ce dernier, il existe deux grands types de situations dans lesquelles les armées ont recours à l'affrètement de navires marchands. Certains navires permettent d'assurer de façon régulière le ravitaillement des unités basées à l'étranger ; d'autres sont utilisés pour faire face à des besoins ponctuels. Il paraît nécessaire de présenter ce que les autorités militaires appellent les navires opérationnels (II) et les navires réguliers (I) avant d'envisager ce que seront peut-être les nouvelles modalités d'affrètement de navires de commerce par les armées.

I/ L'affrètement de « navires réguliers »

Les navires réguliers sont ceux que les armées affrètent pour faire face à des besoins constants et connus relativement longtemps à l'avance. Ils assurent le ravitaillement des unités installées à l'étranger, tant du point de vue du matériel que du point de vue des vivres. Les marchés qui régissent l'affrètement de tels navires prévoient qu'ils sont affrétés au voyage, c'est-à-dire que « le frèteur met un navire à disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages moyennant rémunération pour acheminer une marchandise donnée ou des passagers d'un port à un autre »²⁹.

²⁹ Définition de l'article 5 de la loi du 18 juin 1966

Conformément aux marchés conclus entre les armées et l'armateur les navires affrétés doivent effectuer un minimum de quatre voyages par an au départ et à destination de ports déterminés, il est à noter que les marchés peuvent être reconduits pour une période maximale de trois ans au-delà de laquelle un nouvel appel d'offres est lancé.

Les navires réguliers partent des ports du Havre, de La Rochelle et de Toulon et desservent respectivement la côte occidentale d'Afrique, les Antilles et Guyane et enfin l'Océan Indien (Djibouti Mayotte La Réunion).

II/ L'affrètement de « navires opérationnels »

Les navires opérationnels sont destinés à desservir des zones sur lesquelles les forces françaises sont impliquées, ils doivent donc répondre à des besoins urgents. Ces navires sont également affrétés au voyage et leur utilisation répond aux mêmes règles que celles des navires réguliers, seul le nombre de convoyeurs militaires embarqués à bord varie.

Les navires sont plus fréquemment utilisés pour ce type d'opérations que pour les besoins réguliers évoqués ci-dessus. A titre d'exemple, le district de transit interarmées de Marseille a traité l'affrètement de 8 navires réguliers au cours de l'année 2003 et a pendant la même période assuré l'affrètement de 35 navires opérationnels. Ces navires opérationnels permettent d'assurer le ravitaillement et la relève en matériel des troupes engagées sur des théâtres d'opérations extérieures tels que la Bosnie et la Côte d'Ivoire.

D'autres navires sont affrétés pour des besoins ponctuels, il s'agit des navires utilisés pour les besoins d'un exercice militaire ; c'est-à-dire que ces navires permettent d'acheminer du fret destiné à servir à un entraînement effectué à l'étranger. Par conséquent les destinations de ces navires sont elles aussi variables, contrairement aux destinations des navires réguliers.

Généralement les navires affrétés pour faire face à ce type de besoins partent du port militaire de Toulon mais les armées sont en mesure de traiter les opérations relatives à ces affrètements sur n'importe quelle place maritime.

L'affrètement au voyage paraît donc être un mode d'utilisation des navires particulièrement adapté aux différents besoins des armées puisqu'il permet de recourir à des navires pour acheminer du fret destiné à des ports déterminés. Toutefois, cette utilisation présente un inconvénient qui peut parfois s'avérer très handicapant.

En effet, les armées préfèrent utiliser des navires dont les caractéristiques leur ont déjà donné satisfaction mais ces navires ne sont pas toujours disponibles et donc le navire affrété est « inconnu » des armées. Le fait qu'un navire soit affrété pour la première fois peut perturber le déroulement des opérations si par exemple les caractéristiques du navire diffèrent de celles qu'avait décrites le fréteur quand il avait formulé son offre. Cela peut donc poser des soucis dans le déroulement du chargement ; notamment lors de l'élaboration du plan d'arrimage. Afin de limiter au maximum de tels désagréments les armées envisagent de nouvelles modalités d'affrètement.

III/ Vers de nouvelles modalités d'affrètement ?

Les armées envisagent des solutions qui permettraient d'utiliser les mêmes navires quelles que soient les missions auxquelles ils sont destinés.

L'alternative qui semble correspondre le plus à cet objectif consisterait pour les armées à faire construire un navire dont elles détermineraient elles mêmes les caractéristiques techniques afin de les adapter à leurs besoins. Cette solution, en plus d'être très coûteuse, n'est pas parfaite dans la mesure où il serait difficile de construire un navire qui pourrait convenir à l'ensemble des ports vers lesquels les armées souhaitent acheminer du fret.

Les armées pourraient donc privilégier la solution qui consiste à affréter un navire unique. Le fréteur s'engagerait à mettre à disposition ce navire, ou un navire identique en tous points, aux armées dès que ces dernières exprimeraient leurs besoins. Les armées seraient en quelque sorte affréteur prioritaire du navire : le fréteur conserverait l'usage de son navire quand les armées ne l'utiliseraient pas et devrait le mettre à disposition des autorités militaires dès qu'elles le souhaiteraient et ce dans un délai très court. L'obligation faite au fréteur de mettre très rapidement son navire à disposition à chaque fois que les armées le demanderaient permettrait ainsi de faire face à tous les besoins de l'armée.

TITRE 2 : LA VOLONTE DES ARMEES DE MAITRISER L'ENSEMBLE DES OPERATIONS RELATIVES AU TRANSPORT

Ce souhait d'adapter au maximum les modalités d'affrètement montre bien que les armées souhaitent maîtriser l'ensemble des éléments relatifs à ce mode d'utilisation. Cette maîtrise se manifeste d'avantage encore lors des opérations nécessaires au bon déroulement de l'affrètement.

L'affrètement de navires de commerce permet aux armées d'acheminer des marchandises sensibles et souvent très coûteuses. Les particularités du matériel ainsi transporté imposent aux armées de maîtriser au maximum les opérations relatives au transport notamment pour éviter tous problèmes relatifs aux indemnisations. L'Etat est en effet son propre assureur et les armées s'attachent donc à limiter au maximum tous les risques.

Contrairement à la majorité des affréteurs les armées disposent de moyens matériels et de services suffisamment variés pour leur permettre de contrôler et d'effectuer un grand nombre d'opérations afférant au transport de leur marchandise (chapitre I). Ainsi peu de paramètres échappent aux différentes autorités militaires impliquées dans l'affrètement de navires de commerce (chapitre II).

Chapitre I : Une maîtrise importante des opérations de transport

Le voyage maritime constitue la phase centrale de l'affrètement d'un navire ; cette étape n'est cependant possible que si certaines autres actions sont accomplies. Les armées souhaitent contrôler l'ensemble des opérations que l'on peut qualifier d'annexes au voyage maritime (section 1) ainsi que l'ensemble des éléments destinés à la préparation de ce voyage (section 2). Cette maîtrise n'est possible que s'il existe une bonne coordination entre les différents services impliqués dans la chaîne de transport.

Section 1 : La maîtrise des opérations annexes au voyage maritime

La cargaison transportée par le navire de commerce appartient à l'armée mais elle est à la disposition des différents régiments et unités militaires qui la composent. Ainsi, lors de l'affrètement d'un navire, les marchandises transportées proviennent de structures différentes et il convient de les acheminer vers le port de chargement ou au contraire de les transporter du port de déchargement vers les unités auxquelles elles sont destinées. Ces opérations d'acheminement sont effectuées par les différents services des armées (I) et ne sont possibles que si les armées sont en mesure d'assurer le rôle de transitaire afin de « centraliser » l'ensemble de ces opérations annexes au voyage maritime (II).

I/ Le pré acheminement et le post acheminement effectués par les armées

Le pré acheminement de la marchandise peut se définir comme l'opération qui consiste à la transporter vers le port de chargement ; le post acheminement désigne le transport de la marchandise du port de déchargement vers le lieu de destination de cette cargaison. Ces opérations symétriques sont prises en charge par les armées et sont effectuées de manière identique qu'il s'agisse du pré acheminement ou du post acheminement, c'est la raison pour laquelle nous n'envisagerons que les transports effectués préalablement au voyage maritime.

Ces opérations ne sont pas seulement matérielles, il est également indispensable de fournir les informations concernant la marchandise acheminée préalablement au voyage maritime. Ainsi, chaque unité ou régiment qui expédie du matériel fournit au district de transit interarmées concerné tous les documents nécessaires à l'identification de ce matériel. Ces informations permettent de connaître avec précision l'ensemble des éléments qui seront transportés par le navire affrété. La préparation du voyage maritime est ainsi facilitée, notamment en ce qui concerne l'accomplissement des formalités douanières et la préparation du chargement du navire. Par exemple, pour ce qui est des véhicules destinés à être acheminés par voie maritime, chaque régiment doit fournir tous les documents relatifs à ces engins : certificat d'immatriculation, origine géographique, volume de carburant embarqué, marchandise éventuellement chargée à bord.

L'ensemble de ces précisions étant fournies à l'autorité responsable du transit, les régiments dirigent la cargaison vers le port de chargement.

Le pré acheminement du matériel et des marchandises est pour l'essentiel assuré par les unités au profit desquelles le transport maritime est effectué. Ainsi, les véhicules peuvent être acheminés par leur propre moyen vers le port de chargement et souvent ces véhicules transportent des marchandises et du matériel. Toutefois, certains éléments doivent être transportés par d'autres biais.

Le commandement de transport interarmées de surface peut par exemple recourir soit au transport ferroviaire soit au transport par route pour assurer la conduite de l'ensemble des opérations. Dans cette hypothèse les armées se comportent en quelque sorte comme un commissionnaire de transport puisqu'elles utilisent les modes de transport les plus adaptés. Néanmoins, à la différence de la grande majorité des commissionnaires de transport les armées ont pour l'essentiel recours à leurs propres moyens et ne font appel à des opérateurs extérieurs que dans de rares cas [cf infra].

L'ensemble du matériel, des véhicules et de la marchandise une fois acheminés au port de chargement est pris en charge par le district de transit interarmées, les armées assurent donc également le rôle de transitaire.

II/ Le rôle de transitaire des Armées

Le transitaire est l'intermédiaire qui assure la liaison entre deux modes de transport différents. Lorsque les armées affrètent un navire cette fonction de transitaire est assurée par les districts de transit interarmées. Il existe trois districts permanents basés à La Rochelle au Havre et à Marseille, les armées sont également en mesure de mettre en place des districts n'importe où tant à l'étranger qu'en France pour assurer le transit des marchandises transportées. Ces districts assurent les missions classiques du transitaire :

-ils reçoivent les marchandises sur le port et procèdent à la vérification de la nature, de l'état et de la quantité de l'ensemble de ces éléments. C'est à ce stade que les informations préalablement fournies par chaque unité présentent un intérêt majeur, elles permettent d'effectuer ces opérations de contrôle dans des conditions optimales.

- ils les entreposent en cas de besoin dans leurs locaux.

- ils les dédouanent, c'est-à-dire que les armées sont habilitées à établir les déclarations en douane. Les districts de transit remplissent à la fois des états de colisage, des états valorisés et des documents douaniers spécifiques aux biens et matériels des forces françaises [cf annexes].

- ils les réexpédient sur leur destination conformément aux instructions qu'ils ont reçues.

La réexpédition de la marchandise incombe au transitaire qui doit donc veiller au bon chargement de la marchandise à bord du navire. Une fois de plus, les moyens dont disposent les armées leur permettent d'assurer elles mêmes ces missions.

Section 2 : La maîtrise de la préparation du voyage maritime

La préparation du voyage maritime est la dernière étape au cours de laquelle les différents services militaires peuvent intervenir ; leur intervention est fondamentale dans la mesure où elle conditionne le bon déroulement du transport par mer. En effet, les opérations de chargement sont déterminantes tant pour le bon déroulement de l'expédition maritime que pour la conservation de l'état des marchandises. Les armées procèdent donc aux opérations de manutention (II) après avoir préparé l'ensemble de ces opérations matérielles grâce à l'élaboration du plan de chargement (I).

I/ L'élaboration du plan de chargement par les Armées

Comme nous l'avons précisé, le chargement d'un navire est déterminant, les conséquences d'un mauvais arrimage sont effet souvent dramatiques puisque cela peut entraîner en plus de la détérioration de la marchandise la perte du navire. Les armées disposent d'officiers spécialistes capables de remplir la fonction désignée par le terme anglais de « ship's planner » qui est généralement un officier détaché par un armement dans un centre opérationnel pour établir le plan d'arrimage des navires de la ligne³⁰.

Ce plan de chargement est établi en fonction des caractéristiques de la cargaison, à savoir les dimensions et le poids de chacun des éléments embarqués à bord du navire. L'élaboration de ce plan est souvent délicate dans la mesure où les marchandises transportées sont très variées. Les navires affrétés doivent en effet accueillir des conteneurs, du vrac et des véhicules dont certains ont des caractéristiques très particulières notamment en ce qui concerne le poids : certains engins tels que les véhicules de l'avant blindés (VAB) et les chars pèsent plusieurs dizaines de tonnes, il est donc nécessaire de répartir ce poids au mieux afin d'assurer la stabilité du navire. De même certaines marchandises sont dites dangereuses et doivent être positionnées à des emplacements spécifiques conformément au code IMDG.

L'officier responsable d'affrétés doit prendre en compte l'ensemble de ces paramètres pour élaborer le plan d'arrimage, ces éléments doivent donc être portés à la connaissance du « ship's planner » militaire dans les meilleurs délais et là encore on comprend l'importance des informations fournies par les unités qui expédient le matériel. Le plan élaboré, l'officier responsable d'affrétés le soumet au commandant du navire qui en l'acceptant autorise les armées à procéder aux opérations de manutention.

II/ Le rôle de manutentionnaire des Armées

C'est lors des opérations de manutention que les armées mettent en œuvre les moyens matériels les plus importants. Ces opérations sont en effet très lourdes et cela explique qu'elles sont généralement confiées à des entreprises spécialisées.

³⁰ Définition du dictionnaire anglais-français du commerce maritime de Georges Figuière et Christiane Reynier Bibliothèque de l'institut français d'aide à la formation professionnelle maritime

Les armées disposent en quelque sorte de leur entreprise spécialisée puisque le 519^{ème} régiment du train basé à La Rochelle intervient pour effectuer l'acconage quelque soit le port concerné à condition qu'il soit situé en France. Ces spécialistes militaires assurent exactement les mêmes fonctions que les acconiers civils puisqu'ils effectuent l'intégralité des opérations d'arrimage et de saisissage grâce à des engins de manutention qui appartiennent aux armées. Les véhicules sont également embarqués par du personnel militaire, les armées n'ont en effet recours qu'à des conducteurs militaires spécialisés pour embarquer ces véhicules.

Cette volonté d'effectuer la totalité des opérations de manutention se justifie par plusieurs facteurs. Tout d'abord, le matériel transporté est comme nous l'avons précisé souvent très particulier, si bien que seul le personnel militaire est compétent pour le déplacer.

Ensuite, le fait que les armées effectuent ces opérations permet de limiter au maximum les problèmes relatifs aux questions de responsabilité en cas de dommages causés à la cargaison ou au navire.

Enfin, l'affrètement de navires de commerce est extrêmement coûteux (les marchés représentent plusieurs millions d'euros) et les armées réalisent des économies non négligeables en ne faisant intervenir que du personnel militaire.

L'ensemble de ces opérations est supervisé par l'officier responsable d'affrétés qui avait élaboré le plan d'arrimage, cet officier peut ainsi vérifier que les instructions données pour le chargement sont respectées et que l'ensemble des marchandises et du matériel a bien été embarqué sur le navire.

Lorsque la cargaison est à bord du navire et donc transportée par voie maritime elle échappe en quelque sorte au contrôle de l'affréteur. Là encore les armées ne sont pas tout à fait placées dans la même situation qu'un affréteur classique puisque des convoyeurs militaires effectuent le voyage maritime afin de vérifier d'une part que la cargaison est toujours correctement calée et d'autre part que certaines marchandises sensibles telles que des armes sont toujours à bord du navire. Ces convoyeurs sont au nombre de trois lors de l'affrètement de navires réguliers et six quand le navire affrété est destiné à ravitailler des unités basées sur un théâtre d'opération extérieure.

Les différents services militaires spécialistes du transport sont donc impliqués dans l'ensemble des opérations qui permettent l'acheminement des marchandises et du matériel par voie maritime. Ainsi, les armées peuvent maîtriser le déroulement de ces opérations, certaines situations leur imposent néanmoins de traiter avec des partenaires qui ne sont pas militaires.

Chapitre II : L'impossibilité de maîtriser l'intégralité des opérations

Même si les prérogatives des armées sont très importantes elles ne sont néanmoins pas illimitées (section 1). De même les importants moyens humains et matériels que les armées mettent en œuvre pour assurer le bon déroulement du voyage maritime sont très souvent suffisants ; certaines situations imposent néanmoins l'intervention de partenaires civils pour mener à bien ces opérations (section 2).

Section 1 : Les limites aux prérogatives des armées

Les armées, en tant qu'affréteur de navires de commerce bénéficient de certaines prérogatives particulières, toutefois certaines règles traditionnelles s'imposent aux armées et limitent donc leurs pouvoirs d'action. D'une part, en matière d'affrètement au voyage, l'expédition maritime proprement dite est l'affaire du fréteur ce qui implique que l'équipage du navire affrété conserve la maîtrise des opérations relatives à cet acheminement par voie maritime (I). D'autre part, les armées voient l'étendue de leurs actions limitées lorsque les opérations relatives au transport de leur cargaison se déroulent sur port étranger tel qu'Abidjan (II).

I/ Le rôle de l'équipage

L'équipage et plus particulièrement le capitaine joue un rôle fondamental dans le transport maritime, ainsi selon l'adage le capitaine est seul maître à bord après Dieu. Ainsi, l'article 6 de la loi du 18 juin 1966 prévoit que « le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine », c'est la raison pour laquelle l'article 5.7 du cahier des clauses particulières pris en exemple dispose que « le chargement et l'arrimage à bord sont effectués selon les instructions du capitaine du navire ». Cela implique que le plan d'arrimage élaboré par l'officier responsable d'affrétés soit accepté par le bord pour que les marchandises puissent être chargées sur le navire. Le capitaine du navire peut ainsi exiger que le plan d'arrimage soit modifié pour que puisse commencer le chargement de la marchandise.

Le contrôle du plan d'arrimage par le capitaine présente un intérêt tout particulier pour les marchandises dangereuses chargées en pontée.

L'équipage est également impliqué dans les opérations de chargement du navire dans la mesure où il est seul à pouvoir utiliser les moyens du navire nécessaires à ces opérations. Le personnel militaire n'est en effet habilité qu'à manipuler les engins de manutention qui appartiennent à l'armée. Enfin l'équipage doit vérifier que la marchandise est correctement saisie par les acconiers militaires.

Le personnel militaire doit donc se conformer aux instructions du bord pour procéder au chargement du navire, il doit également respecter les contraintes liées au port de chargement ou de déchargement lorsque celui-ci est situé à l'étranger.

II/ Les contraintes liées au port étranger: l'exemple d'Abidjan

Les ports de chargement ou de déchargement concernés par les affrètements sont très souvent situés sur des territoires étrangers et dans ces ports certaines règles s'imposent aux armées. Par exemple, lorsque le navire a pour destination ou pour lieu de départ Abidjan, les services militaires doivent se conformer à un certain nombre d'obligations qui sont autant de limites à leur action.

La principale différence avec un port situé en France réside dans le fait que la majorité des opérations de manutention ne sont pas assurées par le personnel militaire mais par des sociétés privées avec lesquelles les armées ont contracté. Les interventions des manutentionnaires militaires se limitent au chargement et au déchargement du matériel roulant, le reste de la cargaison est pris en charge par des acconiers civils. Le bon déroulement de ces opérations implique que les armées aient un correspondant civil permanent sur le port d'Abidjan, ce dernier travaille en étroite collaboration avec l'officier responsable de l'affrètement et prend toutes mesures utiles pour assurer l'exécution de ces opérations. C'est par exemple lui qui est chargé de rassembler le matériel de manutention.

Les armées font également appel à ce correspondant pour l'établissement des documents administratifs et douaniers. En effet, les services militaires, ne sont agréés en douane qu'en France, à Abidjan c'est leur correspondant qui accomplit ces formalités. Toutefois, les documents que ce partenaire civil présente aux autorités ivoiriennes sont établis préalablement par le personnel militaire.

Les armées doivent collaborer avec des intervenants civils lorsque le port où se déroulent les opérations relatives à l'affrètement est un port étranger. Cette collaboration est également parfois indispensable même lorsque les opérations se déroulent sur un port français.

Section 2 : Les interventions nécessaires de personnels civils

Quelques situations imposent aux armées de recourir à des opérateurs civils : certains éléments acheminés par voie maritime sont tellement spécifiques que les différents services militaires ne sont pas en mesure d'assurer leur prise en charge, c'est essentiellement le cas des conteneurs utilisés pour transporter du matériel et des vivres (I). Il arrive également que les armées fassent appel à des partenaires civils pour pallier à des défaillances ponctuelles (II).

I/ Les interventions civiles concernant le transport de conteneurs

Pour l'acheminement de denrées alimentaires et de certains matériels les armées utilisent des conteneurs qui sont généralement des containers 20 pieds et parfois des conteneurs frigorifiques. Les armées possèdent un certain nombre d' EVP (équivalents 20 pieds) mais ce parc n'est pas suffisant pour couvrir l'ensemble des expéditions elles doivent donc louer des conteneurs à des sociétés privées. Les armées ne peuvent pas acquérir d'avantages de conteneurs car il leur serait difficile de les stocker et l'immobilisation d'un conteneur représenterait un coût trop important ; les armées préfèrent louer ponctuellement des EVP pour faire face à leurs besoins.

Les armées concluent également des marchés avec des sociétés privées lorsqu'il est nécessaire d'employer des conteneurs frigorifiques, également désignés par le terme anglais de « reefers ». Ces conteneurs spécifiques utilisés pour transporter les vivres destinés à ravitailler les unités n'appartiennent pas aux armées, ces dernières doivent donc les louer à des sociétés spécialisées. L'ensemble des opérations relatives aux reefers est assuré par des co-contractants de l'armée également désignés après un appel d'offres. Ainsi la mise à température des conteneurs est à la charge de la société à qui ils appartiennent, cette société sous-traite ensuite les acheminements des reefers vers le lieu de chargement de la marchandise puis vers le port de chargement. C'est à ce stade que les acconiers militaires reprennent la maîtrise de la cargaison en positionnant ces containers à bord du navire.

En plus de ces interventions de partenaires civils qui sont relativement courantes il arrive que les armées utilisent des moyens extérieurs pour répondre à des besoins souvent urgents.

II/ Les interventions civiles justifiées par des besoins urgents

Les armées en tant que transitaire doivent procéder avec soin et célérité à l'expédition ou à la réexpédition des marchandises ; pour ce faire elles concluent les conventions nécessaires à cette opération.

Ainsi dans des situations exceptionnelles les ressources dont disposent les services militaires sont défaillantes ou insuffisantes pour mener à bien la mission qui leur est confiée il est donc nécessaire d'employer des moyens extérieurs pour faire face à ces besoins.

Les armées ont dans ces hypothèses recours à la location de matériels civils tels que des chariots élévateurs si ceux dont disposent les armées ne sont pas adaptés à la marchandise ou s'ils sont temporairement hors service. Des grues appartenant à des sociétés civiles peuvent également faire l'objet de location lors du chargement de la marchandise sur des trains.

CONCLUSION

L'utilisation du navire marchand par les armées s'inscrit dans le mouvement général du droit administratif français qui tend à faire participer l'administré dans l'élaboration des actes administratifs qui le concernent. Pour parvenir à cet objectif la voie privilégiée est naturellement la voie contractuelle. Ainsi, en matière d'utilisation des navires de commerce par les armées la priorité est très largement accordée à l'affrètement, c'est à dire au mode contractuel.

Poursuivant toujours le même objectif, les autorités administratives ont depuis plusieurs années tendance à rechercher le consentement des administrés même en matière d'actes administratifs unilatéraux. Ainsi par exemple est apparu le concept d'acte unilatéral négocié. La loi Tramin sur les transports maritimes d'intérêt national paraît être une bonne illustration de cette tendance puisque la convention signée et acceptée par l'armateur et l'autorité militaire n'est en réalité que le résultat de la volonté de cette dernière.

Cette volonté d'obtenir le consentement des administrés s'explique par le souci des autorités administratives de limiter les risques de contestations ultérieures. Ce système aussi efficace soit il, ne peut pas être considéré comme définitif. En effet, l'administration dispose toujours de prérogatives extrêmement importantes pour contraindre les administrés à leur fournir les prestations qu'elles attendent. L'intérêt général n'étant pas la somme des intérêts particuliers, nul doute que les autorités administratives prendraient à nouveau des actes unilatéraux sans le « consentement » des administrés concernés si l'intérêt général nécessitait de telles mesures. Ainsi, la réquisition des navires n'est plus qu'un ultime recours pour utiliser des navires de commerce mais elle n'est pas pour autant complètement abandonnée puisque les textes qui la régissent n'ont pas été abrogés et même si cela ne paraît pas être d'actualité, les autorités militaires pourraient invoquer ces dispositions pour utiliser la flotte commerciale en cas de conflit tellement important qu'elles n'obtiendraient plus l'accord des armateurs.

BIBLIOGRAPHIE

Manuels

Robert Ducos-Ader « Le droit de réquisition théorie générale et régime juridique »
Librairie générale de droit et de jurisprudence 1956

René Chapus « Droit administratif général » Tome 1
Editions Montchrestien 13 édition (2001)

Martine Lombard « Droit administratif »
Collection cours Dalloz 4^{ème} édition (2001)

Lamy Transport Tome 2 édition 2002

Monographies

Laure Bauducco « Le rôle stratégique du navire marchand du Moyen-âge à nos jours »
Thèse faculté de droit d'Aix en Provence 1998

Michel Enjolras « Les responsabilités de l'Etat affréteur militaire en matière d'assurances maritimes dans le cadre de la loi sur les transports maritimes d'intérêt national »
Mémoire Centre de droit maritime et des transports Aix en Provence 1991

Yan Siegesmund « Le transport maritime pendant la grande guerre »
Mémoire Centre de droit maritime et des transports Aix en Provence 1999

ENTRETIENS

Commandant Chelminiak
Chef opérations de transit du district de transit interarmées de Marseille

Lieutenant Blanc
Officier responsable d'affrétés au district de transit interarmées de Marseille

Lieutenant-colonel Thoyer :
Chef du commandement de transport interarmées maritime (La Rochelle)

Commissaire Lieutenant-colonel De Laparre De Saint-Sernin
Directeur du commissariat de la base de transit interarmées (La Rochelle)

ANNEXES

ANNEXE 1 :

Cahier des clauses particulières N° 2003/14 du 24 juin 2003
P 62-1 à 62-31

ANNEXE 2

Exemple d'acte d'engagement relatif à l'affrètement de navires par les armées
P 62-1 à 62-35

ANNEXE 3

Exemples de documents administratifs et douaniers fournis par les armées pour l'affrètement
de navires :

Etat valorisé P 62-36

Liste récapitulative des conteneurs P 62-37

Etat de colisage P 62-38

Document douanier relatif aux biens et matériels des forces françaises

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
REMERCIEMENTS	2
PARTIE I: LA REQUISITION DE NAVIRES MARCHANDS PAR LES ARMEES	6
TITRE PREMIER : L OUVERTURE DU DROIT DE REQUISITION	7
<i>Chapitre I : La notion de réquisition</i>	<i>7</i>
Section 1 : Définition de la réquisition	7
Section 2 : Réquisition et notions voisines	8
I/ Réquisition et confiscation	8
II/ Réquisition et mise sous séquestre	8
<i>Chapitre II : Les conditions d'exercice du droit de réquisition</i>	<i>10</i>
Section 1 : Les conditions de fond	10
I/ L'exigence de circonstances nécessitant la réquisition de navires	10
A) En matière de réquisition militaire	10
B) En matière de réquisition civile effectuée par l'Armée	11
C) Les dispositions de la loi Tramin	12
II/ Domaine de la réquisition	12
A) La réquisition du navire	12
1/ Le critère de la nationalité du navire requis	12
2/ Etendue de la réquisition	13
B) La réquisition des éléments attachés au navire	13
Section 2 : Les conditions de forme relatives à la décision de réquisition	14
I/ Les autorités habilitées à exercer le droit de réquisition sur les navires	14
A) L'autorité titulaire	14
B) Les autorités délégataires	15
1/ Les autorités délégataires selon la loi du 3 juillet 1877	16
2/ Les autorités délégataires selon la loi du 11 juillet 1938	16
II/ La signification de la réquisition	17
A) L'ordre de réquisition	17
B) La notification de l'ordre de réquisition	18
TITRE 2 : L EXERCICE DU DROIT DE REQUISITION	19
<i>Chapitre I : La mise en œuvre de la réquisition</i>	<i>19</i>

Section 1 : Les opérations préalables à la réquisition	19
Section 2 : Les possibilités de contrainte offertes à l'autorité requérante	20
I/ La coercition judiciaire	21
II/ Les moyens de protection du prestataire	22
Section 3 : La contrepartie financière de la réquisition, les indemnités	24
I/ Nature des indemnités	24
II/ Le contentieux lié aux indemnités	26
 <i>Chapitre II : La réquisition des navires marchands, une procédure en déclin</i>	 28
Section 1 : Les conséquences désastreuses de la réquisition de navires au cours la première guerre mondiale	28
I/ Les incidences de la réquisition sur la gestion des navires	29
II/ Les incidences économiques de la réquisition	30
Section 3 : La loi Tramin, une alternative à la réquisition	34
I/ Les dispositions de la loi Tramin	34
II/ Les conventions types permettant l'application de la loi Tramin	35
III/ Le recours à la loi Tramin au cours de l'opération Daguet	36
 PARTIE II: L AFFRETEMENT DE NAVIRES MARCHANDS PAR LES ARMEES	 38
 TITRE PREMIER : L AFFRETEMENT, UN MODE DE TRANSPORT ADAPTE AUX BESOINS DES ARMEES	 39
 <i>Chapitre I : La procédure de choix des navires affrétés</i>	 39
Section 1 : L'appel d'offres	40
Section 2 : La délibération	40
 <i>Chapitre II : Etude des modalités d'affrètement</i>	 42
Section 1 : Présentation du contrat d'affrètement	42
I/ La nature du contrat d'affrètement conclu par les armées	43
II/ Présentation générale du contenu du contrat d'affrètement	44
Section 2 : Les différents affrètements au voyage conclus par les armées	46
I/ L'affrètement de « navires réguliers »	46
II/ L'affrètement de « navires opérationnels »	47
III/ Vers de nouvelles modalités d'affrètement ?	48
 TITRE 2 : LA VOLONTE DES ARMEES DE MAITRISER L ENSEMBLE DES OPERATIONS RELATIVES AU TRANSPORT	 49
 <i>Chapitre I : Une maîtrise importante des opérations de transport</i>	 50
Section 1 : La maîtrise des opérations annexes au voyage maritime	50
I/ Le pré acheminement et le post acheminement effectués par les armées	50
II/ Le rôle de transitaire des Armées	52
Section 2 : La maîtrise de la préparation du voyage maritime	52
I/ L'élaboration du plan de chargement par les Armées	53
II/ Le rôle de manutentionnaire des Armées	53

<i>Chapitre II : L'impossibilité de maîtriser l'intégralité des opérations</i>	55
Section1 : Les limites aux prérogatives des armées	55
I/ Le rôle de l'équipage	56
II/ Les contraintes liées au port étranger: l'exemple d'Abidjan	56
Section 2 : Les interventions nécessaires de personnels civils	57
I/ Les interventions civiles concernant le transport de conteneurs	58
II/ Les interventions civiles justifiées par des besoins urgents	58
CONCLUSION	60
BIBLIOGRAPHIE	61
BIBLIOGRAPHIE	61
ENTRETIENS	61
ANNEXES	62
TABLE DES MATIERES	63